



# Toelichting

## Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	<i>Aanleiding</i>	3
1.2	<i>Doel bestemmingsplan</i>	3
1.3	<i>Ligging plangebied en plangrens</i>	3
1.4	<i>Geldende bestemmingsplannen</i>	5
1.5	<i>Leeswijzer</i>	5
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Het plangebied</b>	<b>6</b>
2.1	<i>Historie</i>	6
2.2	<i>Beschrijving huidige situatie</i>	6
2.3	<i>Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan</i>	10
2.4	<i>Ontwikkelingen</i>	11
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>14</b>
3.1	<i>Rijksbeleid</i>	14
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	14
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – AmvB Ruimte (Barro)	15
3.1.3	Luchthavenindulingsbesluit	15
3.2	<i>Provinciaal beleid</i>	16
3.2.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040	16
3.2.2	Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie	17
3.3	<i>Regionaal beleid</i>	17
3.3.1	Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)	17
3.3.2	Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam	18
3.4	<i>Gemeentelijk beleid</i>	19
3.4.1	Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam	19
3.4.2	Kantorenstrategie Amsterdam 2011	19
3.4.3	Woonvisie Amsterdam. Woonbeleid gemeente Amsterdam tot 2015 Amsterdam	20
3.4.4	Beleidsnotitie short stay (2009)	21
3.4.5	Handreiking extended-stay wonen versus hotel	21
3.4.6	Nota Hotelbeleid 2007-2010	21
3.4.7	Horecanota stadsdeel Oost 2012	23
3.4.8	Strategienota Wibaut aan de Amstel	23
3.4.9	Verordening op het binnenwater 2010	24
3.4.10	De Amstel verandert	24
3.5	<i>Stadsdeelbeleid Oost Watergraafsmeer</i>	24
3.5.1	Groenstructuurplan Oost-Watergraafsmeer	24
3.5.2	Ruimtelijk Economische Structuurvisie	26
3.5.4	Welstandsnota, stadsdeel Oost/ Watergraafsmeer, 2004	27
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Milieuaspecten</b>	<b>28</b>
4.1	<i>Milieuzonering</i>	28
4.1.1	Kader	28
4.1.2	Plangebied	28
4.1.3	Conclusie	29
4.2	<i>Luchtkwaliteit</i>	29
4.2.1	Wettelijk kader	29
4.2.2	Plangebied	30
4.2.3	Conclusie	31



4.3	<i>Geluidhinder</i>	31
4.3.1	Wettelijk kader	31
4.3.2	Plangebied	32
4.3.3	Conclusie	32
4.4	<i>Bodemkwaliteit</i>	33
4.4.1	Wettelijk kader	33
4.4.2	Plangebied	33
4.4.3	Conclusie	33
4.5	<i>Externe veiligheid</i>	33
4.5.1	Wettelijk kader	33
4.5.2	Plangebied	35
4.5.3	Conclusie	37
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Omgevingsaspecten</b>	<b>38</b>
5.1	<i>Water</i>	38
5.1.1	Beleid	38
5.1.1	Waterparagraaf	39
5.2	<i>Archeologie en cultuurhistorie</i>	40
5.2.1	Archeologie	40
5.2.2	Cultuurhistorie	42
5.3	<i>Duurzaamheid</i>	42
5.4	<i>Flora en fauna</i>	44
5.4.1	Wettelijk kader	44
5.4.2	Plangebied	46
5.4.3	Conclusie	46
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>47</b>
6.1	<i>Algemeen</i>	47
6.1.1	Verbeelding	47
6.1.2	Regels	47
6.1.3	Toelichting	47
6.2	<i>De bestemmingen</i>	48
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>53</b>
7.1	<i>Inleiding</i>	53
7.2	<i>Plangebied</i>	53
<b>Hoofdstuk 8</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>55</b>
8.1	<i>Voortraject</i>	55
8.2	<i>Inspraak</i>	55
8.3	<i>Vooroverleg</i>	55
8.4	<i>Ambtshalve wijzigingen</i>	55
8.5	<i>Zienswijzen</i>	55
<b>Separate bijlagen</b>		<b>56</b>



## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Stadsdeel Oost is bezig met het actualiseren van bestemmingsplannen voor haar grondgebied. Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008, dienen alle gemeenten te beschikken over actuele bestemmingsplannen voor het gehele grondgebied. Een actueel bestemmingsplan is een plan van maximaal 10 jaar oud. Indien een bestemmingsplan niet actueel is, betekent dit dat er geen leges meer gevorderd kunnen worden. Met de Wro is er een stimulans ontstaan voor het hebben van actuele bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan Omval is op 11 november 1992 door de deelraad van het toenmalige stadsdeel Watergraafsmeer vastgesteld. De Provincie Noord-Holland heeft goedkeuring gegeven aan het bestemmingsplan op 20 juli 1993. Het bestemmingsplan Omval is hierdoor ouder dan 10 jaar, niet meer actueel en moet worden herzien. Gelijktijdig met het herzien van het bestemmingsplan voor de Omval is besloten om ook de bestemmingsplannen van nabijgelegen gronden langs de Amstel bij het nieuwe plangebied te betrekken. Het gaat hier om de Van der Kunbuurt, de Mr. Treublaan en de gronden vanaf de Mr. Treublaan tot halverwege de Ringvaart. De bestemmingsplannen voor deze gronden zijn ouder dan 10 jaar en daardoor niet meer actueel. Het voorliggende bestemmingsplan Omval voorziet in een nieuw bestemmingsplan voor de hierboven genoemde gebieden.

### 1.2 Doel bestemmingsplan

Met het voorliggende bestemmingsplan streeft het stadsdeel de volgende doelen na ten aanzien van het plangebied:

1. het komen tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen;
2. het verkrijgen van een actuele ruimtelijk-juridische vertaling van de bestaande bebouwing en het gebruik (conserverende bestemmingsplannen) en het mogelijk maken van enkele nieuwe ontwikkelingen (ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen);
3. het komen tot een digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar bestemmingsplan.

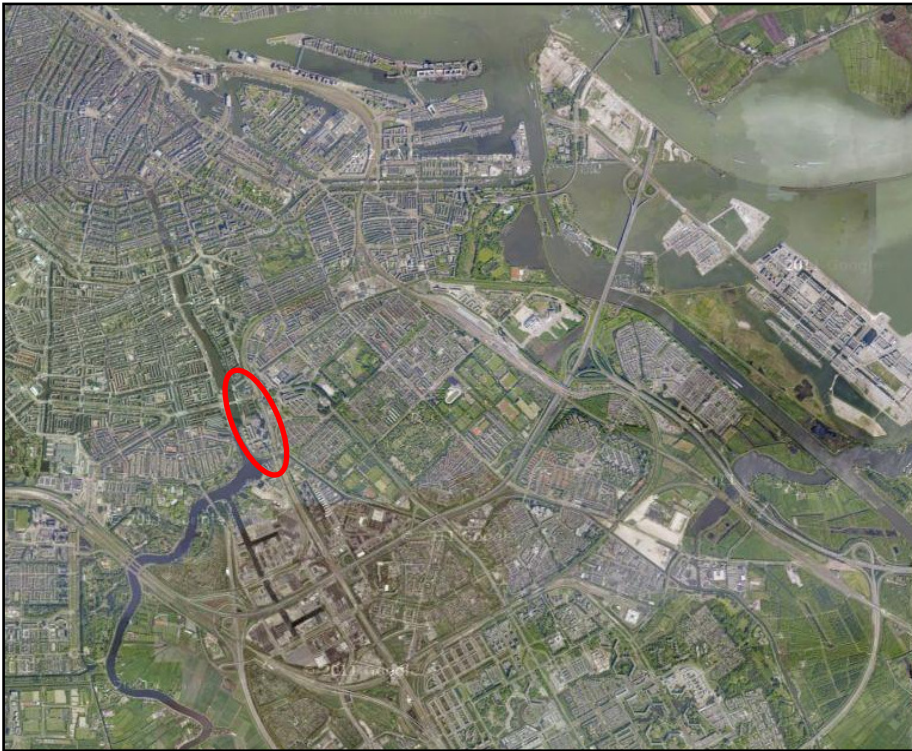
### 1.3 Ligging plangebied en plangrens

#### *Ligging plangebied*

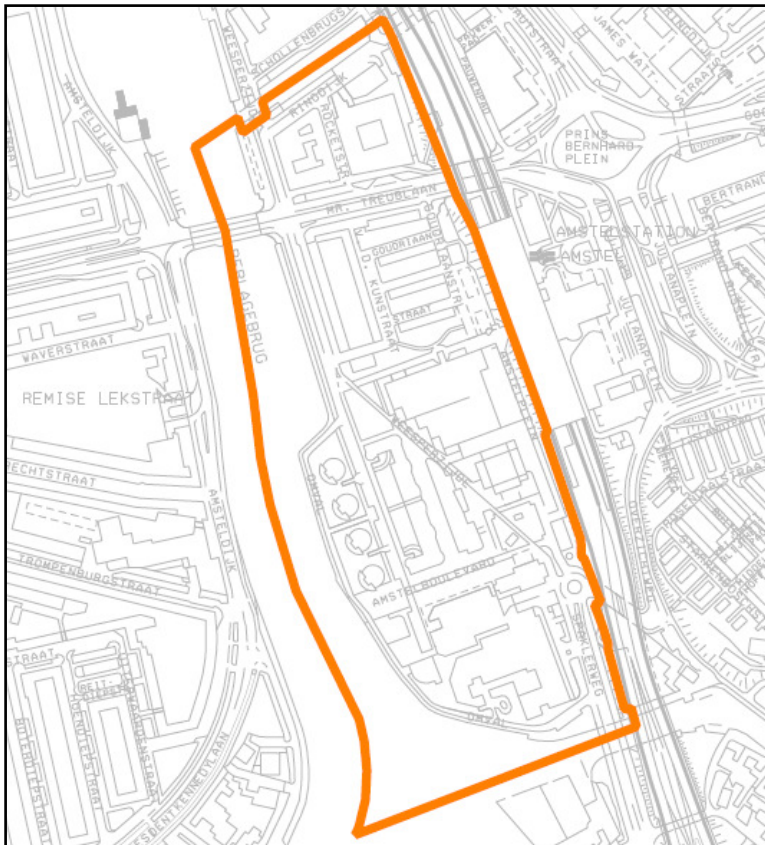
Zoals al in paragraaf 1.1 is aangegeven, is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld voor de gronden van de Omval, de Van der Kunbuurt, de Mr. Treublaan en de gronden vanaf de Mr. Treublaan tot halverwege de Ringvaart. Het plangebied is gelegen in het westen van stadsdeel Oost en grenst aan stadsdeel Zuid. De ligging van het plangebied in Amsterdam is zichtbaar op de volgende pagina.

#### *Plangrens*

De noordgrens van het plangebied loopt halverwege de Ringvaart en vormt tevens de grens met het bestemmingsplan Weesperzijdestrook. Aan de westzijde loopt de plangrens halverwege de Amstel. De plangrens volgt hier de grens met stadsdeel Zuid. De zuidgrens ligt in de Amstel ter hoogte van de ingang van de Weespertrekvaart. De oostgrens van het plangebied wordt gevormd door het talud van de spoorlijn Amsterdam-Centraal – Amsterdam-Amstel, waarbij de spoorlijn buiten het plangebied valt. Het Amstelstation behoort daardoor niet tot het plangebied. De plangrens van het plangebied is zichtbaar op de volgende pagina.



Afbeelding 1: Ligging plangebied, bron Googlemaps



Afbeelding 2: Plangrens bestemmingsplan Omval



## 1.4 Geldende bestemmingsplannen

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt de volgende ruimtelijke plannen geheel of gedeeltelijk:

Ruimtelijk plan	Vaststelling	Goedkeuring
BP Omval	11-11-1992	20-07-1993
BP Wibaut/Amstel	20-06-1974	26-08-1975
BP Brandweerkazerne Ringdijk	14-01-1981	10-11-1981
Herziening Uitbreidingsplan Watergraafsmeer	10-12-1937	29-06-1938
Uitwerkingsplan Wibaut-Amstel V	16-09-1980	N.v.t.
BP Weesperzijde 150	16-10-2012	N.v.t.

## 1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan en dienen altijd in onderlinge samenhang te worden gezien. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven. Tevens wordt in de toelichting de haalbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond.

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. In deze hoofdstukken vindt een toets plaats aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten. Een toelichting op de juridische systematiek en een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedure.

## Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en nieuwe ontwikkelingen. Aandacht is besteed aan de verschillende functies in het plangebied.

### 2.1 Historie

In het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw zijn de Omval en de westelijke zijde van de Weespertrekvaart uitgegroeid tot een belangrijke industriezone. Hoewel het gebied in die tijd behoorde tot de gemeente Ouder-Amstel was het gebied functioneel gericht op Amsterdam. Een bekend bedrijf dat destijds in het gebied was gevestigd, was de chocoladefabriek van Blocker. In 1921 kwam het gebied in bezit van de gemeente Amsterdam. Jarenlang heeft het gebied gefungeerd als industriegebied. In 1987 heeft de gemeenteraad de plannen voor de herontwikkeling van de Omval vastgesteld. In deze plannen was voorzien in de demping van een deel van de Weespertrekvaart en de bouw van kantoren en woningen. Uiteindelijk zijn een drietal kantoortorens gerealiseerd die de skyline van Amsterdam voor een groot deel bepalen (Rembrandttoren, Mondriaantoren en Breitnertoren). Tussen de kantoortorens en de Amstel zijn woningen gebouwd in de vorm van appartementen.

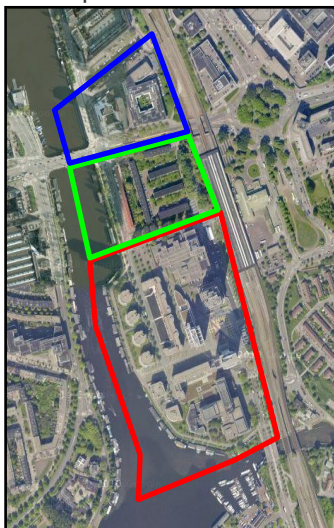
De Van der Kunbuurt komt voort uit het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935. Het Algemeen Uitbreidingsplan is pas na de Tweede Wereldoorlog tot uitvoering gebracht. De Van der Kunbuurt is in 1950 gebouwd en bestaat uit zes stroken met etagewoningen en aan de zuidkant ondiepe achtertuinen.

Het gebied tussen de Mr. Treublaan en de Ringvaart is altijd een overgangsgedebied geweest en werd meestal gerekend tot de Weesperzijdestrook. Doordat de Ringvaart een fysieke scheiding vormt tussen de Weesperzijdestrook en dit gebied is gekozen om deze gebieden qua plangebied te scheiden. Het gebied heeft door de bouw van verschillende individuele gebouwen in de jaren '70 en '80 (o.a. Brandweerkazerne) zijn huidige verschijningsvorm gekregen.

### 2.2 Beschrijving huidige situatie

#### ***Bebouwingsbeeld***

Het plangebied kan worden ingedeeld door drie deelgebieden, namelijk de Omval, de Van der Kunbuurt en het gebied tussen vanaf de Mr. Treublaan tot aan de Ringvaart. De deelgebieden zijn zichtbaar op het onderstaande figuur.



Blauw = Mr. Treublaan/Ringvaart  
Groen = Van der Kunbuurt  
Rood = Omval



### *Omval*

In de Omval wordt het bebouwingsbeeld gedomineerd door grote, individuele gebouwen met allen een eigen architectuur. De grote gebouwen staan verspreid door het gebied. Kenmerkend voor de Omval is dat de drie hoogste gebouwen zo hoog zijn dat zij de skyline van Amsterdam bepalen. De Omval is hierdoor van grote afstand goed herkenbaar. Het hoogste gebouw, de Rembrandttoren, is daarbij het hoogste gebouw van heel Amsterdam. Aan de voet van de Rembrandttoren vormt de openbare ruimte het Amstelplein. De drie hogere gebouwen staan bij het Amstelstation en worden omringd door de oudere bebouwing van de Hogeschool van Amsterdam en Delta Lloyd. Deze oudere gebouwen kennen een meer horizontale karakteristiek, terwijl de drie torens een verticale, rechthoekige hoofdvorm hebben. De zijde aan de Amstel wordt bepaald door appartementengebouwen, zogenaamde "urban villa's". Deze appartementengebouwen lopen qua bouwhoogte af naar mate zij dichterbij de Amstel staan. Door de individuele gebouwen ontstaan diverse zichtlijnen, o.a. naar de Amstel. De zijde aan de Amstel kent daarbij een parkachtige inrichting, waarbij in de Amstel de woonboten en restaurant Riva zijn gesitueerd.

### *Van der Kunbuurt*

De stedenbouwkundige structuur van de Van der Kunbuurt komt overeen met de overige wijken uit het Algemeen Uitbreidingsplan. Zo is er een sterke samenhang tussen de openbare ruimte, de bebouwing en het groen. Het groen is geen restruimte, maar een duidelijk structurerend element van de wijk. De bebouwing in de Van der Kunbuurt kent qua verkaveling een duidelijke strokenverkaveling. Het groen vloeit hierbij om de bebouwing heen. Er staan drie evenwijdige stroken bebouwing met een oost-west oriëntatie. Een strook bebouwing aan de Mr. Treublaan ligt enigszins schuin ten noorden van de drie evenwijdige stroken. Verder liggen er nog twee stroken bebouwing evenwijdig aan de Amstel. De bebouwingsstroken in de Van der Kunbuurt bestaan uit vier lagen met een onderbouw van bergingen. De bebouwing heeft daarbij sobere gevels. Inmiddels heeft de bebouwing een renovatie ondergaan, waardoor deze een meer eigentijds karakter heeft gekregen.

### *Mr. Treublaan/Ringvaart*

In het gebied tussen de Mr. Treublaan en de Ringvaart staan een viertal gebouwen. Twee kantoorgebouwen, een schoolgebouw en een brandweerkazerne. De gebouwen hebben allemaal een eigen individuele stijl. Daarbij zijn de brandweerkazerne, het ROC-gebouw en het kantoorgebouw van de Westlandbank vrij anoniem vormgegeven. Het oorspronkelijke gebouw van de London-verzekeringen is ontworpen door Mart Stam en is later vrijwel onherkenbaar vernieuwd. Het gebouw heeft op de hoek aan de Amstel een kenmerkende toren. Hierdoor is het gebouw vanaf de hele Amstel en de Ringvaart herkenbaar. De gebouwen staan in een stedelijke omgeving zonder groen, ingeklemd tussen water en infrastructuur (spoor en weg).

