

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

1.1.1 Aanleiding uitwerkingsplan weststrook noord

In Overamstel ligt het deelgebied Amstelkwartier 2e fase. Het gebied Overamstel, waar het plangebied deel van uitmaakt, wordt getransformeerd van een "traditioneel" werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Deze transformatie is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Om deze stapsgewijze transformatie voor elkaar te krijgen, is het gebied Overamstel opgedeeld in deelgebieden, die elk een logisch geheel vormen. Amstelkwartier 2e fase is een deelgebied van Overamstel.

Amstelkwartier 2e fase bestaat uit een ooststrook en een weststrook. Het bestemmingsplan Amstelkwartier 2e fase heeft voor de ooststrook een rechtstreekse bouwtitel opgenomen. Voor het deelgebied Amstelkwartier 2e fase is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden op 28 augustus 2014. De ooststrook is op dit moment volop in ontwikkeling. Hier wordt gebouwd. Dit ligt anders voor de weststrook. Voor de weststrook is een uit te werken bestemming opgenomen. Dat wil zeggen dat er een bouwverbod geldt totdat een uitwerkingsplan is vastgesteld.

In mei 2017 heeft de gemeenteraad het Stedenbouwkundig plan voor de weststrook vastgesteld. De onderstaande figuur betreft het globale stedenbouwkundig plan voor de gehele weststrook.



Figuur 1: Voorbeelduitwerking van het Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier tweede fase weststrook

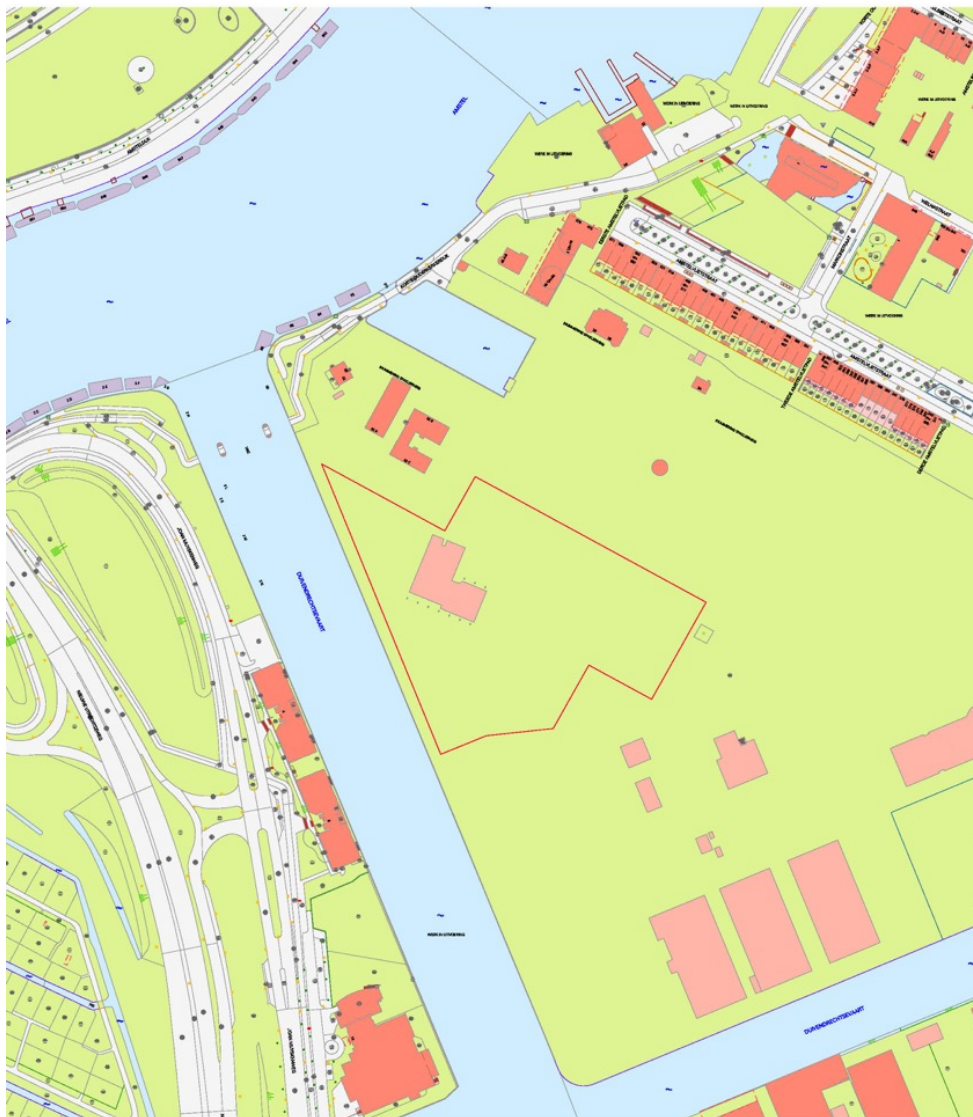
Dit uitwerkingsplan is de uitwerking van het noordelijke deel van de weststrook van bestemmingsplan 'Amstelkwartier tweede fase'. De uit te werken bestemming van het bestemmingsplan betreft 'Wonen - uit te werken'. Binnen de uitwerkingsregels mogen maximaal 700 woningen worden gerealiseerd. In het noordelijk deel worden circa 600 woningen gerealiseerd. Dit past binnen de regels van het uitwerkingsplan. In het zuidelijk deel van de weststrook worden naar verwachting circa 250 woningen gerealiseerd. Dit is meer dan de toegelaten 700 woningen volgens de uitwerkingsregels. Daarom zal in het vierde kwartaal van 2017 een herziening van het bestemmingsplan voor het zuidelijke deel worden opgesteld.

Wanneer in dit plan 'uitwerkingsplan' staat, wordt hiermee het uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase weststrook noord bedoeld.

1.1.2 Ligging plangebied

Het uitwerkingsplan wordt grofweg begrensd door de Duivendrechtsevaart, het park Somerlust en de toekomstige zuidelijke woonblokken die grenzen aan de Amstelstroomlaan. Zie onderstaande figuren.

uitwerkingsplan_Amstelkwartier tweede fase weststrook noord (vastgesteld)



Figuur 2: globale ligging van het uitwerkinsplan Amstelkwartier tweede fase weststrook noord in Overamstel.



Figuur 3: het globale uitwerkingsplan op de luchtfoto

1.1.3 Crisis- en herstelwet

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

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen

uitwerkingsplan_Amstelkwartier tweede fase weststrook noord (vastgesteld)

bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend uitwerkingsplan, welke circa 600 woningen mogelijk maakt, moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

1.2 Bevoegdheden

Bij Raadsbesluit van 13 juli 2005 is het gebied Overamstel aangewezen tot grootstedelijk project. Het project Overamstel betreft een complex en uniek project, dat vraagt om een eenduidige bevoegdhedenverdeling. Besloten is dat onder meer de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de centrale stad blijven.