## **Functionele inrichting**

### *Water*

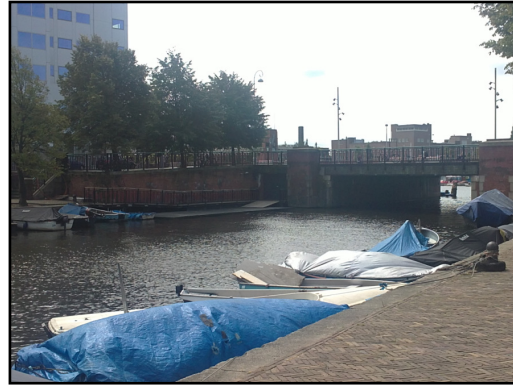
Water speelt een belangrijke rol in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan. Aan drie zijden is het plangebied begrensd door een waterloop. Meest opvallende waterloop is uiteraard de Amstel. De Amstel is op het gebied van water de hoofdverkeersader van de stad. Ter hoogte van het plangebied heeft de Amstel een recreatieve functie, zowel van de oever als op het water, en een woonfunctie. De recreatieve functie bestaat uit het gebruik ten behoeve van de pleziervaart en het gebruik door roeiverenigingen en roeicentra. De diverse woonboten aan de oever zorgen dat de Amstel ook een woonfunctie heeft.

De zuidelijke helft van de Ringvaart valt in het plangebied. Hiermee vormt het midden van de Ringvaart de noordelijke grens van het plangebied. De Ringvaart is gerealiseerd ten tijde van de inpoldering van de Watergraafsmeer. De Ringvaart wordt overkluisd door de spoorweg Amsterdam-Centraal – Amsterdam-Amstel. De Ringvaart wordt voornamelijk gebruikt als ligplaats voor kleine boten.

Aan de zuidzijde van het plangebied vormt het deel van de Amstel dat overloopt in de Weespertrekvaart de begrenzing. In het verleden kende de Weespertrekvaart een doodlopend gedeelte dat is gedempt bij de ontwikkeling van de Omval tot kantoorgebied. De Weespertrekvaart is tot stand gekomen om in de gouden eeuw een snelle verbinding over het water naar Weesp te realiseren. Doordat de Weespertrekvaart een aantrekkelijke verbinding is tussen de Vecht en de Amstel wordt de Weespertrekvaart voornamelijk gebruikt ten behoeve van de pleziervaart.



*Wonen op de Amstel*



*De Ringvaart*

#### *Verkeer*

De belangrijkste verkeersader in het plangebied is de Mr. Treublaan. De Mr. Treublaan vormt de verbinding tussen het Prins Bernhardplein bij het Amstelstation en de Vrijheidslaan in stadsdeel Zuid. In het plangebied loopt de Mr. Treublaan vanaf de spoorweg Amsterdam-Centraal – Amsterdam-Amstel door tot de Berlagebrug. De Mr. Treublaan vormt de hoofdontsluiting voor het autoverkeer in het plangebied. Zo ontsluit het deel van het plangebied tussen de Ringvaart en de Mr. Treublaan zich op de Mr. Treublaan. Ook ontsluiten de Van der Kunbuurt en de woningen in de Omval zich via de Stedenroute op de Mr. Treublaan. De kantoren in de Omval ontsluiten zich aan de noordzijde van het plangebied op de Spaklerweg.



In het plangebied liggen diverse fietsroutes. De langste route ligt langs de Amstel over de gehele lengte van het plangebied. De fietsroutes zijn hiernaast op een afbeelding weergegeven. De route van de Mr. Treublaan naar de achterzijde van het Amstelstation eindigt bij een grote openbare fietsenstalling voor reizigers en studenten.

Voor voetgangers in het gehele plangebied toegankelijk. Wel is de Mr. Treublaan voor voetgangers en fietsers een barrière voor de doorgaande noord-zuid routes.

*Fietsroutes in het plangebied (Bron: Googlemaps)*



### *Groen*

Openbaar groen is in het plangebied op twee plaatsen nadrukkelijk aanwezig. In de Van der Kunbuurt heeft het groen een belangrijk structurerende functie als stedenbouwkundig element. Daarnaast hebben de oevers langs de Amstel ten zuiden van de Mr. Treublaan een zeer groene inrichting. Ook de tuinen van de appartementengebouwen langs de Amstel dragen bij aan een groene beleving van de Amsteloever.

### *Maatschappelijk*

Het plangebied kent twee maatschappelijke instellingen. Aan de Mr. Treublaan op de hoek bij de Berlagebrug is het ROC gelegen. Daarnaast is in het gebouw Leeuwenburg bij het Amstelstation de Hogeschool van Amsterdam gevestigd. Beide scholen hebben vanwege de jonge bezoekers een grote invloed op de levendigheid in het plangebied.

### *Kantoren*

De grote hoeveelheid aan kantoren in het plangebied komt voort uit de ligging van het Amstelstation naast het plangebied. De bereikbaarheid van het plangebied door middel van het openbaar vervoer is hierdoor zeer goed. Tevens zorgen de Gooiseweg en de Spaklerweg dat de locatie ook goed bereikbaar is voor autoverkeer vanaf de rijksweg A10. De grote hoeveelheid kantoren heeft een directe invloed op de inrichting van de openbare ruimte. De openbare ruimte is het visitekaartje van de grote kantoortorens in de Omval. Hierdoor is de openbare ruimte verzorgd ingericht, maar enigszins anoniem. Tussen de Ringvaart en de Mr. Treublaan zijn ook diverse kantoren gelegen. Ook hier is de openbare ruimte redelijk anoniem ingericht. Nagenoeg alle kantoren beschikken over een ondergrondse parkeergarage.



*Rembrandttoren*



*Mart Stam-gebouw*

### *Wonen*

Het wonen in het plangebied gebeurt in een drietal delen van het plangebied. In de Van der Kunbuurt vindt het wonen plaats in appartementengebouw die als rechte stroken evenwijdig of haaks op elkaar zijn gesitueerd. In de Omval zijn de woningen aanwezig in appartementengebouwen die zijn gesitueerd tussen de kantoorgebouwen en de Amstel in. Daarnaast zijn er woonboten aan de oever van de Amstel gesitueerd.

### *Bedrijven*

De meest opvallende bedrijfsfunctie in het plangebied is de brandweerkazerne aan de Ringvaart. De brandweerkazerne is tegen het kantoorgebouw van de Westlandbank aangebouwd. Het terrein om de

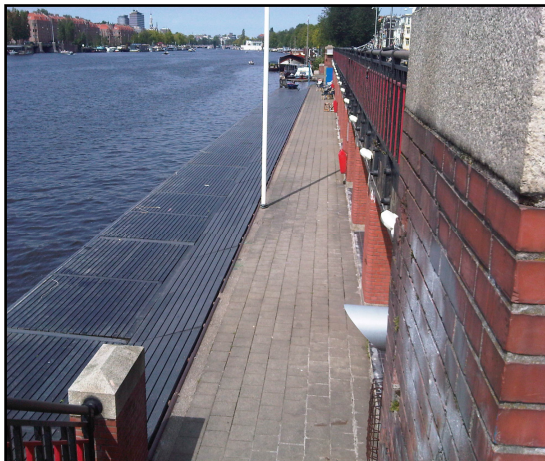
brandweerkazerne is in gebruik als brandweerterrain en is dan ook afsluitbaar met een hek. Verder zijn in het plangebied diverse nutsvoorzieningen. Sommige nutsvoorzieningen, zoals het metrogelijk-richterstation in het spoortalud bij de brandweerkazerne en de warmtekrachtkoppeling en WKO bij de Rembrandttoren, hebben een behoorlijke omvang.

#### *Horeca*

Horeca is in het plangebied verspreid aanwezig. Zo is aan de Mr. Treublaan 18 een Coffee Company gevestigd. Daarnaast biedt het Blookerhuisje aan het Amstelplein plaats aan horeca en is bij de achteruitgang van het Amstelstation een fastfood-gelegenheid aanwezig. Voor het overige is in sommige grotere panden horeca mogelijk in de vorm van ondergeschikte horeca. Van alle horeca beschikt alleen het Blookerhuisje over een terras.

#### *Sport*

Onder de Schollenbrug is een roeicentrum gehuisvest. Het roeicentrum maakt gebruik van een lange steiger aan de Amstelzijde om in en uit de roeiboten te stappen. Aan de zijde van de Ringvaart is een steiger gelegen die dezelfde functie heeft. Tevens is aan deze zijde de ingang van het roeicentrum gesitueerd. Ook ligt de boot Ondine binnen het plangebied in de Amstel. De Ondine wordt gebruikt als voor opslag- en verblijfsruimte voor een roeivereniging.



*roeicentrum in de Schollenbrug*



*Ondine (boven) en ingang roeicentrum*

## **2.3 Flexibiliteitbepalingen in bestemmingsplan**

Een ontwikkeling is een initiatief voor een nieuwe functie, een nieuw bouwwerk of een combinatie daarvan dat op grond van het vigerende bestemmingsplan niet bij recht is toegestaan. Voor het opstellen van dit bestemmingsplan is een inventarisatie gemaakt welke ontwikkelingen er op het moment van het vervaardigen van het bestemmingsplan spelen. Ook is geïnventariseerd welke van die ontwikkelingen met dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt. Niet elke ontwikkeling is concreet genoeg om mee te nemen in dit bestemmingsplan. Een andere reden om een ontwikkeling nog niet mee te nemen is dat de haalbaarheid van de ontwikkeling nog niet is aangetoond.

Indien een ontwikkeling in het plangebied speelt, zijn er verschillende mogelijkheden voor het opnemen van de ontwikkeling in het bestemmingsplan. Deze mogelijkheden worden hieronder beschreven.

#### *Optie 1: direct bestemmen*

Indien plannen concreet zijn, en de milieukundige en economische haalbaarheid is aangetoond, kunnen de plannen direct (bij recht) opgenomen worden in het bestemmingsplan. Uit alle benodigde onderzoeken moet blijken dat de ontwikkeling mogelijk is. Het bestemmingsplan biedt dan direct een bouwtitel voor de ontwikkeling. Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van de ontwikkeling is dit een goede basis.



### *Optie 2: wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht*

Indien de haalbaarheid van een ontwikkeling nog niet is aangetoond, of als nog niet helemaal duidelijk is hoe er ontwikkeld gaat worden, kan er een wijzigingsbevoegdheid of een uitwerkingsverplichting opgenomen worden in het bestemmingsplan. Van belang is dat bij beide flexibiliteitsbepalingen duidelijke voorwaarden worden geformuleerd, die voldoende rechtszekerheid bieden. Met deze voorwaarden wordt vastgelegd waar de toekomstige ontwikkeling aan moet voldoen.

Indien de mogelijke ontwikkeling na het inwerking treden van het bestemmingsplan concreter wordt, kan er gebruik gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid of de uitwerkingsverplichting. Er zal dan eerst een wijzigingsplan (of uitwerkingsplan) opgesteld en in werking moeten treden, voordat er een bouwtitel aanwezig is. Aanvullend op de bestemmingsplanprocedure, wordt er dus nog een juridisch-planologische procedure voor het wijzigingsplan doorlopen. Bij vaststelling van het 'moederplan' zal in ieder geval aangetoond moeten worden dat de ontwikkeling haalbaar is uit oogpunt van geluid en luchtkwaliteit. Alle benodigde onderzoeken worden bij de wijzigings- of uitwerkingsprocedure uitgevoerd.

### *Optie 3: niet meenemen in dit bestemmingsplan*

Initiatieven die nog onvoldoende concreet zijn, worden niet meegenomen in het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting aandacht gevraagd voor de komende mogelijke ontwikkeling, maar de bestaande situatie wordt bestemd. Te zijner tijd zal het bouwplan een eigen procedure moeten doorlopen (een bestemmingsplanherziening of een afwijking van het bestemmingsplan door middel van een omgevingsvergunning). De reden om de ontwikkeling toch te benoemen is dat het bestemmingsplan ook een informerende functie heeft.

## **2.4 Ontwikkelingen**

Binnen het plangebied zijn er, op het moment van het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan, de volgende 'ontwikkelingen' in beeld. De ontwikkelingen worden inhoudelijk besproken per ontwikkeling wordt aangegeven of en hoe deze verwerkt is in dit bestemmingsplan.

### 1. Ontwikkeling perceel Mr. Treublaan 1-3

In het voorgaande bestemmingsplan "Wibautstraat-Amstel" is voor de gronden gelegen tussen de Ringvaart, de Mr. Treublaan, de Weesperzijde en het spoor een uit te werken bestemming opgenomen om de gronden ten behoeve van kantoren te herontwikkelen. Tijdens de looptijd van het voorgaande bestemmingsplan zijn diverse gronden tot ontwikkeling gekomen. De gronden van het perceel Mr. Treublaan 1-3 zijn nog niet tot ontwikkeling gekomen door middel van een uitwerkingsplan. Wel is voor de gronden een vrijstelling verleend voor het huidige ROC-gebouw. Dat hiervoor een vrijstelling is verleend, zorgt dat de uit te werken bestemming nog steeds tot het planologische regime behoort dat voor dit perceel geldt. Herontwikkeling van het perceel wordt binnen de looptijd van het voorliggende bestemmingsplan verwacht. Om deze reden wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de ontwikkeling van de functies kantoren, hotel, ondergrondse parkeervoorzieningen en publieksgerichte voorzieningen als horeca, dienstverlening en dienstverlening met in totaal een maximaal brutovloeroppervlak van 10.000 m<sup>2</sup> op het perceel Mr. Treublaan 1-3. Vanzelfsprekend dient bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid ook worden getoetst aan het actuele juridisch-planologisch kader van dat moment.

De realisatie van publieksgerichte voorzieningen en kantoren past in de omgeving doordat het gebouw is gelegen aan de hoofdas Mr. Treublaan die het Prins Bernhardplein verbindt met stadsdeel Zuid via de Berlagebrug. Kantoren zijn conform de bestemming uit het voorgaande bestemmingsplan passend. De bestemming voor het perceel uit het voorliggende bestemming voorziet dan ook al in de realisatie van kantoren. In de paragraaf 3.4.2 wordt in het kader van de kantorenstrategie hier verder op ingegaan. De overlast voor de omgeving is gelet op de afstand tot de meest nabij gelegen woningen (overzijde Mr. Treublaan) niet aanwezig. De realisatie van een hotel past binnen het horecabeleid



van de stadsdeel Oost (zie paragrafen 3.4.6 en 3.4.7). Daarnaast ligt het perceel op loopafstand van het Amstelstation, waardoor het perceel voor veel doelgroepen goed te bereiken is.

De stedenbouwkundige hoofdkaders gaan uit van een gebouw van maximaal 5 bouwlagen, waarbij de begane grondlaag een extra hoogte kan krijgen. De maximale bouwhoogte bedraagt 21 m. Hierdoor wordt rekening gehouden met de bouwhoogte van het gebouw op het perceel Weesperzijde 150, dat een torenachtige uitstraling heeft en ook behoudt. Tevens is uit studie<sup>1</sup> gebleken dat deze bouwhoogte geen nadelig effect heeft op de bezonning van woningen aan de Schollenbrugstraat. Onder in het gebouw kan een ondergrondse parkeergarage worden gerealiseerd voor het opvangen van de parkeerbehoefte.

De keuze voor een wijzigingsbevoegdheid en geen uit te werken bestemming voor deze gronden is gelegen in het feit dat de economische haalbaarheid bij wijzigingen pas bij het opstellen van het wijzigingsplan hoeft te worden aangetoond en dat de gronden zolang er geen wijzigingsplan is vastgesteld wel beschikken over actueel planologisch regime.

## 2. Ontwikkeling steigers Ringvaart

Op 8 november 2011 heeft de deelraad Oost een motie aangenomen om steigers in de Ringvaart mogelijk te maken in het bestemmingsplan Omval zodat een buurthaven kan ontstaan. De steigers in de Ringvaart worden in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt door een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid op te nemen. Op het moment dat gebruik wordt gemaakt van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid zal hierbij aangetoond moeten worden dat de belangen van eigenaren en/of gebruikers van de omliggende gronden en de waterbelangen niet onevenredig worden geschaad.

## 3. Ontwikkeling extra ligplaats Van der Kunbuurt

Op 31 januari 2012 heeft de deelraad Oost een keuze gemaakt uit de Notitie scenario's ligplaats Geertruida. Hierbij heeft de deelraad opdracht gegeven aan het dagelijks bestuur om scenario 1b uit te werken. In dit scenario wordt een alternatieve gelijkwaardige locatie voor de woonboot Geertruida onderzocht.

Het verplaatsen van de woonboot Geertruida komt voort uit wens van de deelraad om de zichtbaarheid van de Amstel als rivier in de stad te verbeteren. De loswal van de Weesperzijde leent zich, vanwege de inrichting als verblijfsgebied, goed voor het beleven van de Amstel, doordat deze in principe vrij moet blijven van (woon)boten. De Geertruida beschikt al jaren over een ligplaatsvergunning om aan de loswal te liggen. Hierdoor vormt de Geertruida een barrière voor de beleving van de Amstel door middel van vrij zicht.

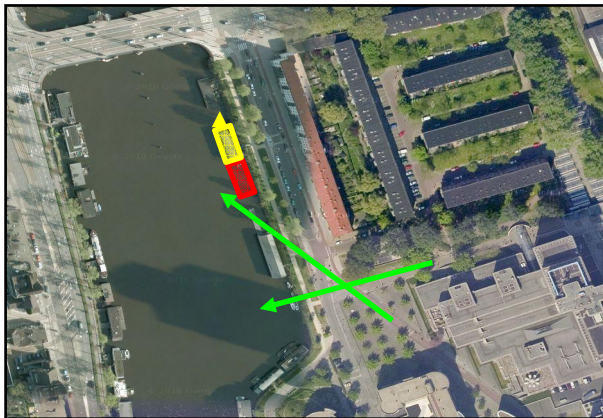
Een alternatieve gelijkwaardige locatie dient gelegen te zijn aan de Amsteloever. De Amsteloever ter hoogte van de Omval biedt momenteel geen alternatieve locaties doordat de hier aanwezige open plekken behouden dienen te worden als zichtas richting de Amstel. Hier is in het stedenbouwkundig ontwerp van de Omval expliciet rekening gehouden. Ook aan de Weesperzijde zijn geen alternatieve locaties beschikbaar voor een extra ligplaats. De oever ter hoogte van de Van der Kunbuurt is wel een alternatief voor een ligplaats voor een woonboot. Aan deze oever liggen al twee woonboten. Een van deze woonboten dient enkele meters naar het noorden verplaatst te worden, zodat een mogelijkheid ontstaat voor een nieuwe ligplaats.

---

<sup>1</sup> Schaduwstudie Mr. Treublaan 1-3 Amsterdam, Van Riezen en Partners, 6 januari 2012

### *Landschappelijke inpassing*

Door de tweede woonboot vanaf de Berlagebrug enkele meters naar het noorden te verplaatsen, ontstaat ruimte voor een nieuwe ligplaats. Door deze situering worden de zichtassen tussen het Amstelstation en de Amstel en het fietspad door de Omval en de Amstel niet doorbroken. Onderstaande overzichtskaart illustreert dit. Daarnaast zorgen de hoge oevers bij de Van der Kunbuurt er voor dat de woonboten geen grote belemmering vormen voor het zicht vanaf de straat en de woningen op de Amstel.