1.3 Leeswijzer

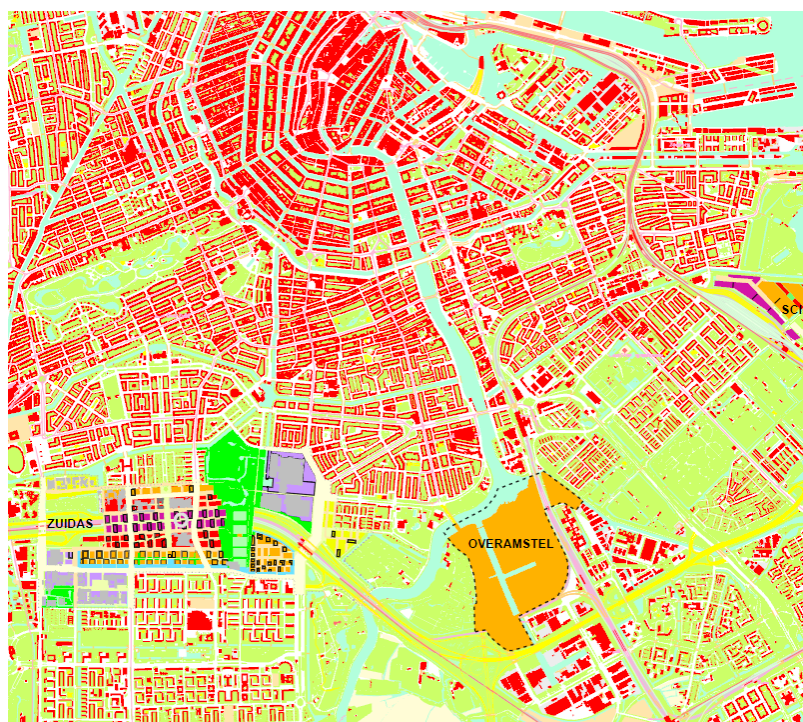
Het uitwerkingsplan 'Amstelkwartier tweede fase weststrook noord' bestaat uit de verbeelding (plankaart) en planregels met de daarbij behorende toelichting. Op de verbeelding is de beoogde bestemming in het plangebied weergegeven. Deze bestemming is gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de stadsdeelraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) en de onderbouwing bij de bestemmingsplanregeling. Bij de toelichting is er voor gekozen om niet alles te herhalen wat al eerder in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase is opgenomen. Dit bestemmingsplan en alle onderzoeken zijn te raadplegen via ruimtelijkeplannen.nl. Op deze manier worden vooral de relevante aspecten voor het uitwerkingsplan belicht.

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

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving en ligging van het plangebied

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

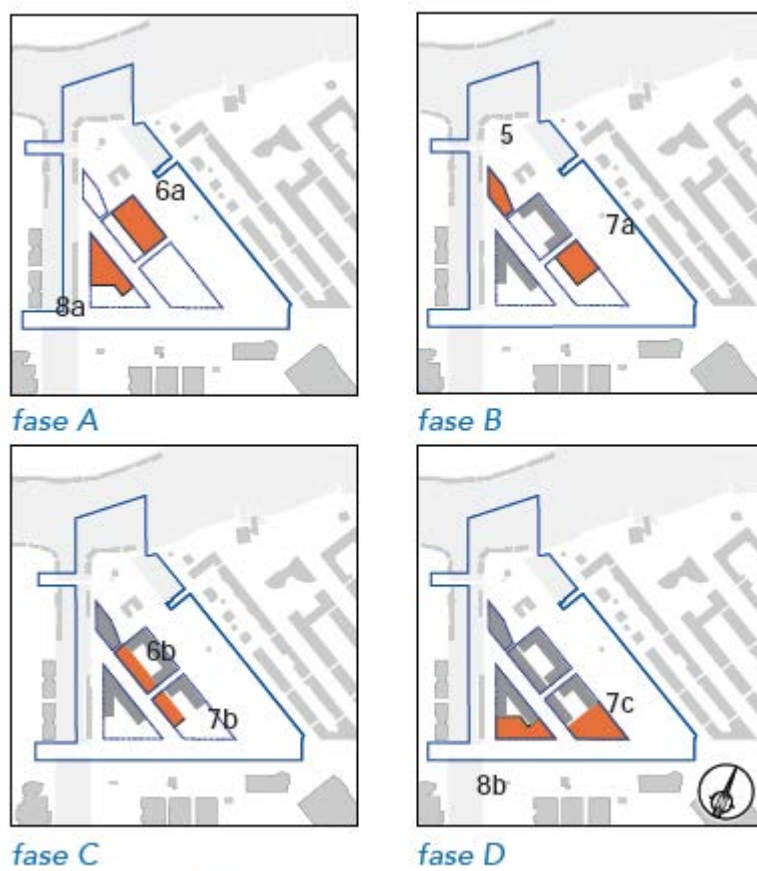


Figuur 4: het gebied Overamstel binnen de stad

Het plangebied van Amstelkwartier tweede fase is onderdeel van het voormalige Zuidergasfabriekterrein. De Weststrook wordt begrensd door Park Somerlust aan de noord- en oostzijde, de Amstelstroomlaan aan de zuidzijde en de Duivendrechtsevaart aan de westzijde. Dit uitwerkingsplan betreft het noordelijke deel van de Weststrook.



Figuur 5: Amstelkwartier 2e fase met de Weststrook nader aangeduid



▲ **Figuur 3.2: Faseringsstappen**

Figuur 6: Amstelkwartier 2e fase Weststrook met fasering (fase 1 tot en met 4 maken onderdeel uit van de Ooststrook)

Het uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase weststrook noord heeft betrekking op fase A, B en C, oftewel blok 5, blok 6a, 6b, 7a, 7b en 8a. De plangrens is iets ruimer getrokken, waarbij ook een gedeelte van blok 7c en blok 8b in het plangebied vallen. Dit is gedaan om meer flexibiliteit bij het uitwerken van de blokken te hebben.

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

2.2 Geldend planologisch kader

Onderhavig uitwerkingsplan is de uitwerking van de uit te werken bestemming 'wonen - uit te werken' van 'bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase'. Dit plan is op 27 november 2013 vastgesteld. In artikel 16 van het moederplan zijn de regels opgenomen waarbinnen de uit te werken bestemming dient te worden uitgewerkt. Deze regels moeten bij de uitwerking van dit bestemmingsplan in acht worden genomen. De uitwerkingsregels bepalen dat het uitwerkingsplan het maximaal aantal woningen en maximum aantal m² bruto vloeroppervlak per bestemming mogelijk kan maken zoals aangegeven in onderstaande tabel:

bestemming	maximum
wonen	700 woningen
maatschappelijke dienstverlening	2.400 m ²
detailhandel	3.400 m ²
kantoren	400 m ²
bedrijven en dienstverlening	400 m ²
horeca en culturele voorzieningen	500 m ²

Binnen de bestemming 'wonen - uit te werken' van het moederplan is voornamelijk in woningbouw (700 woningen) voorzien met de daarbij behorende voorzieningen (detailhandel, bedrijven categorie 1 en 2, horeca I, horeca III, horeca IV, dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en culturele voorzieningen). Het gebruik van de gronden en gebouwen voor zelfstandige kantoren is niet toegestaan. Wel is een kantoor ondergeschikt en gerelateerd gebruik aan de binnen deze bestemming genoemde voorzieningen toegestaan. De maximale toegestane bouwhoogte is voornamelijk 24 meter en 30 meter langs de stadsstraat (Amstelstroomlaan) met één hoogbouwaccent van maximaal 70 meter.

Voorts is bepaald dat het aantal parkeerplaatsen maximaal 700 mag bedragen.

Het uitwerkingsplan past binnen de bestemming 'wonen - uit te werken'. Het uitwerkingsplan maakt in de artikelen 5 en 6 onder de bestemmingen 'Wonen- 1' en 'Wonen -2' woningen mogelijk. Tevens maakt het uitwerkingsplan een maatschappelijke voorziening mogelijk, namelijk een kinderopvang van 400 m². Dit past binnen het in het moederplan gestelde maximale aantal bvo voor deze bestemming. Detailhandel wordt in dit uitwerkingsplan niet mogelijk gemaakt. Binnen Wonen- 2 wordt maximaal 1.000 m² voorzieningen (dienstverlening, culturele voorzieningen, horeca, etc) toegelaten, waarvan 200m² horeca. De reden dat in dit uitwerkingsplan nog niet zoveel voorzieningen zijn opgenomen, heeft

te maken met de weststrook zuid. Dit gedeelte ligt aan de Amstelstroomlaan en hier komen plinten met voorzieningen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, waaronder bestemmingsplannen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat gemeenten bestemmingsplannen vaststellen voor een "goede ruimtelijke ordening". De ladder voor duurzame verstedelijking is een hulpmiddel, dat een bijdrage levert aan een goede ruimtelijke ordening. In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen bepaald. Er is een regionale vraag naar woningbouw, dus trede 2 is aan de orde. In trede 2 gaat het om de vraag: "Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?"