Geel = te verplaatsen  
woonboot  
Rood = nieuwe ligplaats  
Groen = zichtassen

### *Overzichtskaart nieuwe situatie, bron: Googlemaps*

Voor de realisatie van de nieuwe ligplaats dienen afmeervoorzieningen te worden aangelegd. De privaatrechtelijke overeenkomst voor de verplaatsing is voor de ter inzage legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan gesloten. Hierna dient de ligplaats voor een woonboot juridisch-planologisch mogelijk te zijn gemaakt. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin.

## Hoofdstuk 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

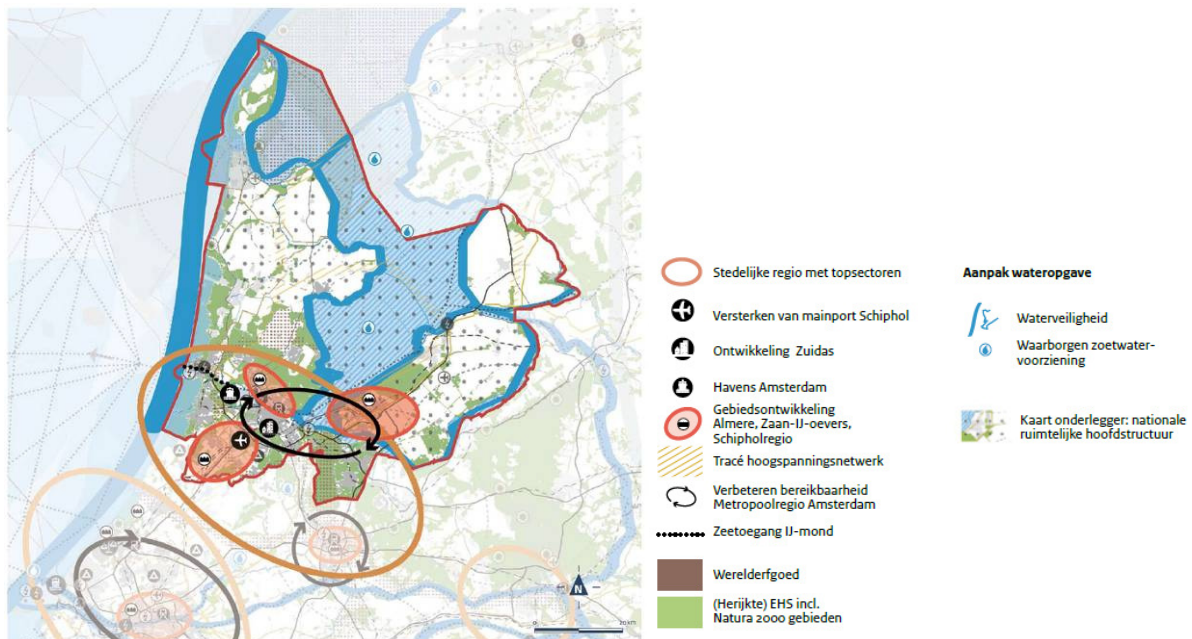
#### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Begin 2012 wordt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door het kabinet vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. Het Rijk formuleert in de SVIR drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, worden de rijksopgaven per MIRT-regio beschreven.



#### Noordwest-Nederland

Het MIRT-gebied Noordwest-Nederland beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio. Opgaven van nationaal belang en met betrekking tot Amsterdam in dit gebied zijn:

- Verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam;
- Het versterken van de mainport Schiphol en het bijbehorende netwerk van verbindingen door het opstellen van de Rijksstructuurvisie voor de Schipholregio;
- Het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt;
- Het mogelijk maken van de drievoudige schaa sprong in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer;
- Het ruimtelijk mogelijk maken van de Zaan-IJ-oeveren in Amsterdam;



- Versterking van de waterkeringen en meerlaagse veiligheid, het verbeteren van het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer en de zoetwatervoorziening;
- Het verzorgen van een adequate zeetoegang van de IJ-mond;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden.

#### *Consequenties voor dit plan*

Voor zowel de conserverende delen als de ontwikkelingen van het voorliggende bestemmingsplan geldt dat het gehele plangebied valt binnen bestaand stedelijk gebied. De nationale opgaven uit de SVIR worden door het bestemmingsplan dan ook niet belemmerd. Het voorliggende bestemmingsplan sluit daarmee aan op het beleid van de SVIR.

#### **3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – AmvB Ruimte (Barro)**

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Onder de Wro is een sterkere scheiding aangebracht tussen beleid en normstelling. Gemeenten, provincies en rijk leggen hun beleid vast in structuurvisies. Deze binden alleen de eigen bestuurslaag. Bestaande structuurplannen, streekplannen en nationale ruimtelijke plannen als de Nota Ruimte worden in het kader van het overgangsrecht aangemerkt als een structuurvisie en verliezen daarmee hun externe werking.

Om de doorwerking van nationale ruimtelijke belangen in provinciale en gemeentelijke plannen te waarborgen is op rijksniveau het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (de AMvB Ruimte) opgesteld. Er is voor gekozen om de 'nationale belangen' zoals genoemd in de Nota Ruimte beleidsneutraal vast te leggen in de eerste tranche AMvB Ruimte. De AMvB Ruimte is eind december 2011 vastgesteld door het kabinet.

De AMvB Ruimte kan bepalingen bevatten rondom de verplichte doorwerking in bestemmingsplannen, beheersverordeningen of projectbesluiten. In de AMvB Ruimte zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied. In het plangebied zijn geen nationale belangen aan de orde.

#### *Consequenties voor dit plan*

In de AMvB Ruimte zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor zowel de conserverende delen van als de ontwikkelingen in het voorliggende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan past binnen het beleid van de AMvB Ruimte.

#### **3.1.3 Luchthavenindulingsbesluit**

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindulingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het luchthavenindulingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindulingsbesluit van belang.

In het Luchthavenindulingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol.

Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

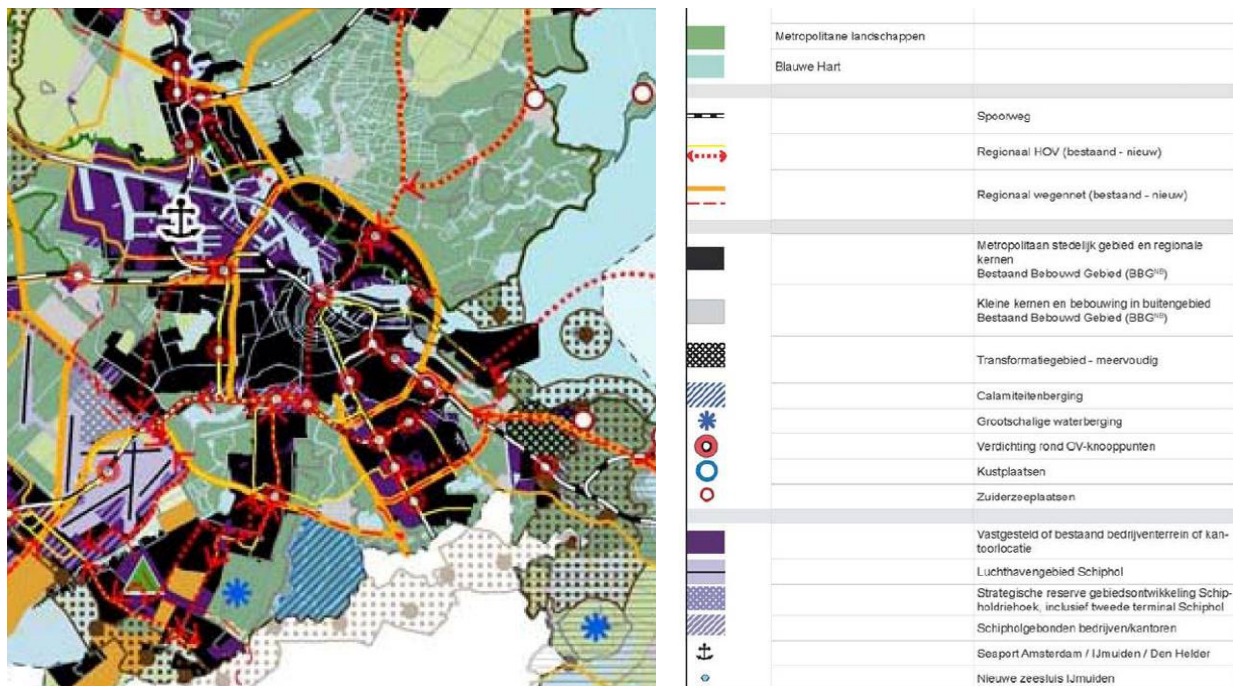
#### *Consequenties voor dit plan*

Het bestemmingsplan Omval is een overwegend conserverend bestemmingsplan en maakt enkele ontwikkelingen mogelijk. Deze ontwikkelingen zijn geen nieuwe hoogbouwontwikkelingen. Zowel de conserverende delen als de ontwikkelingen vormen geen gevaar voor de veiligheid van het luchtverkeer. Het bestemmingsplan sluit daardoor aan bij het Luchthavenindelingsbesluit.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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. De provinciale structuurvisie vervangt het aloude streekplan. In de structuurvisie 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.



*Uitsnede Amsterdam en omgeving, Bron: provinciale structuurvisie*

De structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. Amsterdam maakt in het ontwerp onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke





regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerpverordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Er geldt dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

#### *Consequenties voor dit plan*

Op de plankaart behorend bij de Provinciale Structuurvisie valt het plangebied in "Vastgesteld of bestaand bedrijvengebied of kantoorlocatie" en "Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen bestaande bebouwd gebied". Zowel het conserverende deel van het bestemmingsplan als de ontwikkelingen passen binnen het beleid van beide typeringen. Het bestemmingsplan Omval sluit aan op het beleid uit de provinciale structuurvisie.

### **3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie**

De Provinciale Staten van Noord-Holland hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) is een van instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening en schrijft voor waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten om bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen van de verordening. De regels van de verordening vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden over de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen. Het gaat hierbij over onderwerpen waar een provinciaal belang mee gemoeid is in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland.

De verordening heeft onder andere de volgende regels voor het stedelijk gebied opgesteld:

1. Een bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid om detailhandel uit te oefenen op een bedrijventerrein of kantoorlocatie;
2. Een bestemmingsplan kan voorzien in grootschalige( perifere) detailhandelsvestigingen;
3. Een bestemmingsplan binnen bestaand bebouwd gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave;
4. Voor de Ecologische Hoofdstructuur en Ecologische Verbindingszones geldt, o.a. dat in een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen en regels worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten.

#### *Consequenties voor dit plan*

De provinciale verordening voorziet niet in regels die van toepassing zijn voor zowel het conserverende deel van en de ontwikkelingen in het voorliggende bestemmingsplan. Daarbij voorziet paragraaf 5.3 van de toelichting in een uitleg over hoe in dit bestemmingsplan wordt omgegaan met duurzaamheid, zoals de verordening verlangt bij bestemmingsplannen. Het voorliggende bestemmingsplan sluit daardoor aan op de provinciale verordening.

## **3.3 Regionaal beleid**

### **3.3.1 Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)**

Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROA- gemeenten. Evenals het RVVP en de hierna beschreven Regionale Woonvisie maakt ook OPERA deel



uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. De ontwikkeling van Schiphol, de havens en de kennis-economie spelen hierbij een belangrijke rol. Het versterken van het internationaal vestigingsmilieu, het vergroten van de samenhang tussen verschillende economische activiteiten en een betere spreiding van verschillende typen bedrijven over de regio moeten een verdere economische groei bewerkstelligen. Het benutten van sterke sectoren als de luchthaven, de haven met bijbehorende industrieën, het toerisme en de zakelijke dienstverlening, moet aan de ambitie bijdragen. Een leidraad hierbij is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de schaarse ruimte en infrastructuur.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het conserverende deel van het voorliggende bestemmingsplan ziet toe op het voortzetten van de bestaande rechten. De ontwikkelingen vinden allen plaats binnen bestaand bebouwd gebied. Hierdoor wordt efficiënt omgegaan met ruimte in bestaand bebouwd gebied. Hierdoor zijn zowel het conserverende deel als de ontwikkelingen passend binnen het OPERA.

#### **3.3.2 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam**

Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) is vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 14 december 2004. Het beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015. Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan is opgesteld binnen de ambities die de ROA-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn:

- Het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht;
- Het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners;
- Het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd. Het RVVP kent ten opzichte van de speerpunten van beleid onder andere de volgende prioriteiten:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden.
- Regionale middelen vooral inzetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie. Zodoende worden de dikke verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is de bereikbaarheid en, omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid gediend.
- In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden.
- Een meer naar plaats en tijd gedifferentieerd prijsbeleid moet voor effectieve prikkels zorgen om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.
- Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.

#### *Consequenties voor dit plan*

De huidige verkeersverbindingen in het gebied worden conserverend bestemd en zijn daardoor voldoende gewaarborgd. De ontwikkelingen worden gerealiseerd op locaties met een goede ontsluiting en bereikbaarheid ten opzichte van locaties binnen Amsterdam, maar ook ten aanzien van locaties in de regio. De ligging nabij het Amstelstation en de Rijksweg A10 speelt hierbij een belangrijke rol. Het bestemmingsplan Omval is in overeenstemming met het regionale verkeers- en vervoersplan.



### 3.4 Gemeentelijk beleid

#### 3.4.1 *Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam*

De structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. De gemeenteraad heeft de structuurvisie in december 2010 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen en stedenbouwkundige plannen van stad en stadsdelen aan de structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

##### Visie

In het eerste deel van de structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd. De driedeling van het plangebied komt terug in de typering van de structuurvisie voor de drie delen van het plangebied. Het gebied tussen de Ringvaar en de Mr. Treublaan is aangeduid als bestaand stedelijk gebied. De Van der Kunbuurt is getypeerd als "wonen-werken" en de Omval is getypeerd als "werken". Het gaat hier om bestaande gebieden waarvan het de bedoeling is dat zij zich ook in de toekomst richten op dezelfde functionaliteiten.

##### Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de structuurvisie ter hand wordt genomen. Het plangebied is hierbij niet aangewezen als "plan" of "project".

##### Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium. Het instrumentarium kan in het kader van toelatingsplanologie niets afdwingen, maar vormt voornamelijk een toetsingskader bij nieuwe ontwikkelingen zowel voor de gemeente Amsterdam als voor particuliere initiatiefnemers.

##### *Consequenties voor dit plan*

De conserverende delen van het bestemmingsplan zien toe op het huidige gebruik en de huidige bouwwerken. De nieuwe ligplaats aan de Amsteloever bij de Van der Kunbuurt past binnen de typering "wonen-werken" uit de Structuurvisie. Met de ontwikkeling op het perceel Mr. Treublaan 1-3 die door dit bestemmingsplan worden geboden met een wijzigingsbevoegdheid wordt eveneens aangesloten bij deze typering doordat de nieuwe functies een bijdrage leveren aan het onderdeel. Het bestemmingsplan sluit aan op het beleid van de Structuurvisie Amsterdam 2040.

#### 3.4.2 *Kantorenstrategie Amsterdam 2011*

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het overaanbod van kantoorruimte in Amsterdam aangesneden. Dit is verder vormgegeven in de Kantorenstrategie Amsterdam 2011. Hiermee wordt beoogd de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau door nieuwbouw van kantoren te beheersen, alsmede door maatregelen die bevorderen dat leegstaande kantoren getransformeerd, herontwikkeld of gesloopt worden.

Het plangebied van dit bestemmingsplan is in de Kantorenstrategie verdeeld in twee delen. De Mr. Treublaan vormt de scheiding tussen deze twee delen. Het zuidelijk van de Mr. Treublaan gelegen deel valt in het gebied Amstelstation/Overamstel en is aangeduid als beperkt groeigebied. De groei in



dit gebied wordt bereikt door de bouwplannen rond het Amstelstation. Het deel dat in het plangebied Omval valt, is reeds herontwikkeld tot kantoorlocatie. Nieuwe ontwikkelingen voor kantoorruimte vinden niet plaats. Tevens is er geen sprake van grootschalige leegstand van kantoren in dit gebied. Het noordelijk gelegen deel van de Mr. Treublaan valt in het gebied Wibautas. Het gebied Wibautas is aangeduid als krimpgebied. De belangrijkste opgave in de krimpgebieden vormt het per saldo terugdringen van de aanwezige kantorenvoorraad. Hiermee wordt getracht om het evenwicht tussen vraag en aanbod op stedelijk niveau te herstellen. De nadruk ligt daarom op het onttrekken van bestaande kantoren door transformatie en sloop.

#### *Consequenties voor dit plan*

De ontwikkelingsmogelijkheid die door de wijzigingsbevoegdheid wordt mogelijk gemaakt op het perceel Mr. Treublaan 1-3 lijkt strijdig met de kantorenstrategie, maar de kantorenstrategie voorziet in mogelijkheden voor bouw in krimpgebieden. Dit blijkt uit het advies van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) van 8 oktober 2012<sup>2</sup> over het perceel Mr. Treublaan 1-3. Gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid is daardoor niet in strijd met de kantorenstrategie. Hierdoor wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan past binnen de beleidskaders van de Kantorenstrategie.

#### **3.4.3 Woonvisie Amsterdam. Woonbeleid gemeente Amsterdam tot 2015 Amsterdam**

In het Amsterdamse woonbeleid staat het streven naar een "ongedeelde stad" voorop. De doelstellingen zijn geformuleerd in de nota "Onverdeeld Amsterdam(s)"(1989), de Beleidsovereenkomst Wonen Amsterdam 2001-2002: "Amsterdam, een stad om voor te kiezen" (2001) en de (concept) "Woonvisie Amsterdam"(2005):

- het waarborgen van een gevarieerd samengestelde kernvoorraad van voldoende omvang;
- het opheffen van kwalitatieve tekorten in de woningvoorraad en woonomgeving;
- het opheffen van tekorten voor aandachtsgroepen;
- ruimte bieden voor differentiatie om segregatie te voorkomen en om een wooncarrière in de buurt voor middeninkomens mogelijk te maken;
- het bevorderen van (meer evenwicht in) de slaagkansen van verschillende groepen op de woningmarkt.

De realisatie van deze doelstellingen wordt tevens in een regionale context geplaatst. Met dit beleid is beoogd de kwaliteit van het wonen in de stad voor alle bevolkingsgroepen aantrekkelijker te maken en te voorkomen dat in toenemende mate segregatie optreedt. Uitdrukkelijk wordt er daarom gekozen voor het toegankelijk maken van alle woongebieden voor uiteenlopende bevolkingsgroepen.