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 aan de orde.

Per 1 juli 2017 is het Bro ten aanzien van de ladder van duurzame verstedelijking gewijzigd. De wijzigingen komen er in het kort op neer dat de tredes vervallen, er alleen bij buitenstedelijke ontwikkelingen de uitgebreide laddermotivering nodig is en dat de Laddertoets kan worden doorgeschoven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. Deze wijzigingen hebben geen invloed op het onderhavige uitwerkingsplan. Met het uitwerkingsplan wordt de ruimte in het stedelijke gebied optimaal benut. Tevens wordt er geen plancapaciteit toegevoegd, omdat dit reeds in het moederplan is opgenomen.

Het uitwerkingsplan is in overeenstemming met de ladder duurzame verstedelijking.

3.1.2 Overig Rijksbeleid

Het overig Rijksbeleid staat uitgebreid beschreven in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. Dit plan betreft het uitwerkingsplan op basis van de uit te werken bestemming die hierin is opgenomen. Voor het Rijksbeleid wordt verwezen naar het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid staat uitgebreid beschreven in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. Dit plan betreft het uitwerkingsplan op basis van de uit te werken bestemming die hierin is opgenomen. Voor het provinciale beleid wordt verwezen naar het bestemmingsplan.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Wonen in de Metropool Woonvisie Amsterdam tot 2020

Amsterdam is de stuwende kracht achter de economie van de regio en van Nederland als geheel. De regio Amsterdam ontwikkelt zich gestaag tot metropool waar steeds meer mensen willen wonen. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen, mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is dan ook essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken. Daarom heeft de stad een woonvisie opgesteld, die aangeeft hoe de woonstad Amsterdam zich tot 2020 kan ontwikkelen. De woonvisie is opgesteld in samenspraak met woningcorporaties, marktpartijen, belangenbehartigingsorganisaties en bewonersorganisaties in Amsterdam.

Amstelkwartier tweede fase is gelegen binnen de ring A10 van Amsterdam en valt in de woonvisie in het gebied 19e-eeuwse ring en gordel 20-40. Juist in dit gebied liggen mogelijkheden voor starters, de creatieve klasse en voor gezinnen die stedelijk willen wonen. Er is veel aanbod voor lage inkomens en het is van belang om een groot deel daarvan te behouden. In het woonbeleid voor dit gebied wordt gekozen voor:

- midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen leven;
- gezinnen die meer ruimte nodig hebben, maar wel stedelijk willen wonen;
- (allochtone) middenklasse;
- de creatieve kenniswerkers die combinatiemogelijkheden zoekt voor wonen en werken;
- jongeren en studenten;
- ouderen.

Door nieuwe mogelijkheden te bieden aan deze groepen, komen er door doorstroming meer woningen beschikbaar voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen. Speerpunten voor de 19e-eeuwse ring en de gordel 20-40 zijn:

- in het middensegment; op toplocaties voor het hogere segment;
- grote(re) woningen in de betaalbare huur en het middensegment voor mensen met kinderen;
- woon-werkwoningen in nieuwbouw of door ombouw van kantoorlocaties/bedrijfspannen;
- aanpasbare woningen in alle segmenten, zowel huur als koop;
- zorgwoningen.

De ontwikkelingen die het uitwerkingsplan mogelijk maakt zijn in overeenstemming met de Woonvisie Amsterdam.

3.3.1.1 Plabeka

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

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

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

verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Uitvoeringsstrategie 2010-2040

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

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

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

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

Dit uitwerkingsplan maakt geen nieuwe bedrijventerreinen of kantoren mogelijk, alleen wonen en aanvullende functies ten dienste van wonen.

3.3.2 Stadsregio Amsterdam

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

Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 – 2020

De regionaad van de Stadsregio Amsterdam heeft op 15 maart 2016 het Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 – 2020 vastgesteld. De vernieuwing is een actualisatie van het eerdere beleid uit 2011 en is op 1 april 2016 in werking getreden. Er wordt opgeroepen tot meer regionale afstemming van de winkelstructuur, zodat de fijnmazigheid van die structuur behouden blijft en iedereen op aanvaardbare afstand zijn boodschappen kan blijven doen. Centrale doelstelling in het regionale detailhandelsbeleid is het vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen (levensmiddelen en persoonlijke verzorging). Daarnaast staat behoud en versterking van kansrijke winkelgebieden centraal.

In dit uitwerkingsplan wordt zeer beperkt nieuwe detailhandel toegelaten. Afstemming van deze functie heeft al plaatsgevonden in het kader van het onherroepelijke bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. Het is bovendien dermate gering dat slechts sprake is van een buurtgerichte voorziening, ten behoeve van het nieuw te realiseren gemengd stedelijke gebied, die in overeenstemming is met het detailhandelsbeleid.

Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011 – 2014: De roltrap in beweging

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.
2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

Het 'roltrapmechanisme' is een leidend principe in het functioneren van de woningmarkt in de Amsterdamse regio. Studenten / jongeren beginnen onderaan de roltrap en zetten hem in beweging. Ze vormen zelf het draagvlak voor meer voorzieningen en bedrijvigheid, en zijn als arbeidspotentieel weer een vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven. Zo leggen zij de bodem onder een positieve economische ontwikkelingsspiraal. Zo vormen studenten en jongeren een belangrijke doelgroep.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In het sociale en het middeldure huursegment is de vraagdruk groot. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie Noordvleugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit. Dit uitwerkingsplan voorziet in het voorzien in woningbehoefte.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Stedenbouwkundig plan

Voor het plangebied is een stedenbouwkundig plan opgesteld voor de gehele weststrook van Amstelskwartier 2e fase. Het stedenbouwkundig plan sluit aan op het aangrenzende plangebied Amstelskwartier 1e fase en de Ooststrook en vormt met de toekomstige 3e fase één gebied: Amstelskwartier. Ten grondslag aan het stedenbouwkundigplan Amstelskwartier 2e fase liggen o.a. de Visie Overamstel 2005, de Structuurvisie 2040 Economisch sterk en duurzaam, Actieplan woningbouw 2014-2018, Businesscase 'Saneren en verstandig verder', het Bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase en Koers 2025 Ruimte voor de stad.

Uitgangspunt in het stedenbouwkundig plan wat betreft woningprogramma is circa 30% sociale huur, 40% middensegment huur/koop en circa 30% topsegment huur/koop. Een amendement hierop heeft ertoe geleid dat er een verschuiving heeft plaatsgevonden in de percentages, waarbij momenteel een woningprogramma als uitgangspunt dient met 40% sociale huur, 40% middensegment huur/koop en 20% topsegment huur/koop. De sociale huurwoningen in Amstelskwartier tweede fase Weststrook worden gerealiseerd in het zuidelijke deel van de weststrook. Onderhavige uitwerkingsplan is beperkt tot het noordelijke deel van de weststrook. Het uitwerkingsplan maakt de genoemde uitgangspunten uit het stedenbouwkundig plan mogelijk.