Het behoud van een voldoende omvang van de kernvoorraad (betaalbare woningen) is één van de belangrijke randvoorwaarden van het beleid. Er wordt daarom bijzondere waarde gehecht aan het behoud van voldoende corporatiebezit in de stad, vooral daar waar het corporatiebezit in de minderheid is. Een aantal maatschappelijke ontwikkelingen heeft invloed op de woonvormen. Enkele van deze ontwikkelingen zijn: individualisering, internationalisering, vergrijzing en multiculturaliteit. Het plangebied is te typeren als hoogstedelijk, met een mix aan functies in hoge dichtheid. Op het gebied van wonen is het aanbod gevarieerd, met onder andere goedkope huurwoningen in de Van der Kumbuurt en luxe koopappartementen in de Omval. Daarnaast zijn er woonboten gelegen aan de Amsteloever die een extra diversiteit in het woningaanbod verzorgen. Ten aanzien van de functie wonen legt het voorliggende bestemmingsplan de huidige situatie vast. Uitsluitend door de extra ligplaats aan de Amsteloever wordt een woning toegevoegd aan het plangebied. Deze ontwikkeling past in de typing van het plangebied als hoogstedelijk, waarbij een mix van functies in hoge dichtheid gebruikelijk is.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het bestemmingsplan sluit aan op de doelstellingen van de Woonvisie Amsterdam.

---

<sup>2</sup> Memo locatie Mr. Treublaan 1-3, Werkgroep Kantorenstrategie, OGA, 8 oktober 2012



#### **3.4.4 Beleidsnotitie short stay (2009)**

Op 12 februari 2009 heeft de gemeenteraad de beleidsnotitie short stay vastgesteld. De reden hiervoor is dat het bestuur van Amsterdam als één van zijn doelstellingen heeft uitgesproken een Topstad te willen zijn. In een Topstad heerst een voor bedrijven aantrekkelijk sociaal-economisch vestigingsklimaat. Een belangrijke voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat is het bieden van goede huisvesting.

De laatste jaren is gebleken dat het voor werknemers van internationale bedrijven extra lastig is om snel aan goede woonruimte te komen. Probleem daarbij is dat de wet- en regelgeving niet goed is toegerust om deze groep te bedienen. In Amsterdam geldt de regel dat pas vanaf een verblijf van een half jaar sprake is van wonen en bij een kortere periode moet in principe gebruik gemaakt worden van hotels. Nog afgezien van het tekort aan kamers zijn hotelkamers niet populair bij wat langer in Amsterdam wonende werknemers. Een oplossing vinden voor kort wonen in Amsterdam is noodzakelijk. De huidige situatie is onduidelijk en schaadt het imago van Amsterdam als Topstad. In het kader van Amsterdam Topstad biedt het short stay beleid expliciet ruimte aan (vooral buitenlandse) werknemers om in Amsterdam voor korte tijd te wonen. In de bestemmingsplannen van stadsdeel Oost wordt in de bestemmingsomschrijving van 'wonen' doorgaans short-stay mogelijk gemaakt.

##### *Consequenties voor dit plan*

Door short-stay expliciet niet mogelijk te maken bij de functie wonen sluit het voorliggende bestemmingsplan niet aan op de beleidsnotitie short-stay. Deze regeling is op basis van een aangenomen amendement tijdens de vaststelling van het voorliggende plan opgenomen. De reden is het voorkomen van overlast die bewoners, van voornamelijk appartementengebouwen, kunnen ondervinden van short-stay.

#### **3.4.5 Handreiking extended-stay wonen versus hotel**

Om te voorkomen dat extended-stay op diverse wijzen wordt uitgelegd zijn in de Handreiking voorstellen gedaan om te komen tot een eenduidige regeling. Hiermee wordt kortstondig verblijf onderscheiden van regulier wonen alsmede extended-stay c.q. regulier hotel. In de handreiking worden een aantal aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen zien niet alleen toe op het faciliteren van extended-stay in leegstaande kantoren, maar ook op het mogelijk maken van wonen in kantoren.

##### *Consequenties voor dit plan*

Extended-stay wordt slechts op één locatie direct mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Voor dit perceel Weesperzijde 150 is de bestemming "Horeca – 2" als bestemming opgenomen op basis van de aanbevelingen uit de handreiking. Daarbij is de functie extended stay ook mogelijk via de wijzigingsbevoegdheid op het perceel Mr. Treublaan 1-3. Doordat de wijzigingsbevoegdheid waarschijnlijk wordt aangewend voor sloop-nieuwbouw zijn de aanbevelingen uit de handreiking niet relevant voor deze locatie. Het bestemmingsplan sluit desalniettemin aan op de handreiking extended-stay, maar dan voor het perceel Weesperzijde 150.

#### **3.4.6 Nota Hotelbeleid 2007-2010**

Op 20 juni 2007 is door het College van Burgemeester en Wethouders de Nota Hotelbeleid 2007-2010 vastgesteld. Inmiddels is de periode 2007-2010 gepasseerd, maar is het wenselijk om de beleidslijn uit de nota voort te zetten. Er wordt nog steeds getoetst aan de beleidslijn uit de nota. In deze nota wordt op basis van een analyse van de recente en verwachte toekomstige ontwikkelingen in de hotelmarkt een aantal kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen geformuleerd voor de toekomst. De doelstellingen van de hotelontwikkeling zijn:

- Groter en gevarieerder hotelaanbod:
  - Er moeten meer initiatieven voor hotelontwikkelingen worden gestimuleerd;
  - De kans op vertragingen en planuitval moet worden verkleind;
- Budgetsegment en nieuwe hotelconcepten stimuleren:



- De vraag in het budgetsegment is sterk toegenomen;
- Er is meer vraag naar hoogwaardige budgetontwikkelingen;
- Congreshotels, appartementenhotels en lifestylehotels zijn nog onvoldoende vertegenwoordigd.
- Procedures inzichtelijk maken en projecten faciliteren:
  - Door het lange ontwikkelingstraject is er veel uitstel of afval van projecten;
  - Voorwaarde voor onderhandelingen is dat ten minste 2 van de benodigde 3 partijen (ontwikkelaar, investeerder en exploitant) bekend zijn;
  - Inspraakprocedures dienen inzichtelijk te zijn voor buitenlandse partijen.
- Concreet beschikbare en geschikte locaties:
  - Uitbreidingen van bestaande hotels zijn eenvoudiger te financieren dan realisatie van nieuwe hotelprojecten;
  - Optie om hotels op het water te realiseren;
- Communicatie verbeteren en facilitering centreren:
  - Er wordt onvoldoende gecommuniceerd en daardoor is kennis en deskundigheid verbrokkeld over de stadsdelen en de centrale gemeente.

Om deze doelstellingen te behalen, neemt de gemeente Amsterdam de volgende acties:

- Intensiveren en centraliseren van de facilitering van hotelinitiatieven en kennis over de hotelmarkt door middel van aanstellen van een hotelloods;
- Stimulering van uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties:
  - Er moeten 50 nieuwe locaties worden toegevoegd;
  - Aangewezen locaties moeten worden herbeoordeeld op geschiktheid. Deze locaties moeten vooral geschikt zijn voor budgethotels, congreshotels, appartementenhotels of lifestylehotels of waar hotelontwikkeling een kwaliteitsverbetering voor het gebied kan betekenen;
  - Mogelijk geschrapte kantoraanbod wordt doorgenomen op mogelijk geschikte locaties voor hotelfuncties;
- Verbetering van de communicatie met marktpartijen:
  - De procedures worden transparant gemaakt en er wordt een virtueel en actueel overzicht van beschikbare hotellocaties ontsloten;
  - Er zal een tweetalige handleiding Hotelontwikkeling Amsterdam worden opgesteld voor zowel de gemeente en stadsdelen als marktpartijen;
  - Afspraak om met alle stadsdelen gezamenlijk 9.000 extra hotelkamers te realiseren in 2015;
- Onderzoeken van twee relatief snellere oplossingsrichtingen:
  - Hotels te water;
  - Omzetten van leegstaande kantoren in hotels;
  - Monitoring van de voortgang van de hotelontwikkeling en de ontwikkeling van de vraag.

#### *Consequenties voor dit plan*

In het bestemmingsplan is op het perceel Weesperzijde 150 een appartementenhotel in de vorm van extended-stay appartementen toegestaan. Een regulier hotel is op basis van de gemaximaliseerde hoeveelheid appartementen niet exploitabel. Het appartementenhotel past binnen de handreiking extended-stay. Ook op het perceel Mr. Treublaan 1-3 is door middel van een wijzigingsbevoegdheid de functie hotel inclusief extended stay mogelijk. Door deze functies op het perceel Mr. Treublaan 1-3 mogelijk te maken, wordt aangesloten bij de doelstellingen voor hotelontwikkeling in Amsterdam conform de Nota Hotelbeleid 2007-2010. Voor de overige ontwikkeling en de conserverende delen van het bestemmingsplan is het beleid niet relevant vanwege het ontbreken van hotels of mogelijkheden voor hotels. Het bestemmingsplan sluit aan op de Nota Hotelbeleid 2007-2010.



### 3.4.7 Horecanota stadsdeel Oost 2012

In de Horecanota van stadsdeel Oost uit 2012 staan de volgende beleidskeuzes verwoord:

- in het groeiende stadsdeel met meer inwoners en bezoekers is er ruimte voor een groeiend aantal horecavestigingen. Het voorstel is om, binnen de in deze nota genoemde kaders, uitbreidingen naar de toekomst toe gelijk te laten lopen met de groei van het aantal bewoners en bezoekers. Waarbinnen de afweging zal verlopen via de reguliere bestemmingsplanprocedure en per individuele aanvraag.
- Horeca opereert in een competitieve markt, als overheid heeft het stadsdeel slechts indirect invloed op het horeca-aanbod wat in het stadsdeel vestigt. Het streven van het stadsdeel is om binnen haar mogelijkheden in Oost gevarieerde, kwalitatief goede, hoogwaardigere horeca te realiseren. Met de term hoogwaardig wordt in dit geval bedoeld: een horecagelegenheid met een kwalitatief goed aanbod van eten en drinken.
- Stadsdeel Oost beschouwt de ontwikkeling van hotels in het stadsdeel als een goede impuls voor de economie en stimuleert en faciliteert de vestiging van hotels in het stadsdeel.
- Het is geen doel om het horeca-aanbod in Oost sterkt uit te breiden. Stadsdeel Oost zet in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit.
- In gemengde gebieden is de uitbreiding van horeca in beperkte mate mogelijk.
- Groei van horeca vindt hoofdzakelijk plaats langs de economische assen, voorzieningen en horecaclusters en in mindere mate in gemengde gebieden.

#### *Consequenties voor dit plan*

In de conserverende delen van het bestemmingsplan is horeca mogelijk op de locaties waar horeca reeds mogelijk was conform de rechten uit de voorgaande bestemmingsplannen. Voor de realisatie van de extra ligplaats geldt dat horeca geen onderdeel van de ontwikkeling uit maakt. De functie horeca in de wijzigingsbevoegdheid voor het perceel Mr. Treublaan 1-3 is tweeledig, nl een hotel, incl. extended stay en een restaurant/café in de plint. Het perceel Mr. Treublaan 1-3 ligt conform de horecanota, net als het overige deel van het plangebied, in een gemengd gebied. In gemengde gebieden is beperkte uitbreiding van horeca mogelijk. De mogelijkheden worden per individueel geval beoordeeld. In het kader van dit bestemmingsplan is geconstateerd dat er beperkt horeca aanwezig is in de omgeving van het perceel Mr. Treublaan 1-3. Hiermee is de realisatie van de horeca op het perceel Mr. Treublaan 1-3 passend binnen de horecanota stadsdeel Oost 2012.

### 3.4.8 Strategienota Wibaut aan de Amstel

De strategienota bevat een inventarisatie van belangrijke aspecten en kenmerken, een opsomming van geldende wetten en regels, een beschrijving van de gewenste sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkeling en een overzicht van de wijze waarop deze wordt gefinancierd. Het Strategiebesluit bevat de uitgangspunten en voorwaarden waaraan toekomstige plannen, projecten en programma's worden getoetst. Het document 'Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel' vormt een bijlage bij het Strategiebesluit Wibaut aan de Amstel. In het Strategiebesluit worden ook de lopende projecten benoemd. In de strategienota zijn onder meer de volgende pijlers geformuleerd:

- Transformatie van de omgeving van de Wibautstraat tot metropolitaan gebied, door intensivering van het ruimtegebruik en toevoeging van nieuwe functies, met behoud van de bestaande diversiteit. Bij elke ingreep wordt gezocht naar de meerwaarde voor de aangrenzende buurten.
- Respect voor het verleden door historische structuren en gebouwen zoveel mogelijk te behouden.
- Herinrichting van de Wibautstraat tot een stadsboulevard met levendige functies in de plint.
- Verbindingen leggen tussen openbaar vervoer en vastgoedontwikkeling.
- Meer ruimte voor de voetganger en fietser door terugdringen van het parkeren en vervanging van maaiveld parkeren door gebouwd parkeren.



- Introductie van milieu- en mobiliteitsmaatregelen om duurzaamheid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid te garanderen en een goede transformatie mogelijk te maken.

#### *Consequenties voor dit plan*

In het conserverende deel van het bestemmingsplan vinden geen strijdigheden plaats met de strategienota. Voor de ontwikkeling van het perceel Mr. Treublaan 1-3 geldt dat deze aansluit bij de strategienota door een zorgvuldige transformatie van onderwijsgebouw naar de mogelijke functies horeca/kantoor, waarbij de bebouwing zorgvuldig wordt ingepast in de omgeving.

#### **3.4.9 Verordening op het binnenwater 2010**

Het is verboden, zonder of in afwijking van een vergunning van het College met een woonboot ligplaats in te nemen. De vergunning is persoons- en vaartuiggebonden, onverminderd het bepaalde in artikel 2.2.2. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot.

#### *Consequenties voor dit plan*

Alle woonboten in het plangebied die beschikken over een ligplaatsvergunning worden positief bestemd. Daarbij wordt een extra ligplaats bestemd om een ongewenste ligplaats in het stadsdeel op te heffen. Nadat de extra ligplaats is bestemd, zal voor deze locatie een ligplaatsvergunning worden verstrekt. Voor de overige ontwikkelingen en de conserverende delen is de verordening inhoudelijk niet relevant. Hierdoor sluit het bestemmingsplan aan op de Verordening op het binnenwater 2010.

#### **3.4.10 De Amstel verandert**

'De Amstel verandert' is een gezamenlijk product van de voormalige stadsdelen Centrum, Oud-Zuid, Zuideramstel, Oost-Watergraafsmeer, het projectbureau Wibaut aan de Amstel, Waternet, Groengebied Amstelland en provincie Noord-Holland. Op de site van 'De Amstel verandert' konden burgers in 2009 al hun ideeën kwijt over de toekomst van de Amstel. De kennis uit het proces "De Amstel Verandert" is verzameld in de uitkomsten van de eerste ronde Amstelgesprekken. Deze uitkomsten zijn verwerkt in het Rapport Amstelgesprek 2009. Dit rapport is op 8 november 2009 overhandigd aan de bestuurders van de betrokken overheden. Aan de hand van het rapport is opdracht gegeven aan de betrokken overheden om de ideeën van de deelnemers uit te werken, zodat meer zicht op de Amstel wordt gerealiseerd.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het voorliggende bestemmingsplan bestemt het plangebied grotendeels conserverend. Voor deze delen is het bestemmingsplan niet strijdig met de hoofdgedachte van de "De Amstel Verandert" om meer zicht op de Amstel te realiseren. Door een woonboot te verwijderen van een locatie waardoor het zicht op de Amstel toeneemt en een nieuwe ligplaats te realiseren op een minder kwetsbare locatie qua zicht op de Amstel wordt door het stadsdeel invulling gegeven aan de hoofdgedachte van "De Amstel Verandert". Het voorliggende bestemmingsplan ziet hierop toe door het realiseren van een nieuwe ligplaats op een minder kwetsbare locatie in de Amstel. Voor de overige ontwikkelingen en de conserverende delen is "De Amstel Verandert" inhoudelijk niet relevant. Hierdoor sluit het bestemmingsplan aan op de hoofdgedachte van "De Amstel Verandert".

### **3.5 Stadsdeelbeleid Oost Watergraafsmeer**

#### **3.5.1 Groenstructuurplan Oost-Watergraafsmeer**

Op 18 december 2000 is voor het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer een groenstructuurplan vastgesteld. Het groenstructuurplan is daardoor oud, maar niet gedateerd. De uitgangspunten uit het groenstructuurplan zijn nog steeds actueel. In het groenstructuurplan is, onder andere op basis van de bestaande groenstructuur en de natuurwaarden, een wensbeeld aangegeven voor de toekomstige groenstructuur en een aantal maatregelen om het wensbeeld te bereiken opgesomd. Hierbij wordt een verband gelegd met recreatieve routes en kerngebieden voor recreatie.



Zo worden de volgende maatregelen voorgesteld in het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan:

1. Amstel: groene corridor;
2. Spoorwegtalud: ecologische corridor;
3. Mr. Treublaan: accentueren hoofdontsluiting;

#### 1. Visie Amstel, maatregelen:

- verbeteren grootstedelijke recreatieve hoofdroute: herinrichting profiel en aanleg van voorzieningen langs de kade, die de Weesperzijde kunnen laten uitgroeien tot populaire wandelen fietspromenade;
- verbeteren contact met de Amstel: zichtlijnen op het water niet teveel belemmeren door woonboten;
- het groen zodanig inrichten dat het de verschillende functies aan elkaar schakelt. Het groen aan de Amstel als decorgroen par excellence met strak design.
- aanleg natuurlijkere oevers.



#### 2. Visie spoorwegtalud, maatregelen:

- behouden als ongeschonden groen element;
- opheffen barrières in de ecologische infrastructuur;
- voortzetten extensief ecologisch beheer;
- benutten kwelsituatie door vernatten dijkvoet van het spoorwegemplacement; opstuwen en verbreden van de watergang aan WCW-zijde;

#### 3. Mr. Treublaan: accentueren hoofdontsluiting:

- vanuit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt is het van belang de hoofdontsluiting te accentueren, evenals de kade langs de Amstel en Singelgracht en bij het vormgeven van de groene corridor rondom de Watergraafsmeer het karakter van de dijk te versterken.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het voorliggende bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. De delen die conserverend worden bestemd zien niet direct toe op het realiseren van bovengenoemde maatregelen, maar staan deze ook niet direct in de weg. In het bestemmingsplan wordt een extra ligplaats ter hoogte van de Van der Kunbuurt mogelijk gemaakt. Bij het kiezen van de locatie is rekening gehouden met bestaande zichtassen. Hiermee wordt aangesloten op het Groenstructuurplan van de Watergraafsmeer om woonboten geen hinderlijke onderbreking te laten zijn van zichtlijnen op de Amstel. Daarbij wordt de



extra ligplaats gerealiseerd om aan de Weesperzijde juist de zichtbaarheid van de Amstel te verbeteren. De wijzigingsbevoegdheid voor het perceel Mr. Treublaan 1-3 is van toepassing is op reeds volledig bebouwd gebied. Hierdoor is deze ontwikkeling eveneens niet in strijd met het groenstructuurplan. Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan op het beleid uit het Groenstructuurplan Oost/Watergraafsmeer.