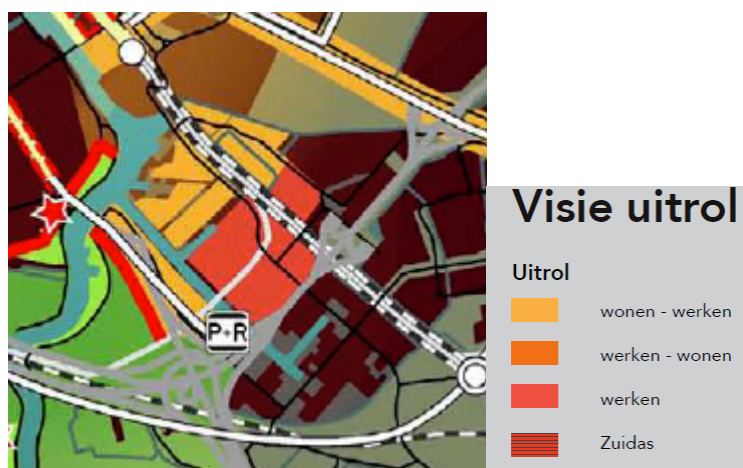
3.4.2 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en duurzaam' en koers 2025

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

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

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

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



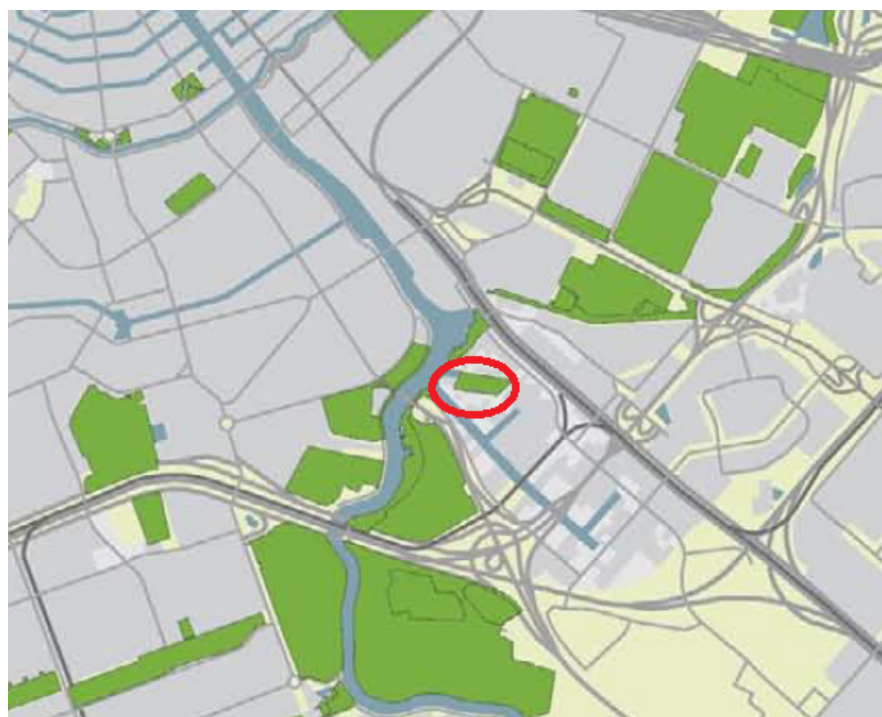
Figuur 7: Amstelkwartier 2e fase is in de structuurvisie aangewezen als Woon/werkgebied.

Hoofdgroenstructuur

In de structuurvisie is de Hoofdgroenstructuur opgenomen. De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

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

In de nabijheid van dit uitwerkingsplan liggen het buurtpark en park Somerlust binnen de Hoofdgroenstructuur. De ontwikkelingen die met dit uitwerkingsplan mogelijk worden gemaakt vallen buiten de hoofdgroenstructuur.



Figuur 8: De hoofdgroenstructuur uit de structuurvisie ingezoomd op het plangebied.

Koers 2025

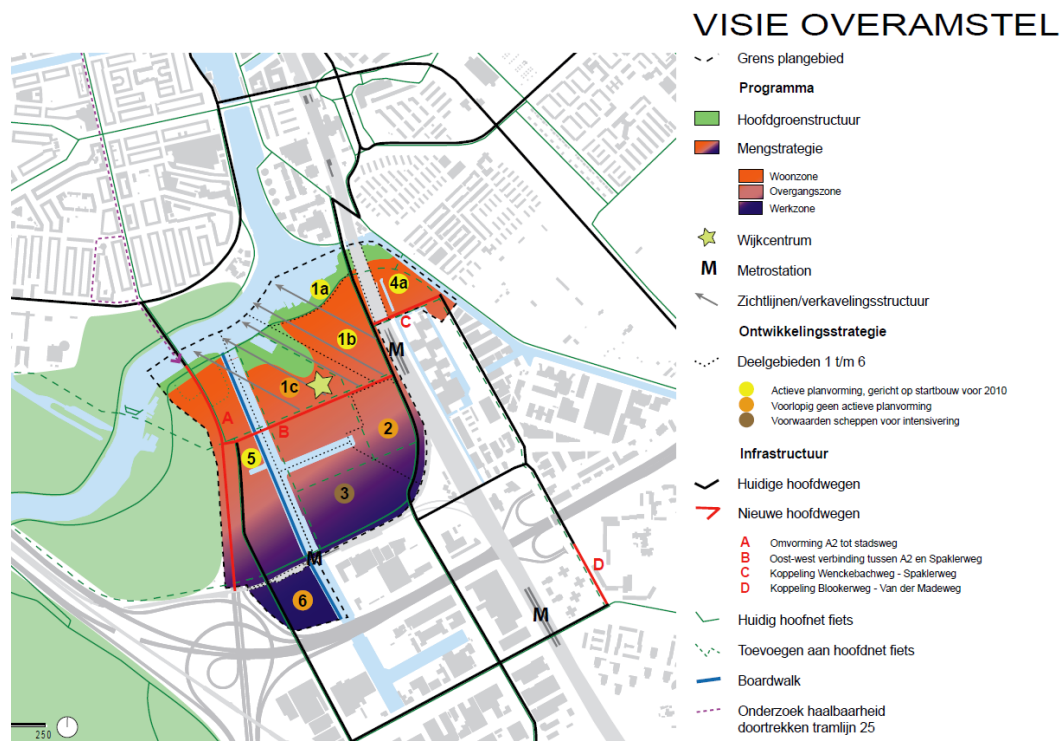
Voorts schetst 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Amsterdam groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Om deze groei mogelijk te maken en de druk op de woningmarkt te verlichten is in het actieplan Woningbouw de ambitie geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken, grotendeels door nieuwbouw en voor een gedeelte door transformatie. Koers 2025 is vastgesteld door college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Koers 2025 gaat in op welke locaties en onder welke condities en voorwaarden gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk zijn.

Het uitwerkingsplan in overeenstemming met de structuurvisie en koers 2025.

3.4.3 Visie Overamstel

In de Visie Overamstel 2002 is een transformatie van het noordelijk deel van het bedrijfsgebied Amstel I en II tot stedelijk, gemengd woon-werkgebied voorgesteld. Deze Visie geeft globaal de ambitie, het programma en de ontwikkelingsrichting van het gebied Overamstel aan. In het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" is deze transformatie opgenomen. In 2005 is de Visie uit 2002 geactualiseerd en na advisering door de stadsdeelraad Oost-Watergraafsmeer, in de gemeenteraad vastgesteld. In de Visie 2005 wordt het in het structuurplan gegeven kader verder uitgewerkt. De centrale opgave voor het plangebied Overamstel is het transformeren van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied. Om deze transformatie succesvol te laten verlopen zijn de volgende vier uitgangspunten in de Visie geformuleerd:

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



Figuur 9: Visie Overamstel

3.4.4 Gebiedsagenda

De Gebiedsagenda Watergraafsmeer 2016-2019 bevat de belangrijkste opgaven van het gebied op basis van gebiedsanalyses, specifieke gebiedskennis en bestuurlijke ambities. In de gebiedsagenda zijn o.a. de volgende specifieke strategische doelstellingen opgenomen:

- Betere match tussen vraag en aanbod van woningen, zodat ouderen en mensen met een beperking zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen.
- Minder wateroverlast door het realiseren van waterberging en meer gebruik van hernieuwbare energiebronnen.
- Betere ontsluiting van ontwikkellocaties (Amstelkwartier, Science Park).
- Beter onderhoud van de openbare ruimte.
- Beter behouden van leefbaarheid en sociale veiligheid in buurten waar vernieuwing en transformatie plaats vindt (Amstelkwartier, Eenhoorngebied, Middengebied Don Bosco, Jeruzalem en Science Park).

In de Watergraafsmeer worden initiatieven voor nieuwe woonvormen of experimenten met andere organisatievormen als 'corporaties nieuwe stijl' gestimuleerd.

De ontwikkelingen die het uitwerkingsplan mogelijk maakt zijn in overeenstemming met de Gebiedsagenda.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

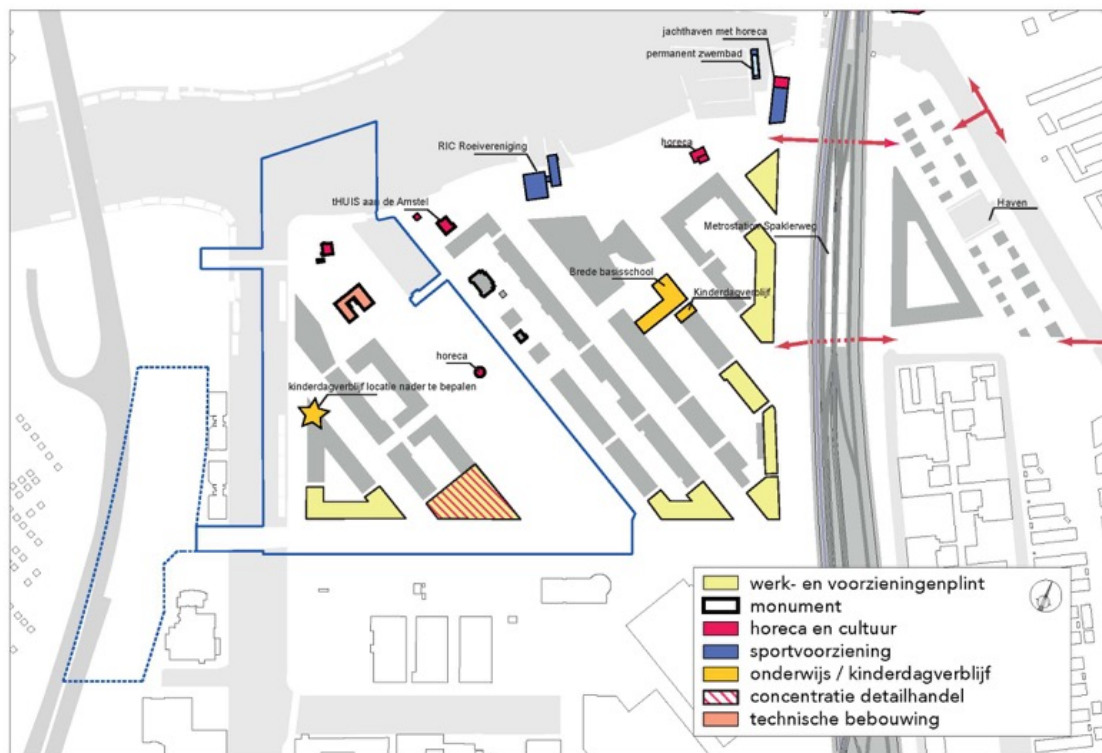
De belangrijkste vestigingsfactoren voor stedelijk georiënteerden zijn functiemenging in de woonbuurt (rustig versus- druk speelt hierin een essentiële rol), een divers aanbod van culinaire en culturele voorzieningen en de aanwezigheid van buurtwinkels. Een aangename omgeving, door een goede kwaliteit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

In dit uitwerkingsplan voor het noordelijk gedeelte ligt de nadruk op wonen. In het nader op te stellen bestemmingsplan voor het zuidelijke deel van de weststrook zullen in de plint ook diverse andere functies mogelijk worden gemaakt.

Voorzieningen

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

In dit uitwerkingsplan zijn voorzieningen mogelijk in het woonblok met de toren. In totaal is 1000m² toegelaten voor dienstverlening, culturele voorzieningen en horeca. De horeca is beperkt tot 200m².



Figuur 10: voorzieningen Amstelkwartier 2e fase

Maatschappelijke voorzieningen

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

Dit heeft er toe geleid dat binnen dit uitwerkingsplan 400 m² bvo aan maatschappelijke bestemming is opgenomen ten behoeve van een kinderopvangvoorziening met buitenruimte van maximaal 250 m².

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Uitwerkingsplan amstelkwartier tweede fase weststrook noord

Verkaveling

Het plangebied Overamstel wordt gekenmerkt door twee verkavelingspatronen: een noordwest- zuidoost en een min of meer noord-zuid georiënteerde verkaveling. De noord-zuidverkaveling is opgespannen tussen de A2 en de spoorlijn. Met kleine hoekverdraaiingen, loopt deze verkaveling door tot en met AMC. Naast dit grid, wordt de kop van het gebied Overamstel gekenmerkt door een noordwest-zuidoost lopende verkaveling. Dit is nog een relict van de oorspronkelijke agrarische verkaveling. De confrontatie van deze twee verkavelingspatronen aan de nieuwe oost-weststraat, maakt de historische gelaagdheid van het gebied direct zichtbaar.

Bouwen in hoge dichtheid

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

Stadsblokken

Er is gekozen voor een simpel, maar beproefd bebouwingsconcept: het stadsblok. In het stadsblok ligt de bebouwing in een schil rond een open hof of keurtuin. Het stadsblok biedt de mogelijkheid flexibel om te gaan met woon(werk)typologie, parkeeroplossingen en dichtheid. De bebouwingswand vormt een duidelijke grens tussen de openbare straat en het besloten, autovrije, groene binnenterrein. Hier is ruimte voor zowel privétuinen als een grotere, collectieve tuin.

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

Hoogbouw Overamstel

Uitgangssituatie

Overamstel is een hoogstedelijk woonwerkgebied in ontwikkeling. Hoogbouw is een belangrijk middel om optimaal te kunnen profiteren van de goede bereikbaarheid, om een hoge dichtheid te kunnen realiseren en om binnen een beperkt oppervlak een scala aan functies te kunnen realiseren. Hoogbouw

vergroot ook de herkenbaarheid van de nieuw stadswijk aan de Amstel.

Hoogbouw in Overamstel

Momenteel vormen het Waternetkantoor aan de Korte Ouderkerkerdijk en hotel Mercure aan de Joan Muyskenweg, beiden circa 60 meter hoog, de hoogbouwaccenten in Overamstel. In Amstelkwartier eerste fase zijn drie hoogbouwaccenten langs de Spaklerweg gepland, die ruim 70 meter hoog kunnen worden. Een daarvan is momenteel in aanbouw, een hotel op de hoek van de Spaklerweg en de toekomstige Amstelstroomlaan. Ook meer naar het zuiden langs de Spaklerweg, ter hoogte van de Kauwgomballenfabriek komt hoogbouw van ruim 70 meter. Langs de Duivendrechtsevaart zijn diverse hoogbouwaccenten gepland: vlak bij het metrostation Overamstel, de Ronettekavel aan de Joan Muyskenweg en in Amstelkwartier tweede fase in voorliggend uitwerkingsplan. Bij verdere planontwikkeling in de toekomst kan nog meer hoogbouw langs zowel de Spaklerweg als de Duivendrechtse Vaart komen.