### **3.5.2 Ruimtelijk Economische Structuurvisie**

Het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer heeft op 5 juli 2004 de “Ruimtelijk Economische Structuurvisie” (RES) vastgesteld. In de RES is beschreven wat de huidige kenmerken zijn van het stadsdeel, welke ontwikkelingskansen er liggen voor publieksgerichte voorzieningen (detailhandel, horeca en vermaak) en overige bedrijvigheid, gevolgd door een beschrijving op hoofdlijnen van de meest wenselijke ruimtelijk economische structuur voor Oost/Watergraafsmeer in 2010. Daarbij is een aanzet gegeven voor te treffen (fysieke) maatregelen die nodig zijn om een dergelijk resultaat te bereiken. Tot 2010 is de bestaande situatie, naast sociaal economische en ruimtelijke ontwikkelingen, een belangrijk aandachtspunt. De visie kan in de volgende drie kernpunten worden samengevat:

#### 1. Behoud diversiteit aan vestigingsmilieus

Een economische kwaliteit van het stadsdeel is de verscheidenheid aan bedrijven, zowel in activiteiten als in omvang. Behoud van alle soorten vestigingsmilieus geeft de best mogelijke garantie op diversiteit aan werkgelegenheid, omdat de huidige bedrijven en hun eventuele uitbreidingswensen binnen het stadsdeel kunnen worden geacommodeerd. Dit is vooral van belang voor de publieksgerichte voorzieningen en de kleinschalige bedrijven met binding aan het stadsdeel (door personeel, leveranciers of afzetmarkt).

#### *Consequenties voor dit bestemmingsplan*

In het bestemmingsplan is een flexibel regime opgenomen voor bedrijven en winkels, gekoppeld aan een bedrijvenlijst. Deze functies kunnen eenvoudig worden uitgewisseld. Tevens zorgen de toekomstige gebruikers van het perceel Mr. Treublaan 1-3, na gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid, voor een groter draagvlak van de bestaande voorzieningen.

#### 2. Uitbouwen en kwalitatieve verbetering voorzieningenclusters en werkgebieden

De economische ontwikkelingskansen voor Oost/Watergraafsmeer liggen vooral in het:

- optimaliseren van het dagelijks en niet-dagelijks artikelenaanbod (detailhandel) in de vier winkelconcentratiegebieden Linnaeusstraat/Middenweg e.o., Dapperbuurt, Eerste Oosterparkstraat e.o. en Chr. Huygensplein;
- benutten unieke karakter van winkellinten;
- uitbreiden facilitaire en winkelondersteunende horeca, hotelkamers en recreatieve voorzieningen voor eigen bewoners;
- behouden en intensiveren grootschalige kantorenlocaties en bedrijventerreinen;
- ontwikkelen kleinschalige kantoren (25-150 m<sup>2</sup>) en bedrijfshuisvesting.

De huidige diversiteit aan voorzieningenclusters en werkgebieden, plus de geplande maatregelen, maken het mogelijk om bovengenoemde ontwikkelingen in te passen zonder forse ingrepen in de bestaande ruimtelijk economische structuur in Oost/Watergraafsmeer. Door uitbouw en kwalitatieve verbetering van bestaande werkgelegenheidsconcentratiegebieden kunnen de ontwikkelingskansen worden benut en de gewenste diversiteit aan vestigingsmilieus worden behouden.

#### *Consequenties voor dit bestemmingsplan*

Voor de delen van het bestemmingsplan die conserverend worden bestemd, leidt dit kernpunt niet tot aanpassingen. De ontwikkeling van het perceel Mr. Treublaan 1-3 voegt een nieuwe vorm van werkgelegenheid toe aan het bestaande vestigingsmilieu en bevordert daardoor de diversiteit. Tevens ontstaat een uitbreiding van hotelkamers door deze ontwikkeling.

#### 3. Intensivering door menging van bij elkaar passende functies



Als onderdeel van een grootstedelijk gebied moet Oost/Watergraafsmeer een bijdrage leveren aan het opvangen van de ruimtebehoefte voor wonen, werken en recreëren. Intensivering en functiemenging zijn daarvoor belangrijke instrumenten. Een randvoorwaarde voor intensivering is dat de ruimte wordt bezet door bij elkaar passende functies. Hierdoor ontstaat meer draagvlak voor voorzieningen en wordt de kans op overlast geminimaliseerd. Functiemenging kan dan ook alleen plaatsvinden tussen functies die passen binnen één vestigingsmilieu.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het plangebied is een gebied dat wordt gekenmerkt door functiemenging. Door het plangebied grotendeels conserverend te bestemmen wordt dit gewaarborgd. Ook ten aanzien van het mogelijk maken van een extra ligplaats is er geen strijdigheid met de Ruimtelijke Economische Structuurvisie. Door realisatie van de extra ligplaats vindt intensivering van bij elkaar passende functies plaats. Ditzelfde geldt voor de ontwikkeling op het perceel Mr. Treublaan 1-3.

#### **3.5.4 Welstandsnota, stadsdeel Oost/ Watergraafsmeer, 2004**

De stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Oost/Watergraafsmeer heeft op 7 juni 2004 de welstandsnota vastgesteld.

Op 7 juni 2004 heeft het Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer de welstandsnota vastgesteld. In de welstandsnota zijn criteria geformuleerd met betrekking tot bouwen. De welstandsnota kent zes verschillende ambitieniveaus. De mate waarin welstand wordt ingezet. Het vaststellen van het ambitieniveau is cruciaal voor het opstellen van welstandscriteria. Het ambitieniveau sluit aan op het te hanteren ruimtelijk kwaliteitsbeleid en de gewenste ontwikkelingen. De volgende niveaus worden onderscheiden:

- Niveau 1: zware toetsing;
- Niveau 2: reguliere toetsing;
- Niveau 3: lichte toetsing;
- Niveau 4: ontwikkelingsgebieden;
- Niveau 5: groen en recreatie gebieden;
- Niveau 6: kantoren en bedrijven gebieden.

Het ambitieniveau geeft een weergave van de gewenste stedelijke opbouw en structuur als ruimtelijke 'kapstok' voor verdere uitwerkingen van het gebiedsgerichte welstandsbeleid.

In de nota "Monumenten-/Welstandsbeleid" en in bijlage C van de Welstandsnota zijn ordenkaarten opgenomen. Deze ordekaarten geven de architectuurorden en straatbeeldzones aan. Per architectuurorde zijn welstandscriteria opgesteld, welke dwingender worden naarmate de architectuurorde hoger is. Voor alle architectonische eenheden geldt in ieder geval dat de wijze van aanpak van de gevelelementen zich allereerst moet richten op het behoud en herstel van de oorspronkelijke, karakteristieke vorm, detaillering en maatgebruik. De welstandsnota kent verschillende gebiedstyperingen. De Van der Kunbuurt en het gebied tussen Ringvaart en Mr. Treublaan vallen binnen het gebied "AUP". De Omval valt binnen het gebied "aanvullende woningbouwlocaties".

#### *Consequenties voor dit plan*

De welstandsnota is van toepassing bij bouwplannen. Het voorliggende bestemmingsplan bestemt de bestaande bouwmogelijkheden conserverend. Voor het voorliggende bestemmingsplan vloeien uit de welstandsnota dan ook geen consequenties voort voor deze conserverende delen en de realisatie van de ontwikkelingen van de extra ligplaats en de wijzigingsbevoegdheid op het perceel Mr. Treublaan 1-3. In de wijzigingsregels van de wijzigingsbevoegdheid voor het perceel Mr. Treublaan 1-3 is tevens gesteld dat een goede stedenbouwkundige inpassing ten aanzien van de inrichting en gebouwen in de omgeving noodzakelijk is.



## Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

### 4.1 Milieuzonering

#### 4.1.1 Kader

Er zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen kunnen veroorzaken. Als een nieuwe bestemming wordt gerealiseerd, dient vanuit “goede ruimtelijke ordening” aangetoond te worden dat de locatie, ook met betrekking tot milieuhinder, de juiste is. Separaat hiervan vindt een nadere afstemming voor de voorkoming van milieuhinder plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

Bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt, dient in het kader van “goede ruimtelijke ordening” uit te worden gegaan van scheiding van functies. Deze scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies zorgt dat deze functies op een verantwoorde afstand van elkaar worden gesitueerd. Om richting te geven aan een verantwoorde scheiding van functies zijn in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering uit 2009<sup>3</sup> (hierna: VNG-publicatie) richtafstanden opgesteld. Deze richtafstanden geven voor gemiddelde bedrijfssituaties aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. Omdat niet elke situatie en elke milieubelastende functie vergelijkbaar is, wordt er uitgegaan van gemiddelde bedrijfssituaties. Om deze reden is in de VNG-publicatie aangegeven dat van de richtafstanden kan worden afgeweken. Voor het afwijken van de richtafstanden is een goede motivering vereist.

De betreffende VNG-publicatie vormt *geen* wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

Zoals al is aangegeven is niet elke situatie vergelijkbaar. Bij het scheiden van functies worden de richtafstanden naast de factoren aard en omvang van de milieubelastende functie mede bepaald door de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere grotere richtafstanden dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden.

#### 4.1.2 Plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan wordt door de variëteit aan verschillende functies (wonen, kantoren, brandweerkazerne, horeca etc.) qua omgevingstype uit de VNG-publicatie aangemerkt als een gemengd gebied. Om deze reden wordt ook de bijbehorende VNG-lijst voor gemengde gebieden gebruikt als Staat van bedrijfsactiviteiten.

#### Conserverend deel

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Voor het deel van het plangebied dat conserverend wordt bestemd, geldt dat er geen nieuwe functies worden mogelijk gemaakt, die niet al mogelijk waren. Milieuzonering is voor dit deel van het plangebied dan ook niet aan de orde.

#### Ontwikkelingen

De extra ligplaats die in dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt voor een woonboot kent geen beperkingen qua milieuzonering. Een ligplaats maakt een extra woonfunctie mogelijk. De extra ligplaats ligt in een gebied dat getypeerd wordt als een gemengd gebied. In de omgeving van de extra ligplaats zijn geen hinderlijke functies aanwezig die een belemmering vormen voor de functie wonen in

---

<sup>3</sup> VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering 2009



een gemengd gebied. Door de afwezigheid van hinderlijke functies vormt de woonboot zelf geen belemmering voor dit soort functies op het gebied van milieuzonering.

De wijzigingsbevoegdheid voor het perceel Mr. Treublaan 1-3 voorziet in de functies kantoren, horeca I, III, IV en V, incl. extended stay, detailhandel en dienstverlening met bijbehorende functies en voorzieningen. Op basis van de richtafstanden uit de VNG-publicatie voor kantoren (10 m), horeca I (10m), III (10 m), IV (10 m), V en extended stay (10 m), detailhandel (10 m) en dienstverlening (10 m) en het feit dat het perceel in een gemengd gebied is gelegen (richtafstand mag een stap worden teruggebracht in gemengde gebieden), is de wijzigingsbevoegdheid uitvoerbaar voor wat betreft milieuzonering.

#### **4.1.3 Conclusie**

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

## **4.2 Luchtkwaliteit**

### **4.2.1 Wettelijk kader**

#### **Wet luchtkwaliteit**

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Omdat titel 5.2 in zijn geheel gaat over luchtkwaliteit staat deze titel ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de "Wet" zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

1. De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in Nederland de Europese normen worden gehaald;
2. De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig om dat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel 'in betekenende mate' bijdragen aan de concentratie is het nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteit als het bestemmingsplan niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen.

#### *AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)*

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens of er sprake is van een project dat niet 'in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen of 100.000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak kantooruimte met één ontsluitingsweg. Projecten die 'in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit kunnen daarentegen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling 'niet in betekenende mate' bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM-projecten kunnen zonder toetsing



aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project 'niet in betekenende mate' bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

### ***Luchtkwaliteit en “goede ruimtelijke ordening”***

Naast de toetsing van een project aan de Wet luchtkwaliteit en aanverwante regelgeving betreffende luchtkwaliteit dient een bestemmingsplan ook aan te tonen of het project op het gebied van luchtkwaliteit kan worden uitgevoerd in het kader van “goede ruimtelijke ordening”. De reden hiervoor is dat niet alleen de bijdrage van het project aan de luchtkwaliteit van belang is, maar ook of de bestaande luchtkwaliteit ter plaatse zodanig is dat de realisatie van het project aanvaardbaar is.

#### *Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam*

In dit kader is het noodzakelijk om te kijken naar de maatregelen die zijn genomen na de metingen die in het verleden zijn gedaan. Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.
- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en wethouders moeten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

#### *Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam*

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B&W in december 2009 vastgesteld. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven.

De richtlijn geeft aan dat deze alleen bindend is voor de centrale stad. Stadsdelen zijn niet verplicht deze over te nemen. De richtlijn is nog niet vastgesteld door stadsdeel Oost. Wel wordt, gelet op de wenselijkheid om in Amsterdam vanuit hetzelfde beleidskader te handelen, de richtlijn betrokken bij het beoordelen van nieuwe situaties in Oost.

### **4.2.2 Plangebied**

#### *Conserverend deel*

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Op de conserverend bestemde gronden worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die kunnen leiden tot een overschrijding van normen. Het bestemmingsplan is hierdoor in overeenstemming met de Wet milieubeheer ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Uit het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam blijkt daarnaast dat geen van de geïdentificeerde knelpunten in het plangebied liggen, waardoor de luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan “goede ruimtelijke ordening”.



### Ontwikkelingen

In dit bestemmingsplan wordt ter plaatse van de Amsteloever een extra ligplaats mogelijk gemaakt voor een woonboot ter plaatse van de Van der Kunbuurt. Een woonboot wordt door het “Besluit gevoelige bestemmingen” niet aangemerkt als een gevoelige bestemming. De verkeersaantrekkende werking van een woonboot is beperkt. Op basis van het NIBM-tool van het ministerie is de bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit berekend. Hieruit blijkt dat deze bijdrage “niet in betekende mate” is.

De wijzigingsbevoegdheid voor het perceel Mr. Treublaan 1-3 voorziet in de functies kantoren, horeca I, III, IV en V, incl. extended stay, detailhandel en dienstverlening met bijbehorende functies en voorzieningen. Voor deze wijzigingsbevoegdheid is onderzoek<sup>4</sup> uitgevoerd naar luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek blijkt dat ter plaatse van het plangebied aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voor PM10 wordt voldaan. Voor NO2 wordt in 2012 voldaan aan de tijdelijke grenswaarde en in 2022 aan de definitieve grenswaarde. Bovendien blijkt dat de berekende concentraties in de toekomst afnemen.

Uit het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam blijkt daarnaast dat geen van de geïdentificeerde knelpunten in het plangebied (dus ook niet ter plaatse van de extra ligplaats) liggen, waardoor de ontwikkeling van de extra ligplaats en de opname van de wijzigingsbevoegdheid voor het perceel Mr. Treublaan 1-3 voldoen aan “goede ruimtelijke ordening” voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

#### **4.2.3 Conclusie**

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

## **4.3 Geluidhinder**

### **4.3.1 Wettelijk kader**

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties maximaal zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient aangetoond te worden dat de nieuwe situatie akoestisch verantwoord is. Deze verantwoording kan door middel van het uitvoeren van een akoestisch onderzoek. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat er voldaan wordt aan de ten hoogste toelaatbare waarde van de Wgh.

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel wordt overschreden, kan er een hogere waarde worden vastgesteld. In stedelijk gebied mag deze hogere waarde niet hoger zijn dan 63 dB. Bij het vaststellen van een hogere waarde dient voldaan te worden aan het geluidsbeleid van de gemeente Amsterdam. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te worden gelegd.

### *Railverkeerslawaai*

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Zodra nieuwe geluidsge-

---

<sup>4</sup> Onderzoek luchtkwaliteit, Herontwikkeling Meester Treublaan 1-3 te Amsterdam, M+P, 02-03-2012



voelige functies worden mogelijk gemaakt binnen spoorwegtrajecten is het uitvoeren van akoestisch onderzoek noodzakelijk.

#### *Industrielawaai*

Bij bestemmingsplannen die een industrieterrein mogelijk maken, kan een geluidzone worden vastgesteld. De gronden buiten de zone mogen dan geen zwaardere geluidsbelasting van het industrieterrein hebben dan 50 dB(A). Hogere waarden kunnen worden vastgesteld, waarbij een maximale hogere waarde van 55 dB(A) geldt voor geprojecteerde woningen en een maximale hogere waarde van 60 dB(A) geldt voor bestaande en in aanbouw zijnde woningen.

#### **Geluidbeleid**

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

Het geluidbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere (grens)waarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben, is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare hogere waarden.

#### **4.3.2 Plangebied**

In het plangebied liggen wegen waar een snelheidsregime van maximaal 50 km/u geldt. Tevens ligt het gehele plangebied binnen de zone van het spoortraject Amsterdam-Centraal – Amsterdam-Amstel. Binnen het plangebied is geen geluidzone voor industrie, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, aanwezig.

#### Conserverende deel

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Op de conserverend bestemde gronden worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het doen van akoestisch onderzoek is niet noodzakelijk. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet geluidhinder.

#### Ontwikkelingen

In het bestemmingsplan wordt een extra ligplaats voor een woonboot mogelijk gemaakt aan de Amsteloever ter plaatse van de Van der Kunbuurt. Woonboten zijn geen geluidgevoelige objecten in het kader van de Wet geluidhinder. Het uitvoeren van akoestisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Ook voor de wijzigingsbevoegdheid op het perceel Mr. Treublaan 1-3 geldt dat er geen geluidgevoelige functies worden mogelijk gemaakt. Het uitvoeren van akoestisch onderzoek is niet noodzakelijk.

#### **4.3.3 Conclusie**

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.





## 4.4 Bodemkwaliteit

### 4.4.1 Wettelijk kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In het geval van grondroerende werkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie.

### 4.4.2 Plangebied

#### Conserverende deel

Voor dat deel van het plangebied dat conserverend wordt bestemd, is het aspect bodemkwaliteit geen belemmering aangezien er geen grondroerende werkzaamheden worden uitgevoerd.

#### Ontwikkelingen

In het bestemmingsplan wordt een extra ligplaats voor een woonboot mogelijk gemaakt aan de Amsteloever ter plaatse van de Van der Kunbuurt. Er vinden hierbij geen grondroerende werkzaamheden plaats.

De wijzigingsbevoegdheid voor het perceel Mr. Treublaan 1-3 voorziet in de functies kantoren, horeca I, III, IV en V, incl. extended stay, detailhandel en dienstverlening met bijbehorende functies en voorzieningen. Daarnaast wordt uit gegaan van een 1- of 2-laags parkeergarage onder het gehele pand. Hiervoor is een verkennend bodemonderzoek<sup>5</sup> gedaan. Uit dit onderzoek blijkt dat de bovengrond maximaal licht verontreinigd is. Plaatselijk is de laag van 1,5 tot 2,0 m -mv sterk verontreinigd met PAK (som 10). Het oorspronkelijk veenhoudende maaiveld is matig verontreinigd met lood. Het grondwater is plaatselijk matig verontreinigd met arseen en licht met overige parameters. Op dit moment vormt de verontreiniging echter geen milieuhygiënische belemmering voor de wijziging van het vigerende bestemmingsplan.