Hoogbouw in Amstelkwartier tweede fase (voorliggend uitwerkingsplan)

Het plan

Vanwege de gewenste hoge bebouwingsdichtheid in Overamstel is in Amstelkwartier 2e fase "Weststrook" een hoogbouwaccent bij de fietsbrug over de Duivendrechtsevaart gepland. Hoewel dit hoogbouwaccent geen onderdeel uitmaakt van de stadstraat, vormt het accent een belangrijk markant punt in het stedelijke silhouet langs de Amstel.

Bij het bepalen van de hoogbouwlocatie in de "Weststrook" is rekening gehouden met een gunstige bezonning van aangrenzende bouwvolumes. Ten gunste van een goede bezonning van de compacte bouwblokken biedt de locatie aan de noordzijde van het plangebied een uitstekende positionering.

Effecten - zichtbaarheidstudie

Zichtbaarheidstudie heeft plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase (het zogenaamde 'moederplan') welke is gebruikt voor het Stedenbouwkundig Plan voor de weststrook dat is vastgesteld voor voorliggend uitwerkingsplan. Om de landschappelijke effecten van de hoogbouw te kunnen beoordelen zijn vanuit verschillende standpunten in de omgeving visualisaties gemaakt met de contouren van de toekomstige torens. Vanuit de Amstelscheg is de toren nauwelijks/niet zichtbaar (zie standpunt 3 in bijlage 2 van het 'moederplan'). Vanuit de stad daarentegen is de hoogbouw goed zichtbaar (standpunt 1 en 2 in bijlage 2 van het 'moederplan') en vormt met het bestaande Waternetkantoor en de geplande hoogbouw in Amstelkwartier eerste fase een markant waterfront van de nieuwe woonwerkwijk aan de 'over' kant van de Amstel.

Effecten - windhinder

De bepaling van windhinder is vastgelegd in de NEN 8100 norm "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving". De gevoeligheid van de mens voor windhinder is sterk afhankelijk van de activiteit. Bij een laag activiteitsniveau (zoals wachten bij een bushalte of zitten op een terras) worden lagere windsnelheden als hinderlijk ervaren dan bij een hoog activiteitsniveau (zoals wandelen of rennen). In de NEN 8100 wordt voor de beoordeling van het windklimaat daarom onderscheid gemaakt in verschillende activiteitenklassen: doorlopen (klasse I), slenteren (klasse II) en langdurig zitten (klasse III).

Er wordt voor het gewenste windklimaat uitgegaan van slenteren, zeker aan de water- en parkzijde. Voor de straatzijde zou een windklimaat voor doorlopen ook nog acceptabel zijn. In het traject van omgevingsvergunningverlening voor de hoogbouw dient door de initiatiefnemer een windhinderonderzoek uitgevoerd te worden om aan te tonen dat de gewenste klasse gehaald wordt.

Effecten - bezonning / schaduwwerking

Aan de Duivendrechtsevaart liggen woonboten en nabij de beoogde hoogbouw zijn nieuwe woningen voorzien. In het Stedenbouwkundig Plan is een schaduwstudie uitgevoerd (zie bijlage 14 van het Stedenbouwkundig Plan welke als bijlage bij voorliggend uitwerkingsplan is gevoegd).

Voor bezonning geldt geen wettelijk vastgestelde norm. Om te bepalen of er te veel schaduw op een woning valt, wordt soms de zogenaamde TNO-norm gehanteerd. Er bestaat een 'lichte' en 'strengere' TNO-norm:

- de 'lichte' TNO-norm wordt voor voldoende bezonning in de woonkamer gehanteerd: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.
- de 'strengere' TNO-norm wordt voor een goede bezonning in de woonkamer aangehouden: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari - 22 november (gedurende 10 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

De bezonningssituatie na realisatie van de hoogbouw van 70 meter hoogte op de voorkeurslocatie is door middel van een computersimulatie verkend. De simulaties zijn verricht per seizoen op 21 maart en 21 september, 21 juni en 21 december. Bij de beoordeling van de bezonningseffecten van bouwplannen in Nederland zijn de meetmomenten op 21 maart en 21 september maatgevend. De situatie op 21 december is louter indicatief, de zon staat in deze donkere maand zo laag boven de horizon dat aan de bezonning geen eisen gesteld kunnen worden. De bezonning is gesimuleerd op 4 momenten van de dag: 9.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur en 18.00 uur. In de simulaties is rekening gehouden met zomer- en wintertijd.

Het grootste deel van de dag valt de schaduw van de toren niet op woonbebouwing, maar op de Duivendrechtsevaart en het park. Zo tussen 09.00 en 13.00 uur schuift de schaduw over een deel van de woonboten en pas aan het eind van de middag valt de schaduw op het aangrenzende bouwblok ten zuiden van de hoogbouw. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de 'strengere' TNO-norm, zodat geconcludeerd kan worden dat de bezonning goed is. Uit de schaduwstudie blijkt dat de bezonning voor de woonboten afneemt in de ochtend. Voor de middag- en avondperiode wijzigt de bezonning niet. Dit wordt, met medeweging van de gemaakte afweging ten aanzien van verdichting en de TNO-normen als referentie, aanvaardbaar geacht.

Hoofdstuk 5 Milieueffect

Het doel van milieueffectrapportage is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijker nadelige gevolgen voor milieu.

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan en het plangebied van het hieraan ten grondslag liggende 'moederplan' Amstelkwartier tweede fase liggen in het gebied Overamstel. De gemeente wil Overamstel, zoals dat eerder is aangegeven in onder meer de structuurvisie "Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam" (2011), herontwikkelen tot een hoogwaardig grootstedelijk gebied. Een belangrijk ingrediënt om te komen tot een economisch sterke en duurzame stad is verdichting van een aantal gebieden, waaronder Overamstel, tot sterke stedelijke woon- en werkgebieden.

In het kader van visievorming op onder meer verdichting en fasering in de transformatie van Overamstel is in 2013 een gecombineerde plan-/project-MER opgesteld welke gekoppeld is aan de procedure van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. Destijds is gekozen om een gecombineerde m.e.r.-procedure voor 'plan' (in dit geval bestemmingsplannen voor meerdere deelgebieden in Overamstel) en 'project' / 'besluit' (bijvoorbeeld besluit omtrent een uitwerkingsplan) uit te voeren voor de gehele voorziene activiteiten in Overamstel. De combinatie 'plan-/project-MER' maakt dat het MER Overamstel ook bruikbaar is voor besluitvorming over latere bestemmingsplannen en uitwerkingsplannen/wijzigingsplannen in het gebied Overamstel voor zover passend binnen de onderzochte bandbreedte.

In het MER Overamstel (versie d.d. 19 april 2013) zijn effecten op het milieu van planalternatieven voor verdichting en fasering vergeleken met de autonome ontwikkeling. Uit het doorlopen van de m.e.r.-procedure (resultierend in het MER) kwam naar voren dat de milieueffecten van de planalternatieven, ten opzichte van de autonome situatie, niet significant negatief zijn en dat kan worden voldaan aan de normering in wet- en regelgeving. Op 27 november 2013 is het MER Overamstel door de gemeenteraad van Amsterdam aanvaard.