### 4.4.3 Conclusie

Uit het bovenstaande blijkt dat er voldoende inzicht in de bodemkwaliteit is. Ter plaatse van de wijzigingsbevoegdheid is de bodem geschikt voor de beoogde functies. Wel dient ter plaatse van de wijzigingsbevoegdheid, alvorens te kunnen bouwen, een aanvullend bodemonderzoek te worden uitgevoerd danwel te worden gesaneerd.

## 4.5 Externe veiligheid

### 4.5.1 Wettelijk kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's worden beoordeeld op basis van twee soorten risico's, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

#### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bijv. een bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

---

<sup>5</sup> Verkennend bodemonderzoek, Mr. Treublaan 1-3 te Amsterdam, Tauw, 08-03-2012



### *Groepsrisico*

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

### *(Beperkt) kwetsbare objecten*

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

### *Risicovolle activiteiten*

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven, transportroutes en buisleidingen) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

### Besluit externe veiligheid Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro. Daarnaast vervangt het Bevb de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

### Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een project met drie werkgroepen voor water, weg en spoor. Daarin zitten vertegenwoordigers van rijk, provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders, chemische industrie en vervoerders van gevaarlijke stoffen. Zij worden daarbij ondersteund door adviesbureaus die de ruimtelijke plannen in kaart brengen en risicoberekeningen uitvoeren.

Het Basisnet geeft de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Zo wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. De transportroutes worden ingedeeld in drie categorieën, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid:

- Op sommige routes krijgt het vervoer voorrang;
- Op andere routes krijgen de ruimtelijke ontwikkelingen voorrang;
- Op routes die belangrijk zijn voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt in overleg met betrokkenen naar oplossingen gezocht.



Het definitieve ontwerp voor Basisnet Water en Weg en een stand van zaken Basisnet Spoor zijn inmiddels aan de Tweede Kamer aangeboden. Het definitieve ontwerp voor Basisnet spoor wordt later aan de Tweede Kamer voorgelegd. De risicoplafonds zullen juridisch geborgd worden door wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De bouwbeperkingen worden vastgelegd in het Btev. Vooruitlopend daarop zijn de Basisnetten Weg en Water al als bijlage bij de circulaire RNVGS opgenomen.

#### Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Het Basisnet wordt ontwikkeld door de rijksoverheid, provincies en gemeenten, producenten van chemische stoffen, zeehavens, ProRail en spoorvervoerders. Het Basisnet moet in 2012 in werking treden. Het zal in elk geval voldoende ruimte bieden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen de grote zeehavens, de grote chemische industrieën (Rotterdam, Moerdijk, Sittard-Geleen en Delfzijl) en het buitenland via meerdere grensposten.

Op sommige spoorlijnen wordt in het Basisnet het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt. Het Basisnet schrijft tevens voor welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in de omgeving van een spoorlijn, in relatie tot de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn.

Zodra het Basisnet in 2012 van kracht is, moeten gemeenten in hun bouwplannen rekening houden met het Basisnet:

- Woningen, scholen, zorginstellingen, kantoren en dergelijke mogen niet te dicht bij het spoor worden gebouwd. De afstand die gemeenten moeten aanhouden verschilt per spoorlijn en is afhankelijk van de vastgestelde risicoplafonds (link naar 'Risicoplafonds').
- Voor nieuwe gebouwen die worden gebouwd binnen 30 meter van een spoorlijn waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd, gaan extra bouwvoorschriften gelden.
- Voor nieuwe bestemmingsplannen binnen 200 meter van het spoor moeten aanvullende maatregelen worden genomen. Mensen moeten zich bij een ongeluk zelf kunnen redden (bijvoorbeeld door voldoende vluchtwegen) en hulpdiensten moeten hun werk goed kunnen door (bijvoorbeeld door aanwezigheid van voldoende bluswater).

#### Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev)

Per 1 januari 2011 is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking getreden. De Bevb gaat, net als het Bevi, uit van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Uitgaande van de in de Bevb voorgeschreven rekenmethodiek met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot dit plan worden beschouwd.

Volgens het besluit moet er voorts een belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding worden vrijgehouden. De belemmeringenstrook bedraagt (in dit geval) ten minste vier meter aan weerszijden van een buisleiding gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

#### **4.5.2 Plangebied**

##### Conserverende deel

##### *Risicovolle bedrijven*

In het plangebied en in de omgeving van het plangebied zijn geen risicovolle bedrijven gevestigd die van invloed zijn op het plangebied.

##### *Transport gevaarlijke stoffen*

##### *Vervoer over de weg*

In het plangebied en in de omgeving van het plangebied is geen risicovolle infrastructuur in de vorm van wegen aanwezig die van invloed is op het plangebied.

##### *Vervoer over het spoor*

In het plangebied is risicovolle infrastructuur in de vorm van spoorwegen aanwezig. Het betreft hier de bestaande spoorweg Amsterdam – Utrecht waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In het kader



het bestemmingsplan Amstelstation heeft een studie<sup>6</sup> van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico plaatsgevonden. In deze studie zijn berekeningen uitgevoerd voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie. Voor de huidige situatie is aangenomen dat het transport voor 33% gedurende de dag en voor 67% gedurende de nacht plaatsvindt. Verder is aangenomen dat het transport van ammoniak in bloktreinen plaatsvindt en het overige transport in bonte treinen.

Uit de studie blijkt dat het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer per spoor lager is dan de grenswaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Dit houdt in dat de contour van het plaatsgebonden risico niet verder reikt dan de spoorweg zelf. In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn binnen deze contour geen kwetsbare objecten aanwezig. Hierdoor vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Ten aanzien van het groepsrisico blijkt uit de studie dat deze nihil is, omdat er niet of nauwelijks gevaarlijke stoffen worden vervoerd over het spoortraject langs het Amstelstation. Het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Doordat in het conserverende deel van dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, zal het groepsrisico niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast is de gemeente Amsterdam in een groter verband al langere tijd bezig aan de verbetering van de situatie en inzet op het treffen van bronmaatregelen. Deze bronmaatregelen zijn onder andere:

- Vermindering hoeveelheden transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.
- Voorzieningen aan het spoor en aan goederentreinen treffen om het risico op een ongeval te verkleinen
- Het vermijden van het transport van treinen met een gemengde samenstelling waarbij spoorwagons met LPG en spoorwagons met brandbare vloeistoffen naast elkaar kunnen voorkomen.

Over het uitvoeren van de genoemde bronmaatregelen kan in het kader van dit ruimtelijk plan niet worden beslist. Wat betreft giftig gas (ammoniak) is het wel zo dat deze stof niet meer wordt vervoerd sinds eind 2009 (convenant DSM en VROM) en LPG in de huidige situatie ook niet wordt vervoerd. Zoals beschreven ziet Amsterdam erop toe dat de stroom LPG niet te veel toeneemt en dat dit vervoer in risicoarme treinen wordt samengesteld. De bronmaatregelen die al genomen zijn en eventueel nog genomen worden richten zich met name op de stoffen waarvan de effecten niet beheersbaar zijn. Het treffen van bronmaatregelen en de alternatieven daarin, zijn dermate effectief, dat het groepsrisico geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

#### Vervoer over het water

In het plangebied en in de omgeving van het plangebied is geen risicovolle infrastructuur in de vorm van waterwegen aanwezig die van invloed is op het plangebied.

#### *Buisleidingen*

In het plangebied en in de omgeving van het plangebied zijn geen buisleidingen (waaronder buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen) aanwezig die van invloed zijn op het plangebied.

#### Ontwikkelingen

In het bestemmingsplan wordt een extra ligplaats voor een woonboot mogelijk gemaakt aan de Amsteloever ter plaatse van de Van der Kunbuurt. Het plaatsgebonden risico reikt niet verder dan de spoorweg en is voor deze ontwikkeling niet relevant. Voor het groepsrisico geldt dat de ligplaats voor een woonboot zorgt voor een zeer geringe toename van het groepsrisico. De toename moet verantwoord worden. De gemeente Amsterdam is in een groter verband al langere tijd bezig aan de verbetering van de situatie en inzet op het treffen van bronmaatregelen. Het treffen van bronmaatregelen en de alternatieven daarin, zijn dermate effectief, dat het groepsrisico geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

---

<sup>6</sup> Externe veiligheid spoor Amstelstation, AVIV, 9 april 2009 en GR Spoor Amstelstation, AVIV, 3 juni 2010



Voor de opname van de wijzigingsbevoegdheid voor het perceel Mr. Treublaan 1-3 is onderzoek<sup>7</sup> uitgevoerd naar het aspect externe veiligheid. Hieruit blijkt dat ten aanzien van het plaatsgebonden risico de berekeningen niet geleid hebben tot een contour van de grenswaarde van  $1.0 \cdot 10^{-6}$  per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor opname van de wijzigingsbevoegdheid.

Ten aanzien van het groepsrisico blijkt dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. De berekeningen voor de bestaande situatie leiden tot een factor 0,185 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Uitgaande van de bestaande bebouwing neemt het groepsrisico maximaal toe tot een factor 0,186 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Dit is een toename van 0,54 procent ten opzichte van de bestaande situatie. In termen van ordegroottes, zoals bij het groepsrisico, is dit een verwaarloosbare toename.

#### **4.5.3 Conclusie**

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

---

<sup>7</sup> Externe veiligheid herontwikkeling Treublaan 1-3 te Amsterdam, AVIV, 12 januari 2012



## Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

### 5.1 Water

#### 5.1.1 Beleid

##### *Europees beleid*

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

##### *Rijksbeleid*

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die al in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de beheerplannen voor het stroomgebied zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

##### *Waterbeheerplan*

Het Beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit.

##### *Breed water*

In dit plan betreffende Breed Water is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2010-2015.

##### *Keur*

De Keur is de waterschapsverordening van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het Hoogheemraadschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.



### **5.1.1 Waterparagraaf**

#### *Algemeen*

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij aanvragen van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, vooral de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

#### *Waterkeringen*

In het plangebied bevindt zich een secundaire (verholen) waterkering. De zonering van deze waterkering wordt verbeeld als een dubbelbestemming “Waterstaat - Waterkering”. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van deze waterkering moet in de meeste gevallen vergunning worden aangevraagd bij Waternet op basis van de Keur.

In dit bestemmingsplan vinden geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van de waterkering voor wat betreft het conserverende deel van het bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan wordt een extra ligplaats aan de Amsteloever ter plaatse van de Van der Kunbuurt gerealiseerd. De extra ligplaats heeft geen nadelig effect op de ter plaatse aanwezige waterkering. Bij het opstellen van het wijzigingsplan voor de Mr. Treublaan 1-3 zal worden beoordeeld of er nadelige effecten ontstaan voor de bestaande waterkering.

#### *Waterberging*

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m<sup>2</sup> of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak te worden gecompenseerd.

In het conserverende deel van dit bestemmingsplan vinden geen nieuwe ontwikkelingen plaats. Een toename van oppervlakte-verhardingen groter dan 1.000 m<sup>2</sup> worden op de conserverend bestemde gronden niet mogelijk gemaakt. De realisatie van de extra ligplaats zorgt voor een oppervlakte-verharding zonder dat er demping van water plaatsvindt. Compensatie is voor de extra ligplaats niet aan de orde. Compensatie is eveneens niet noodzakelijk bij de ontwikkeling van het perceel Weesperzijde 150 en Mr. Treublaan 1-3. Beide locaties zijn in de bestaande situatie reeds verhard waardoor er geen sprake is van toename van verhard oppervlak.

#### *Wateropgave*

Vanwege de conserverende aard levert dit bestemmingsplan geen bijdrage aan invulling van de wateropgave. Ook de realisatie van de extra ligplaats en de ontwikkeling op het perceel Mr. Treublaan 1-3 leveren geen bijdrage aan de invulling van de wateropgave.

#### *Alternatieve berging*

Onder bepaalde voorwaarden kan demping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten ver-



harding. Binnen het plangebied is geen compensatie noodzakelijk. Het gebruik maken van methoden voor alternatieve berging is dan ook niet noodzakelijk.

### **Waterkwaliteit**

#### *Gebruik materialen*

Dit bestemmingsplan ziet niet toe op het gebruik van materialen die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. Bij bouwplannen wordt hier specifiek op getoetst.

#### *Riolering, hemelwaterafvoer*

In het plangebied is een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel aanwezig. Het bestemmingsplan ziet niet toe op aanpassingen aan de riolering of hemelwaterafvoer.

#### *Woonboten*

In het plangebied liggen woonboten. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid t.a.v. woonboten. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Keur 2011. De belangrijkste punten uit de Keur inzake de zorg voor een goede toestand van het oppervlaktewaterlichaam zijn hieronder genoemd:

- het vrijhouden van het tussen het woonschip of drijvende inrichting en de oever liggende water van overmatige plantengroei en van ongeremd groeiende planten;
- het te allen tijden op diepte houden van de ligplaats tot tenminste 0,3 m onder het woonschip of drijvende inrichting bij het streefpeil;
- het verwijderen van vuil uit het water tussen het woonschip of drijvende inrichting en de oever.

Daarnaast dienen de onderhoudsplichtigen het onderhoud zodanig uit te voeren dat de ecologische toestand van het water en de oevers zo min mogelijk wordt geschaad. Ook dient bij het verwijderen van verlanding tenminste het onderwaterprofiel in acht te worden genomen.

#### *Kabels en leidingen*

Dit bestemmingsplan ziet niet toe op wijzigingen ten aanzien van kabels en leidingen in het plangebied.

#### *Grondwater*

Er worden geen kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd in de conserverend bestemde delen. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het plangebied. Ook de realisatie van een extra ligplaats heeft geen invloed op het grondwater. Bij het opstellen van het wijzigingsplan voor de Mr. Treublaan 1-3 zal worden beoordeeld of de waterbelangen door de ontwikkeling worden geschaad. Wel is een concept geohydrologisch onderzoek<sup>8</sup> uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen negatieve effecten zijn voor de grondwaterstand.

### **Conclusie**

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

## **5.2 Archeologie en cultuurhistorie**

### **5.2.1 Archeologie**

#### **Beleid**

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 dient in elk

<sup>8</sup> Concept Geohydrologische onderzoek Mr. Treublaan 1-3 te Amsterdam, Tauw, 23-02-2012





bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

### **Plangebied**

Voor het plangebied is door het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam een bureauonderzoek uitgevoerd<sup>9</sup>. Uit het bureauonderzoek blijkt dat binnen het plangebied geen wettelijk beschermde archeologische monumenten zijn aangewezen. Tevens wordt aangegeven in het bureauonderzoek dat op basis van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland er geen zones met archeologische waardering gelden. Het verwachtingsbeeld van zowel de AMK als de CHW is algemeen van aard.

Op basis van nadere studie door BMA zijn binnen het plangebied Omval materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiks- en bewoningsgeschiedenis als landelijk gebied vanaf de ontginning, resp. na inpoldering in de 17<sup>e</sup> tot de 19<sup>e</sup> eeuw en als stedelijk gebied in de 20<sup>e</sup> eeuw. Er kunnen in bepaalde zones sporen van bewoning en landgebruik worden verwacht evenals sporen van de 17<sup>e</sup>-eeuwse Ringdijk en de 17<sup>e</sup>- en 18<sup>e</sup>-eeuwse buitens en pleziertuinen. Doordat er in de 20<sup>e</sup> eeuw grootschalige bouwactiviteiten in het gebied hebben plaatsgevonden, is de kans aannemelijk dat de archeologische kwaliteit van de ondergrond ter plaatse van de bebouwing zwaar is aangetast.

De uiteindelijke archeologische verwachting is in het bureauonderzoek vertaald naar een archeologische beleidsadvieskaart door de verwachtingen de koppelen aan de mogelijk opgetreden bodemverstoringen. Deze beleidsadvieskaart is bedoeld om inzichtelijk te maken welke regimes in welke gebieden van het plangebied gelden indien ruimtelijke ontwikkelingen worden gerealiseerd. Voor het plangebied heeft dit geresulteerd in een drietal regimes:

- Regime 1: geen archeologisch veldonderzoek is noodzakelijk bij bodemingrepen kleiner dan 100 m<sup>2</sup> of minder dan 0,5 m onder maaiveld;
- Regime 2: geen archeologisch veldonderzoek is noodzakelijk bij bodemingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup>;
- Regime 3: voor deze delen geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring. Bij alle bodemingrepen is archeologisch veldonderzoek niet noodzakelijk.

### Conserverende delen

Voor de conserverend bestemde delen van het plangebied zijn deze zones in de verbeelding/plankaart opgenomen. De in de zones geldende regimes zijn opgenomen in de planregels en daardoor voldoende gewaarborgd.

### Ontwikkelingen

Het perceel Mr. Treublaan 1-3, waarop de wijzigingsbevoegdheid van toepassing is, kent, op basis van eerder genoemd bureauonderzoek van het Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam, geen archeologische verwachting.

### **Conclusie**

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

---

<sup>9</sup> Archeologisch bureauonderzoek, Plangebied Omval, stadsdeel Oost, BMA, gemeente Amsterdam, september 2011



## 5.2.2 Cultuurhistorie

### **Beleid**

Op 1 januari 2012 zijn enkele onderdelen uit de modernisering monumentenzorg in werking getreden. Dit heeft plaatsgevonden doordat de uitgangspunten van de modernisering zijn vertaald in de Monumentenwet en het Besluit ruimtelijke ordening. De modernisering houdt in dat vergunningsvrij bouwen bij monumenten wordt vergroot en bij panden in beschermde stads- en dorpsgezichten mogelijk wordt. Hiervoor wordt de Monumentenwet aangepast. Daarnaast wordt in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat het aspect cultuurhistorie een vast onderdeel van bestemmingsplannen wordt.

### **Plangebied**

In het plangebied zijn twee rijksmonumenten aanwezig. Het betreffen de Schollenbrug en de Berlagebrug. De Berlagebrug ligt gedeeltelijk binnen het plangebied van dit bestemmingsplan.

### Conserverende delen

Zowel de Schollenbrug als de Berlageburg worden conserverend bestemd. Naast de twee rijksmonumenten kent het plangebied geen cultuurhistorische aspecten die ruimtelijk relevant zijn en die daarvoor een apart regeling dienen te krijgen.

### Ontwikkelingen

De bestaande bebouwing op het perceel Mr. Treublaan 1-3 heeft geen cultuurhistorische waarden. De realisatie van de extra ligplaats en de wijzigingsbevoegdheid op het perceel Mr. Treublaan 1-3 zorgen er niet voor dat bestaande cultuurhistorische waarden worden aangetast.

### **Conclusie**

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

## 5.3 Duurzaamheid

### **Motie Van Doorninck en Van Pinxteren**

De gemeenteraad heeft bij de behandeling van de begroting 2008 in december 2007 een motie van de raadsleden Van Doorninck en Van Pinxteren (GroenLinks) aangenomen, waarin wordt gevraagd:

- het college op te dragen een ambitie vast te stellen voor de gewenste duurzaamheid van ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam;
- een procedure te ontwikkelen waarbij de uitwerking van die duurzaamheidsambitie door geïnteresseerde partijen medebepalend is voor de gunning van bouwenvelopen aan die partijen.

Het is de ambitie van het college dat in Amsterdam vanaf 2015 klimaatneutraal wordt gebouwd, zowel in de woningbouw als in de utiliteitsbouw. Deze ambitie moet worden neergelegd in een gemeenteraadsbesluit waarin de gemeente formeel vastlegt wat haar intenties zijn en die als onderlegger kan dienen voor stedenbouwkundige programma's en voor projectovereenkomsten met ontwikkelaars. Om te zorgen dat de uitspraken in goede aarde vallen, moet van belangrijke ontwikkelaars van tevoren commitment gevraagd worden.

Belangrijk daarbij is wat er verstaan wordt onder 'klimaatneutraal'. Klimaatneutraal bouwen houdt in dat 100% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle gebouwgebonden energieverbruik wordt gecompenseerd in de vorm van energiebesparing, lokale duurzame energieopwekking en/of effectief inzet van duurzame bronnen.

### **Nieuwbouw**

Het voorstel is om voor de nieuwbouw de volgende ambities te formuleren:

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



### *Vertaling ambities naar prestatie-indicatoren en maatregelen*

Wat betreft de te nemen maatregelen is het van belang een onderscheid te maken in gebiedsgebonden en gebouwgebonden maatregelen. Voor beide is van belang dat de treden van de *Trias Energetica* worden doorlopen. Dit houdt in dat bij de keuze van maatregelen drie stappen worden gevolgd:

1. het energiegebruik zoveel mogelijk wordt gereduceerd;
2. de benodigde energie zoveel mogelijk wordt ingevuld met duurzame energie;
3. de overige benodigde fossiele brandstoffen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt en de veroorzaakte CO<sub>2</sub>-emissies worden gecompenseerd.

### **Stadsdeel Oost**

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het oude stadsdeel Oost-Watergraafsmeer (OWGM) en de milieuprogramma's 2010 van de oude stadsdelen OWGM en Zeeburg. De voormalige stadsdelen zetten zich in op het vinden en (doen) realiseren van oplossingen die in lijn zijn met het beleid van de gemeente Amsterdam. In dit centraal stedelijk beleid is o.a. aangegeven dat in 2025 de CO<sub>2</sub> uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald.

In het Milieubeleidsplan Oost-Watergraafsmeer en het Milieuprogramma Milieu en Duurzaamheid 2010 Oost-Watergraafsmeer zijn zes thema's uitgewerkt. Hiervan staan onder de thema's *Lucht, Klimaat, Groen* en *Water* activiteiten uitgewerkt die direct relevant zijn voor het opnemen van duurzaamheid in bestemmingsplannen.

Het stadsdeel acht duurzaamheid van belang en vindt een aantal maatregelen bij verschillende initiatieven, welke een ruimtelijke impact hebben, wenselijk binnen het stadsdeel. Dit zijn:

- groene daken
- buitengevelisolatie
- zonnecollectoren en zonnepanelen
- windmolens
- oplaadpalen voor elektrisch vervoer.

Per initiatief wordt hieronder aangegeven of en hoe het dit bestemmingsplan hier mee omgaat.

#### Groene daken

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. Vooral in de Watergraafsmeer zijn groene daken van belang omdat het hemelwater daar moeilijker weg kan. Daken die met "groen" worden beplant, worden hoger. Door de wijze van meten waarin ondergeschikte voorwerpen op het dak niet meetellen zijn deze hoogtewijzigingen in het bestemmingsplan toegestaan. Daarnaast is een algemene afwijkingmogelijkheid opgenomen, waarmee de maximaal toegestane bouwhoogte met 1 meter mag worden overschreden.

De meeste groene daken zijn passend binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. Indien er specifieke bouwwerken, ten behoeve van het groene dak, gerealiseerd moeten worden (te denken aan een opbouw op het dak t.b.v. de toegang van het dak. Zo'n bouwwerk is vergelijkbaar met een dakopbouw t.b.v. de toegang van het dakterras), zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden. Het is niet wenselijk om deze 'ondergeschikte dakopbouwen' bij recht mogelijk te maken, tenzij deze in het verleden zijn vergund.

#### Buitengevelisolatie

Buitengevelisolatie zal in veel gevallen aan de binnenkant van de (oorspronkelijke) gevel plaatsvinden. In deze gevallen is extra gevelisolatie mogelijk binnen de diverse bestemmingsplannen. De DMB heeft aangegeven dat het 'na-isoleren van de buitengevel maximaal 30 cm bedraagt'. Indien blijkt dat de gewenste gevelisolatie niet past binnen de bouwregels (bouwvlak), is het *niet* gewenst dat hier een procedure voor gevolgd moet worden. Om deze reden is het aanbrengen van gevelisolatie in de planregels toegevoegd aan de regeling van toegelaten overschrijdingen.



### Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windmolens

Met een zonnecollector wordt warmte opgewekt die via een warmwateropslag wordt gebruikt voor het verwarmen van water voor huishoudelijk gebruik. Met een zonnepaneel wordt uit daglicht elektriciteit opgewekt voor de elektriciteitsvoorziening van een bouwwerk.

Zonnecollectoren of -panelen kunnen in het ontwerp van een gebouw worden geïntegreerd. Als losse toevoeging kunnen ze heel storend werken. De situering van zonnepanelen of -collectoren wordt bepaald door de optimale stand ten opzichte van de zon. Een zonnepaneel of zonnecollector is in een aantal gevallen vergunningvrij (bijlage 2, artikel 2, onder 6 van het BOR); in andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Van belang is dat per aanvraag een afweging plaats vindt.

### Windmolens

Er zijn twee verschillende soorten windmolens denkbaar: kleine windmolens op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windmolens geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk worden gemaakt.

De grote windmolens (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen te veel factoren een rol. Indien zo'n windmolen gerealiseerd wordt, zal hier een aparte bestemmingsplanprocedure of een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor gevolgd moeten worden.

### Oplaadpalen

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van +/- 1,5 meter hoog (zie foto's van verschillende oplaadpalen). Deze palen zijn m.n. gewenst binnen de bestemming 'verkeer'. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn. Voor de overige bestemmingen (te denken aan maatschappelijk, bedrijven en kantoren) worden de oplaadpalen opgenomen in de bestemmingsomschrijving. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen deze bestemmingen, het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Binnen de bestemming is bepaald wat de maximale bouwhoogte mag zijn van diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### **Conclusie**

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

## **5.4 Flora en fauna**

### **5.4.1 Wettelijk kader**

#### ***Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)***

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. Tevens zijn er in Nederland Natuurmonumenten aangewezen die zorgen voor de bescherming van gebieden. De Soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet.

#### ***Gebiedsbescherming***

Natura 2000 is het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat er op gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen die een negatief effect hebben of gebruik dat een negatief effect heeft op deze doelstellingen zijn niet zondermeer toegestaan. De bescherming van deze gebieden is in Nederland geregeld via de Natuurbeschermingswet 1998.



Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, te voorkomen, bepaalt de wet dat projecten en plannen die de kwaliteit kunnen verslechteren of die een verstoringseffect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een project of plan in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten, dient deze getoetst te worden. Indien effecten niet kunnen worden uitgesloten dient, afhankelijk van het te verwachten effect een verslechterings- en verstoringstoets dan wel een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

### **Soortenbescherming**

De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze wet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het verstoren van een aantal in het bijzonder genoemde dieren en planten.

Op 23 februari 2005 is het Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen (AMvB artikel 75) in werking getreden. Eén van de belangrijkste wijzigingen geregeld in dit 'Vrijstellingsbesluit' geldt voor regelmatig terugkerende werkzaamheden zoals het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd.

Voor deze terugkerende werkzaamheden kan een vrijstellingsregeling in werking treden als wordt voldaan aan bepaalde criteria. De criteria die worden gehanteerd bij het opstellen van de vrijstellingsregeling zijn, de zeldzaamheid van soorten en de ingrijpendheid van activiteiten. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter het beschermingsregime. Ook voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting kan een vrijstelling gelden, al is deze minder omvattend dan de vrijstelling voor terugkerende werkzaamheden.

Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de AMvB artikel 75 een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht, maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen worden aangetoond welke compenserende en mitigerende maatregelen worden getroffen.

### **Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)**

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

Met de gedragscode beschrijft de Gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd.



De gedragscode betreft:

1. de voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
2. het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

#### **5.4.2 Plangebied**

##### Conserverende delen

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt niet in of in de nabijheid van een aangewezen beschermd gebied in de zin van Natuurbeschermingswet of een Natuurmonument. Hierdoor zijn er geen nadelige effecten op beschermde natuurgebieden te verwachten. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied. Voor het conserverende deel van het plangebied is het uitvoeren van onderzoek in het kader van dit bestemmingsplan niet noodzakelijk, omdat hier geen nieuwe bouwplannen worden mogelijk gemaakt.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Flora en Faunawet.

##### Ontwikkelingen

In dit bestemmingsplan wordt een extra ligplaats aan de Amsteloever ter hoogte van de Van der Kumbuurt mogelijk gemaakt. Het deel van de Amsteloever dat binnen het plangebied ligt, behoort niet tot de 'hoofdgroenstructuur' of tot 'groen buiten de hoofdgroenstructuur'. Daarnaast zijn er geen nadelige effecten op beschermde natuurgebieden aangezien deze gebieden niet in de omgeving van het plangebied liggen. Daarbij is de extra ligplaats en de oever nabij de ligplaats niet geschikt voor de vestiging van beschermde soorten.

De wijzigingsbevoegdheid op het perceel Mr. Treublaan 1-3 voorziet in een mogelijke ontwikkeling van het perceel. Het perceel maakt geen deel uit van de 'hoofdgroenstructuur' en zijn er geen nadelige effecten op beschermde natuurgebieden vanwege de ruime afstand van het perceel tot beschermde gebieden. Op basis van de Ecologische Atlas Amsterdam komen vier beschermde soorten voor in het km-hok waarin het perceel valt. Het gaat om Klein graskruid, Tongvaren, huismus en dwergvleermuis.

In december 2011 is een quickscan ecologie<sup>10</sup> uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zijn er geen beschermde planten of dieren aangetroffen binnen het plangebied. De bebouwing is nauwkeurig onderzocht op potentieel geschikte invliegopeningen voor vleermuizen. Deze zijn tijdens het ecologisch onderzoek niet waargenomen. Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor vogels met een vaste verblijfplaats in het bebouwing.

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor sloop, dient in het kader van de Flora en Fauna wet wel te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten. Afhankelijk wanneer gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid is een nieuwe scan of een actualisatie van deze quickscan benodigd. Om deze reden is in de wijzigingsbevoegdheid opgenomen dat aangetoond moet worden dat flora en fauna geen belemmering vormt. Hiermee is de bescherming van de lokaal voorkomende flora en fauna voldoende gewaarborgd.

#### **5.4.3 Conclusie**

De aspecten flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

---

<sup>10</sup> Quick scan ecologie Meester Treublaan 1-3 te Amsterdam, Els en Linde, januari 2012



## Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

### 6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels te allen tijde in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

#### 6.1.1 Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

#### 6.1.2 Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de toegelaten bebouwing op de gronden. Dit gebeurt door middel van bestemmingen. Een nadere invulling kan via aanduidingen of dubbelbestemmingen worden geregeld. De regels dienen altijd in onderlinge samenhang met de verbeelding/plankaart te worden gehanteerd. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Deze vier hoofdstukken zijn:

##### *Inleidende regels*

Onder de inleidende regels vallen de begrippen en de wijze van meten. Door deze vroegtijdig te benoemen, kan er geen misverstand over de interpretatie hiervan ontstaan. In de begrippen wordt aangegeven wat de verschillende, in de regels gebruikte, begrippen betekenen. In de wijze van meten wordt aangegeven hoe de planregels moeten worden toegepast.

##### *Bestemmingsregels*

In de bestemmingsregels worden per bestemming de geldende regels weergegeven. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Hierbij wordt eerst het toegestane gebruik geformuleerd om vervolgens de bouwregels uit een te zetten. Ook kunnen andere werken en werkzaamheden dan bouwwerkzaamheden worden opgenomen. Als laatste worden in de bestemmingsregels eventuele dubbelbestemmingen vermeld. Op de volgende pagina worden de bestemmingsregels per bestemming uiteengezet.

##### *Algemene regels*

In de algemene regels worden de regels met een algemeen karakter vermeld. Deze regels gelden voor alle bestemmingen in het hele plangebied of voor specifieke gebieden indien aangeduid. Een voorbeeld van dit laatste vormt de wijzigingsbevoegdheid op het perceel Mr. Treublaan 1-3 die in de algemene aanduidingsregels is opgenomen.

##### *Overgangsrecht en slotregel*

In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht geregeld en de slotregel. In principe betreffen dit algemene regels, maar vanwege hun bijzondere karakter is hiervoor een apart hoofdstuk benoemd.

#### 6.1.3 Toelichting

De toelichting heeft géén juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. In de toelichting dienen daarom duidelijk de beweegredenen, de beleidsintenties en de onderzoeksre-



sultaten te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft een belangrijke rol voor de juiste interpretatie van het bestemmingsplan.

## 6.2 De bestemmingen

### **Bedrijf - Brandweerkazerne**

De gronden van de bestaande brandweerkazerne in de noordzijde van het plangebied zijn bestemd voor een brandweerkazerne en bijbehorende activiteiten. Zo zijn parkeren, opslag en laad- en losactiviteiten toegestaan op het terrein rond de brandweerkazerne. Ondergronds parkeren is eveneens mogelijk onder de brandweerkazerne.

De brandweerkazerne mag uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd conform de aangegeven maatvoeringen van het bouwvlak en de maximale bouwhoogte. Daarnaast is voor de bestaande ondergrondse parkeergarage een regeling opgenomen. Ten aanzien van bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn aparte regelingen opgenomen voor de maximale bouwhoogten van lichtmasten en erfafscheidingen. Deze zijn respectievelijk 12 en 2,5 m. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 m.

### **Bedrijf – Nutsvoorziening**

In het plangebied komen een tweetal grote nutsvoorzieningen voor. De grote nutsvoorziening bij de brandweerkazerne is een gelijkrichterstation voor de metrolijn. De warmtekrachtkoppeling en WKO bij de ingang van het Amstelplein voorzien in de stroomvoorziening van de grote kantoorgebouwen rond het Amstelplein, zoals de Rembrandttoren en de Breitnertoren. Daarnaast komen er veelvuldig kleine nutsvoorzieningen voor in het plangebied. Deze hebben ook de bestemming nutsvoorziening gekregen indien hun omvang groter is dan wat vergunningsvrij is toegestaan aan nutsvoorzieningen.

De nutsvoorzieningen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd en conform de ter plaatse aangegeven maximale bouwhoogte. Eventuele bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen een maximale bouwhoogte van 3 m hebben.

### **Centrum**

De bestemming “Centrum” komt op drie locaties in het plangebied voor. Binnen deze bestemming zijn de functies detailhandel, dienstverlening en horeca mogelijk. De functie kantoor is mogelijk indien hiervoor een aanduiding is opgenomen. Voor de functie horeca geldt dat voor de locaties Blooker en de noordelijke punt van de Breitnertoren horeca in brede zin is toegestaan conform de al geldende rechten. Voor de horecagelegenheid Coffee Company aan de Mr. Treublaan geldt dat de verleende omgevingsvergunning wordt bestemd. Bij horecagelegenheid Blooker is tevens een terras toegestaan. Volumineuze detailhandel en opslag worden expliciet niet toegestaan binnen deze bestemming.

De gebouwen binnen de bestemming “Centrum” dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. Daarbij zijn bestaande kelders en souterrains toegestaan. Voor erfafscheidingen geldt een maximale bouwhoogte van 1,5 m. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 3 m.

### **Gemengd - 1**

Het gebouw De Leeuwenburg ligt centraal in het plangebied en is bestemd als “Gemengd - 1”. Ook de toegang vanuit het gebouw naar het Amstelstation en het Amstelplein tussen en ten oosten van de Rembrandttoren en De Leeuwenburg zijn als zodanig bestemd. Conform de geldende rechten is de functie kantoor toegestaan. Daarnaast wordt de vrijstelling van 1997 ten behoeve van de Hogeschool van Amsterdam positief bestemd, waardoor ook de functies detailhandel, dienstverlening, onderwijsvoorzieningen en ondergeschikte horeca worden toegestaan. Voor de ondergeschikte horeca geldt een maximale oppervlakte van 10% van het netto-vloeroppervlak. De horeca in de kiosk richting de achteringang van het Amstelstation wordt eveneens positief bestemd conform bestaande rechten.





Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Daarbij mag de aangegeven maximale bouwhoogte niet worden overschreden. Voor vlaggenmasten, lichtmasten en erfafscheidingen gelden aparte bouwhoogten. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen een maximale bouwhoogte van 3 m hebben.

### **Gemengd – 2**

De bestemming “Gemengd – 2” is van toepassing op het perceel Mr. Treublaan 1-3. Op deze gronden zijn de functies onderwijsvoorzieningen en kantoor toegestaan conform de vigerende rechten. Hierbij zijn ondergeschikte en bijbehorende functies eveneens toegestaan, waarbij ondergeschikte horeca is begrensd op 10% van het brutovloeroppervlak. De bouwregels maximeren de bouwhoogte van zowel gebouwen als bouwwerken, geen gebouw zijnde en bepalen dat er uitsluitend gebouwd mag worden binnen het bouwvlak.

### **Groen**

De bestemming “Groen” is van toepassing op de groen ingerichte gronden in de openbare ruimte en het voetgangersgebied van de Amstelboulevard. De bestemming kent een grote mate van flexibiliteit. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de praktijk van alledag. Kleine veranderingen in de openbare ruimte hebben hierdoor niet gelijk een wijziging van de bestemming tot gevolg. Grote verharde oppervlakten zoals parkeerplaatsen en wegen voor autoverkeer zijn niet mogelijk binnen de bestemming “Groen”.

Binnen de bestemming “Groen” is slechts op een plaats bebouwing in de vorm van een gebouw mogelijk. Het betreft hier de toegang van de parkeergarage tegenover de ingang van de Rembrandttoren. Hiervoor is een bouwvlak opgenomen met een maximale bouwhoogte. Lichtmasten, anders dan voor de begeleiding van verkeer, mogen tot maximaal 12 m worden gerealiseerd. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 3 m.

### **Horeca - 1**

In de Amstel is de bestemming “Horeca - 1” aanwezig. Deze gronden bieden ruimte voor horeca in brede zin, waarbij de vestiging van een hotel is uitgesloten. In de bestaande situatie is op deze gronden een restaurant gevestigd. Voor de bereikbaarheid van de horeca is een vrijstellingsprocedure doorlopen ten aanzien van de loopbruggen. Deze vrijstelling wordt opgenomen in dit bestemmingsplan door middel van de aanduiding ‘ontsluiting’ zodat de toegang van het restaurant gewaarborgd blijft.