Voorliggend uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord ziet toe op een programma van maximaal 610 woningen en maximaal 1.400 m² bvo voorzieningen. Dit valt binnen de bandbreedte van de uitwerkingsregels van het 'moederplan' Amstelkwartier tweede fase en in welk kader voor het gebied Overamstel als geheel reeds een m.e.r.-procedure is doorlopen. Dit betekent dat voor het aspect 'milieueffectrapportage' voor het voorliggende uitwerkingsplan verwezen wordt naar de MER Overamstel (bijlage 6 van het op 27 november 2017 vastgestelde 'moederplan' bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase). Zoals hiervoor is aangegeven, is uit dat MER op te maken dat geen significante negatieve effecten worden verwacht. Aanvullend daar op kan voorts worden verwezen naar de onderscheidenlijke navolgende milieu gerelateerde hoofdstukken en -paragrafen (hoofdstuk 6 t/m 16). Daaruit is op te maken dat er geen onaanvaardbare nadelige milieu effecten zijn te verwachten. Voor voorliggend uitwerkingsplan wordt geconcludeerd dat het uitwerkingsplan niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig is.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

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

Het gebied Amstelkwartier tweede fase is goed te bereiken door verschillende vormen van vervoer. De bereikbaarheid van Amstelkwartier twee fase en de verschillende vormen van vervoer die in en in de omgeving van het gebied voorkomen worden besproken. Overigens bevat het uitwerkingsplan zelf geen hoofdwegen, openbaar vervoer of bruggen. Deze paragraaf geeft wel aan op welke wijze het plangebied in ruimere zin ontsloten gaat worden.

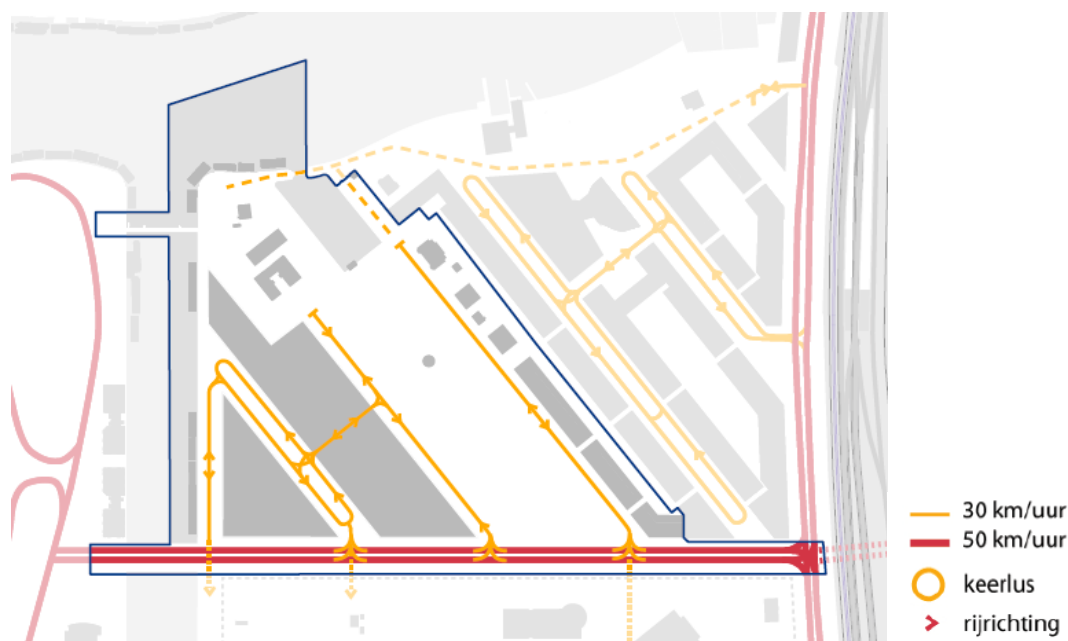
6.2 Autoverkeer

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

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

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

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



Figuur 11: autoverkeer Amstelkwartier 2e fase

6.3 Openbaar vervoer

Het plangebied ligt op loopafstand van metrostation Spaklerweg, waar alle metrolijnen van Amsterdam halteren.

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

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



Figuur 12: OV Amstelkwartier 2e fase

6.4 Langzaam verkeer

In het plangebied zijn de fietsvoetverbindingen fijnmaziger dan die van de auto, met als doel om het fietsen en lopen voor de korte afstanden te stimuleren. Waar voor de auto maar beperkt toegang is, kan per fiets en te voet op diverse plekken de wijk worden ingestoken. Daarnaast is maar één autodoorsteek tussen de woonstraten, terwijl er meerdere doorsteken voor voetgangers en fietsers mogelijk zijn. De doorsteken in het woongedeelte ten westen van het park, naar het toekomstige wijkcentrum en het park, zijn dus alleen bestemd voor langzaam verkeer. Met dit principe wordt bovendien sluipverkeer in de binnenstraten voorkomen.

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

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



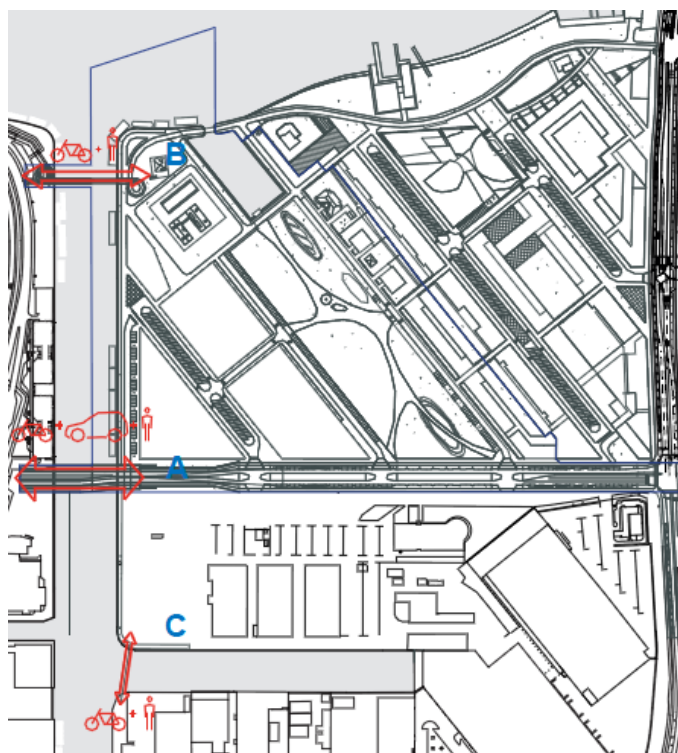
Figuur 13: Langzaam verkeer Amstelkwartier 2e fase

6.5 Bruggen

Een belangrijk onderdeel in de nieuwe infrastructuur vormt de mogelijke ontwikkeling van een brug (A) voor autoverkeer, fietsers en voetgangers over de Duivendrechtsevaart. Met het ontwerp van de brug moet rekening gehouden worden met de beroepsvaart over de Duivendrechtsevaart.

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

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



Figuur 14: Bruggen Amstelkwartier 2e fase

6.6 Parkeren

6.6.1 Parkeerbeleid

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages. In het Parkeerplan uit 2012 staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is die lijn doorgetrokken met de aankondiging meer ruimte op straat te maken voor voetgangers en fietsers door de bouw van parkeergarages en het opheffen van parkeerplaatsen op straat.

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Hiervoor heeft de gemeenteraad op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Hierin staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid wordt toegepast. Over bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van de nota reeds zijn vastgesteld en waarin een eigen parkeernormering is opgenomen is aangegeven dat de parkeernorm van het bestemmingsplan het toetsingskader blijft. Dit geldt ook voor bestemmingsplannen waarin een uitwerkingsverplichting is opgenomen en waarvan de uitwerking plaats vindt nadat de nota in werking is getreden. Voorliggend plan betreft het uitwerkingsplan voor de gronden die in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase (hierna het 'moederplan') de bestemming

'Wonen - Uit te werken' hebben gekregen. Het moederplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 27 november 2013 en dateert dus van voor de inwerkingtreding van de nieuwe Nota Parkeernormen Auto. Het uitwerkingsplan maakt deel uit van het moederplan. Voor voorliggend uitwerkingsplan gelden derhalve de regels van het moederplan.