De bouwregels voor de bestemming “Horeca - 1” zijn gelijk aan de geldende rechten uit het vigerende bestemmingsplan. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd en dienen te voldoen aan de maximale bouwhoogte. Daarnaast geldt een maximaal bebouwingspercentage voor gebouwen (dus niet de steiger) van 35% en een maximaal vloeroppervlak van 450 m<sup>2</sup>. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen maximaal 2,5 m hoog worden gebouwd.

### **Horeca – 2**

De bestemming “Horeca – 2” is opgenomen voor de gronden van het perceel Weesperzijde 150. Op deze gronden is een hotel, inclusief extended-stay toegestaan met een gemaximaliseerd aantal kamers. Tevens zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Verder zijn ondergeschikt aan de horecafunctie een sportvoorziening toegestaan en horeca van categorie IV, bijv. een restaurant, met een maximale oppervlakte van 212 m<sup>2</sup>.

Er moet binnen het bouwvlak worden gebouwd en conform de maximale bouwhoogten die op de verbeelding zijn weergegeven. Ter plaatse van de ‘specifieke bouwaanduiding onderdoorgang -1 en specifieke bouwaanduiding onderdoorgang -2’ is de bebouwing pas toegestaan vanaf respectievelijk 7 m en 5 m. Met de specifieke bouwaanduidingen wordt de oorspronkelijke bouwvorm van de entree gewaarborgd. De verticale bouwdiepte bedraagt maximaal 6 m, zodat twee ondergrondse parkeerlagen mogelijk zijn. In de specifieke gebruiksregels is geregeld dat de ondergeschikte functies uitsluitend



ondergronds of op de eerste en tweede bouwlaag zijn toegestaan. Ook is geregeld dat minimaal 21 parkeerplaatsen aanwezig zijn, zodat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling op eigen terrein wordt opgevangen. In verband met bouwtechnische eisen kan dit aantal worden verminderd tot 20 parkeerplaatsen met een afwijkingsprocedure.

### **Horeca – 3**

De bestemming “Horeca – 3” is van toepassing op het brugwachterhuisje bij de brug over de Weesper trekvaart. Binnen deze bestemming is het gebruik ten behoeve van één hotelkamer mogelijk.

### **Kantoor**

Het plangebied wordt gekenmerkt door een veelvoud aan kantoorgebouwen. De bestemming “Kantoor” is dan ook een veel voorkomende bestemming. Binnen deze bestemming zijn kantoren mogelijk. Opvallend is dat onder de kantoren veel ondergrondse parkeergarages zijn gelegen. Deze parkeergarages zijn positief bestemd. Ter plaatse van de aanduiding ‘parkeren’ is het toegestaan te parkeren op straatniveau. De aanduiding ‘parkeren’ is uitsluitend van toepassing op de gronden tussen de Westlandbank, de brandweerkazerne en het spoor.

Voor kantoren geldt dat gebouwen uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd mogen worden met een maximale bouwhoogte conform de aangegeven maximale bouwhoogte. Bestaande kelders en souterrains zijn toegestaan. Vlaggenmasten en reclamemasten mogen maximaal 6 m hoog zijn. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen maximaal 2,5 m hoog zijn.

### **Sport**

De als “Sport” bestemde gronden zijn bestemd voor de sportvoorzieningen van het roeicentrum Berlagebrug en de bijbehorende bouwwerken. Het overige deel van het roeicentrum is gelegen in de Berlagebrug en daardoor positief bestemd in de bestemming “Verkeer” door middel van een aanduiding ‘sport’.

Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan met een maximale bouwhoogte van 3 m. Vlaggenmasten vormen hierop een uitzondering en hebben een maximale bouwhoogte van 12 m. Gebouwen zijn niet toegestaan.

### **Tuin**

De gronden die zijn bestemd als “Tuin” zijn tuinen in de gebruikelijke betekenis van het woord. Voetpaden, water en ondergrondse parkeervoorzieningen zijn eveneens toegestaan op deze gronden. Ter plaatse van de aanduiding ‘bijgebouw’ is een bijgebouw toegestaan. Deze aanduiding ‘bijgebouw’ is van toepassing op het bijgebouw bij het kantoorpand van Delta Lloyd en de twee bijgebouwen in de tuinen van de woningen aan de Weesperzijde.

De genoemde bijgebouwen zijn de enige gebouwen die binnen de bestemming “Tuin” zijn toegestaan. Erfafscheidingen voor de voorgevel mogen een maximale bouwhoogte van 1 m hebben. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen een maximale bouwhoogte van 3 m hebben.

### **Verkeer – 1**

Alle gronden in de openbare ruimte van het plangebied die zijn gericht op de afwikkeling van verkeer of het verblijf van personen of voertuigen zijn bestemd als “Verkeer - 1”. Binnen de bestemming “Verkeer – 1” zijn dan ook wegen, straten, pleinen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen (zowel ondergronds als bovengronds) en parkeergarage toegestaan. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding ‘railverkeer’ het tracé van de tram toegestaan en ter plaatse van de aanduiding ‘brug’ een brug.

Daarnaast zijn enkele bijzondere gebruiken toegestaan, zoals een luifel ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - luifel’ voor de ingang van enkele grote kantoorgebouwen aan het Amstelplein. Ook zijn hier windschermen toegestaan ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke bouwaan-



duiding – windscherm'. Bij de achteringang van het Amstelstation is een grote fietsenstalling aanwezig. Deze fietsenstalling is aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding – fietsenstalling'.

Ook zijn toegangsvoorzieningen in de vorm van loopbruggen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting'. Deze loopbruggen zijn met een vrijstelling gerealiseerd. Ter plaatse van de aanduiding 'sport' is een verblijfsruimte voor het roeicentrum in de Schollenbrug inclusief ondergeschikte horeca toegestaan.

Een ander gebouw dat is toegestaan is het brugwachterhuisje bij de brug over de Weespertrekvaart. Voor dit brugwachterhuisje is een bouwvlak opgenomen. Voor de verblijfsruimte van het roeicentrum is de aanduiding 'sport' opgenomen om de omvang van het gebouw te begrenzen. Deze verschillende wijze van bestemmen heeft te maken met het feit dat de verblijfsruimte van het roeicentrum in de Schollenbrug is gesitueerd en niet op de brug. Een bouwvlak zou impliceren dat ook op de brug een gebouw is toegestaan. Daarnaast zijn diverse soorten bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Deze wijken qua maximale bouwhoogte af van de niet specifiek benoemde groep bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waarvoor de maximale bouwhoogte 3 m bedraagt.

### **Verkeer - 2**

Het grote verschil tussen de bestemmingen "Verkeer - 1" en "Verkeer - 2" is dat in de bestemming "Verkeer - 2" geen autoverkeer mogelijk is. Verder zijn er geen bijzondere bouwwerken in de bestemming aanwezig, zoals wel het geval is in de bestemming "Verkeer - 1" waarin bijvoorbeeld luifels of een brugwachterhuisje toegestaan zijn.

### **Water**

Al het in het plangebied voorkomende oppervlaktewater met een functie voor de waterberging of de waterhuishouding is bestemd als "Water". Het gaat in het plangebied om een tweetal waterlopen, nl. de Amstel en de Ringvaart. Binnen deze bestemming zijn natuurlijke oevers en oeverbeschoeiingen mogelijk evenals andere voorzieningen voor de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging. Uiteraard mag het water gebruikt worden voor extensief recreatief medegebruik.

Ook binnen de bestemming "Water" worden de loopbruggen voor het restaurant in de Amstel mogelijk gemaakt door middel van de aanduiding 'ontsluiting'. Ter hoogte van het roeicentrum in de Schollenbrug zijn twee aanduidingen 'steiger' opgenomen ten behoeve van steigers voor het roeicentrum. Deze steigers worden gebruikt bij het in- en uitstappen van de roeiboten. De boot Ondine is voorzien van de aanduiding 'sport', zodat de aanwezigheid van de boot en het gebruik ten behoeve van een roeivereniging zijn toegestaan. Langs de oever van de Amstel zijn tevens aanduidingen 'woonschepenligplaats' ten behoeve van de daar gelegen woonboten opgenomen. De woonboten krijgen geen bestemming "Wonen". Binnen de aanduidingen is aangegeven hoeveel woonboten hier maximaal zijn toegestaan. Daarbij zijn in de regels maximale maatvoeringen opgenomen voor de woonboten. Aanhuis-verbonden-beroepen en -bedrijven zijn toegestaan op woonboten conform dezelfde voorwaarden als bij woningen op vaste grond.

Binnen de bestemming "Water" mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 m.

Er kan worden afgeweken van de gebruiksregels door middel van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voor het aanleggen van aanlegsteigers in de Ringvaart. Afwijken kan onder enkele voorwaarden, namelijk dat advies van de waterbeheerder wordt ingewonnen, er geen significant nadelige effecten op het gebied van ecologie zich voordoen en indien aangetoond is dat de belangen van eigenaren en gebruikers van omliggende gronden niet worden geschaad. De aanduiding 'aanlegsteiger' verschilt van de aanduiding 'steiger' die wordt gebruikt voor de steigers van het roeicentrum. Hiervoor is gekozen, omdat de steigers van het roeicentrum slechts korte tijd gebruikt worden voor het aanmeren van boten, terwijl de aanlegsteigers ook voor langere perioden gebruikt zouden kunnen gaan worden.



Het schrappen van een aanduiding 'woonschepenligplaats' is mogelijk door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Dit is uitsluitend toegestaan als de betreffende woonboot/woonboten naar een andere ligplaats is/zijn verplaatst of de woonboot is verwijderd en wanneer er overeenstemming met de betreffende belanghebbende is bereikt over het verplaatsen/verwijderen van de woonboot/woonboten. Ook is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de aanduiding sport te schrappen indien de Ondine van de roeivereniging is verwijderd van zijn ligplaats.

### **Wonen**

De woningen in de Van der Kunbuurt en in de Omval nabij de Amsteloever zijn bestemd als "Wonen". Opvallend is dat alle op de grond gebouwde woningen in het plangebied zijn gebouwd in de vorm van appartementengebouwen. Binnen deze appartementengebouwen is wonen mogelijk evenals aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven en short stay. Short-stay is een vorm van wonen die tegemoet komt aan de wens om te voorzien in een persoonlijk 'eigen huis' voor tijdelijke bewoning voor 'expats'. Daarnaast zijn in de eerste bouwlaag andere functies mogelijk indien daarvoor de aanduiding 'detailhandel' en 'gemengd' is opgenomen. Ten aanzien van de detailhandel in de eerste bouwlaag en de aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven is een maximale oppervlaktemaat opgenomen. Veel van de appartementengebouwen beschikken over een ondergrondse parkeervoorziening. Dit bestemmingsplan maakt deze ondergrondse parkeervoorzieningen dan ook mogelijk.

De gebouwen zijn voorzien van een bouwvlak en een maximale bouwhoogte. Daarbij zijn bestaande kelders en souterrains toegestaan. Doordat er uitsluitend sprake is van appartementengebouwen in het plangebied zijn er strakke bouwvlakken om de bebouwing gelegd. Eventuele bestaande bijbehorende bouwwerken zijn daardoor in bestemming "Tuin" geregeld. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde hebben een maximale bouwhoogte van 3 m. Ook wordt een bestaande onderdoorgang geregeld.

### **Waarde – Archeologie 1 en 2**

Twee delen van het plangebied zijn aangemerkt als gebieden met een bepaalde archeologische waarde. Bouwactiviteiten kunnen die waarden verstoren, zodat deze activiteiten niet zonder meer zijn toegestaan in deze gebieden. Deze bescherming vindt plaats door middel van de dubbelbestemmingen "Waarde – Archeologie 1" en "Waarde – Archeologie 2". Deze bestemmingen gelden primair aan de onderliggende bestemmingen.

In de gebieden waar een bepaalde archeologische waarde wordt verwacht, is een regime van toepassing. Indien bebouwing wordt gerealiseerd waarbij de diepte van het regime of de oppervlakte van het regime niet worden overschreden, kan de bebouwing zonder voorwaarden plaatsvinden. Indien er sprake is van overschrijding van de, in het regime, vastgelegde maximale diepte en maximale oppervlakte kunnen voorwaarden gesteld worden aan de omgevingsvergunning, zoals het treffen van technische maatregelen, het verplichten tot het doen van opgravingen of het instellen van begeleiding door een deskundige.

### **Waterstaat – Waterkering**

Om het behoud van de waterkering van de Amstel en de Ringvaart te waarborgen is een dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering" opgenomen. Deze bestemming geldt primair aan de daar voorkomende overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming heeft een signalerende functie. Voor (bouw)activiteiten binnen de waterkering is een watervergunning van Waternet vereist. In het kader van de verlening van de watervergunning vindt de afweging plaats of medewerking aan de (bouw)activiteit kan worden verleend.



## Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

### 7.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van een ontwerpbestemmingsplan dient conform artikel 3.1.6 lid f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In dit kader dient ook de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat er rechten gaan gelden die niet uitvoerbaar zijn.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Bro beschrijft wat een 'bouwplan' is. Als er geen 'bouwplan' wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan dan geldt de verplichting van het vaststellen van een exploitatieplan niet.

De stadsdeelraad kan bij het vaststellen van een bestemmingsplan waarin een 'bouwplan' wordt mogelijk gemaakt, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen. Dit is uitsluitend mogelijk wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro). Daarnaast kan, indien een bestemmingsplan een 'bouwplan' mogelijk maakt, een exploitatieplan achterwege blijven indien (art 6.2.1 a Bro):

- er geen kosten te verhalen zijn;
- het totaal van de exploitatiebijdragen minder dan € 10.000,- bedraagt;
- de verhaalbare kosten uitsluitend betrekking hebben op aansluiting van het bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op de nutsvoorzieningen.

### 7.2 Plangebied

#### Conserverend deel

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard. Voor de conserverende delen geldt dat het bestemmingsplan geen nieuwe bouwplannen mogelijk maakt waardoor de economische uitvoerbaarheid van deze delen van het bestemmingsplan is gewaarborgd. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen de bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen is er sprake van een particulier initiatief en zien de leges toe op kosten van de begeleiding van de procedure. Het verhalen van kosten is in deze gevallen niet aan de orde.

#### Ontwikkelingen

Op grond van artikel 6.12, lid 1, Wet ruimtelijke ordening (Wro) in samenhang met artikel 6.12, lid 4, Wro is de stadsdeelraad verplicht om de kosten te verhalen en een exploitatieplan vast te stellen gelijktijdig met het besluit (het vaststellen van het bestemmingsplan) waarop het exploitatieplan betrekking heeft. Binnen dit bestemmingsplan wordt de realisatie van een extra ligplaats aan de Amsteloever ter plaatse van de Van der Kunbuurt mogelijk gemaakt. De realisatie van een extra ligplaats is geen 'bouwplan' in de zin van artikel 6.2.1 Bro. Voor de wijzigingsbevoegdheid op het perceel Mr. Treublaan 1-3 geldt dat de economische uitvoerbaarheid bij het opstellen van het wijzigingsplan moet worden aangetoond.

#### *Financiële haalbaarheid*

In het kader van de ontwikkeling van de extra ligplaats is door de gemeente onderzoek gedaan naar de financiële uitvoerbaarheid. De kosten voor de realisatie van de extra ligplaats komen voor rekening van het stadsdeel. De reden hiervoor is dat de extra ligplaats op initiatief van het stadsdeel wordt gerealiseerd, zodat de zichtbaarheid van de Amstel op de loswal van de Weesperzijde verbeterd. Op de begroting is een bedrag opgenomen dat de kosten voor de realisatie van de extra ligplaats dekt.



Voor de wijzigingsbevoegdheid op het perceel Mr. Treublaan 1-3 geldt dat een positieve verwachting voor wat betreft de exploitatieopzet. Ten tijde van het opstellen van het wijzigingsplan zal deze positieve exploitatieopzet definitief moeten worden aangetoond.

Conclusie:

De financiën vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.



## Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 8.1 Voortraject

De stadsdeelraad heeft op 8 november 2011 de keuzenotitie voor het bestemmingsplan Omval vastgesteld. Met het vaststellen van de keuzenotitie zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vastgesteld. De keuzenotitie heeft niet ter inzage gelegen voor inspraak.

### 8.2 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak wordt verleend op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

### 8.3 Vooroverleg

Het plan is, nadat het Dagelijks Bestuur met het voorontwerpbestemmingsplan Omval heeft ingestemd, in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Provincie Noord-Holland;
- Waternet;
- Stadsdeel Zuid;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Gasunie;
- Liander;
- KPN;
- Pro rail;
- Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
- Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)

De volgende vooroverlegpartners hebben een vooroverlegreactie gegeven op het plan: Brandweer Amsterdam – Amstelland, de Gasunie, Waternet, de DRO en de BMA. De samenvatting en beantwoording is opgenomen in de Nota vooroverleg, die als bijlage 1 is toegevoegd.

### 8.4 Ambtshalve wijzigingen

Alle ambtshalve wijzigingen zijn opgenomen in de Nota van wijzigingen die als bijlage bij de toelichting is opgenomen.

### 8.5 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan is, conform de Wet ruimtelijke ordening, vanaf 18 oktober 2012 gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Op 6 november 2012 is er een informatieavond georganiseerd.

Eventuele zienswijzen zijn in de Nota van beantwoording samengevat weergegeven en van beantwoording voorzien. De Nota is als bijlage bij de toelichting opgenomen.



## Separate bijlagen

1. Externe veiligheid spoor Amstelstation, AVIV, 9 april 2009
2. GR Spoor Amstelstation, AVIV, 3 juni 2010;
3. Archeologisch bureauonderzoek, Plangebied Omval, stadsdeel Oost, BMA, gemeente Amsterdam, september 2011;
4. Schaduwstudie Mr. Treublaan 1-3 Amsterdam, Van Riezen en Partners, 6 januari 2012;
5. Memo locatie Mr. Treublaan 1-3, Werkgroep Kantorenstrategie, OGA, 8 oktober 2012;
6. Onderzoek luchtkwaliteit, Herontwikkeling Meester Treublaan 1-3 te Amsterdam, M+P, 02-03-2012;
7. Verkennend bodemonderzoek, Mr. Treublaan 1-3 te Amsterdam, Tauw, 08-03-2012;
8. Externe veiligheid herontwikkeling Treublaan 1-3 te Amsterdam, AVIV, 12 januari 2012;
9. Concept Geohydrologische onderzoek Mr. Treublaan 1-3 te Amsterdam, Tauw, 23-02-2012;
10. Quick scan ecologie Meester Treublaan 1-3 te Amsterdam, Els en Linde, januari 2012.
11. Nota Vooroverleg BP Omval
12. Nota van beantwoording BP Omval
13. Nota van wijzigingen BP Omval