6.6.2 Regeling parkeren in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase

De regels voor de uitwerking van het plan staan in artikel 16 van het moederplan. In artikel 16 lid 3 is bepaald dat het bevoegd gezag het plan voor de gronden verder moet uitwerken met voor 'parkeren' de regel dat het aantal parkeerplaatsen maximaal 700 mag bedragen. Voorts zijn in de algemene gebruiksregels van het moederplan (artikel 26) parkeernormen opgenomen voor het plangebied van het moederplan. Het uitwerkingsplan is onderdeel van het moederplan waardoor ook die algemene gebruiksregels in voorliggend plan worden beschouwd. In de algemene gebruiksregels van het moederplan zijn de volgende parkeernormen opgenomen voor de functies in het plangebied van het moederplan (waarvan een deel dus nog moet worden uitgewerkt met inachtneming van de desbetreffende uitwerkingsregels):

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

6.6.3 Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier Weststrook

De gemeenteraad heeft op 10 mei 2017 het Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier tweede fase Weststrook (hierna 'het stedenbouwkundig plan') vastgesteld met een amendement: de verdeelsleutel voor het soort woningen dat gebouwd gaat worden in de Weststrook is aangepast. Er komen vergeleken met het stedenbouwkundig plan nu meer huurwoningen (van 30 naar 40 procent), evenveel woningen in het middensegment (blijft 40 procent) en minder vrije sectorwoningen (van 40 naar 20 procent). In het amendement is voorts bepaald dat het aantal parkeerplaatsen gelijk gehouden wordt aan het aantal parkeerplaatsen dat in het stedenbouwkundig plan dat aan de gemeenteraad ter vaststelling was aangeboden, was berekend.

In het stedenbouwkundige plan is uitgegaan van de volgende parkeernormen:

- Minimale parkeernorm vrije sector (in een gebouwde parkeervoorziening op eigen kavel):
 - o woningen tot 30 m²: 0,1 pp per woning
 - o woningen tussen 30 m² en 60 m²: 0,3 pp per woning
 - o woningen groter dan 60 m²: 0,6 pp per woning
- Maximaal 1 pp per woning vrije sector (gebouwde parkeervoorziening op eigen kavel)
- 0,5 pp per woning sociale huur. Waarvan 0,3 pp op maaiveld in de openbare ruimte en 0,2 pp per woning in een gebouwde parkeervoorziening op eigen kavel.
- 0,1 pp per woning voor bezoekers (op maaiveld in de openbare ruimte). Voor het bezoekersparkeren voor voorzieningen is geen aparte norm opgenomen, hier wordt uitgegaan van dubbelgebruik.
- 1 pp per 125 m² bvo voorzieningen (in een gebouwde parkeervoorziening op eigen kavel, dit wordt in een later planstadium verfijnd).
- Maximaal 1pp per woonboot (op maaiveld in de openbare ruimte)

6.6.4 Programma uitwerkingsplan weststrook noord

Voorliggend uitwerkingsplan betreft het noordelijk deel van het stedenbouwkundig plan en betreft gronden die in het moederplan de bestemming 'Wonen - Uit te werken' hebben gekregen. Voor het zuidelijk deel van het stedenbouwkundig plan wordt een aparte procedure doorlopen. Het stedenbouwkundig plan ziet er op toe dat het overgrote deel van het sociale programma gesitueerd is in het zuidelijk deel en niet in het noordelijke deel waar voorliggend uitwerkingsplan op toe ziet.

Het uitwerkingsplan voor het noordelijk deel van het stedenbouwkundig plan laat het volgende (bouw)programma binnen de plangrenzen van het uitwerkingsplan toe:

- Wonen: maximaal 610 woningen (dit mogen er ook minder zijn);
- Voorzieningen:
 1. bedrijf, horeca, dienstverlening, culturele voorzieningen: gezamenlijk maximaal 1.000 m2 bvo (dit mag ook minder zijn);
 2. kinderopvangvoorziening: maximaal 400 m2 bvo (dit mag ook minder zijn);

Het voorzien in de parkeeroplossing voor dit programma is binnen de regels van het uitwerkingsplan mogelijk: In het openbaar gebied is parkeren op maaiveld toegestaan. Op eigen terrein zijn, afhankelijk van de locatie/situering, gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.

6.6.5 Toetsing programma aan parkeerregels bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase

In het stedenbouwkundig plan is gemotiveerd aangegeven welke parkeernormen gehanteerd worden voor het opstellen van bouwveloppen. De bouwveloppen bevatten regels die gehanteerd worden bij toekomstige tendering nadat de planologisch-juridische procedure voor de uitwerking is doorlopen. Bij tendering wordt derhalve gestuurd op de daadwerkelijke aanleg van de parkeervoorzieningen zoals dat wat situering en aantallen met het stedenbouwkundig plan is beoogd. Voor voorliggend uitwerkingsplan is van belang dat deze normen van het stedenbouwkundig plan passen binnen de planologisch-juridische regels van het moederplan (zie paragraaf 6.6.2).

Om te bepalen of met het toepassen van de parkeernormen van het stedenbouwkundig plan voldaan kan worden aan de regels van het moederplan, is ter 'verificatie' / als 'oefening' een tweetal parkeerbalansen opgesteld. Hierbij dient te worden opgemerkt dat voor de realisatie van het programma van het stedenbouwkundig plan meerdere procedures worden doorlopen en dat de woningbouw categorieën (sociaal-middensegment-vrije sector) hierin niet evenredig zijn verdeeld (zie paragraaf 6.6.4). Om die reden zijn meerdere balansen opgesteld:

1. Worst case v.w.b. parkeren: denkbeeldige situatie waarin het programma voor noordelijke deel van het stedenbouwkundig plan (het uitwerkingsplangebied) voor 100% bestaat uit de functie met de hoogste parkeernorm;
2. Denkbeeldige situatie waarin uitgegaan wordt van gelijke verdeling van de woningbouw categorieën zoals vastgesteld met het amendement ('40-40-20') over het noordelijke deel van het stedenbouwkundig plan (het uitwerkingsplangebied) en het zuidelijke deel).

Oefening 1 'worst-case' (planmaximalisatie = 100% betreft functie met hoogste parkeernorm)				
Functie		Maximum Aantal / Omvang	Maximale Parkeernorm in het stedenbouwkundig plan	Parkeer-behoefte

Wonen	Vrije sector: 100%	610 w	Bewoners: 1 p.p.p.w. Bezoekers: 0,1 p.p.p.w.	610 p.p. 61 p.p.
	Middel : 0%	0 w	Bewoners: 1 p.p.p.w. Bezoekers: 0,1 p.p.p.w.	0 p.p. 0 p.p.
	Sociaal: 0%	0 w	Bewoners: 0,5 p.p.p.w. Bezoekers: 0,1 p.p.p.w.	0 p.p. 0 p.p.
Voorzieningen		1.400 m2 bvo	Eigenr/pers.: 0,008 p.p. p m2 bvo Bezoekers: 0 p.p. p m2bvo	11,2 p.p. 0 p.p.
Totaal				682,2 p.p.

Oefening 2 'amendement 40-40-20 in uitwerkingsgebied' (situatie uitgaande van gelijke verdeling 40-40-20 over gebied van het uitwerkingsplan en zuidelijk deelgebied)				
Functie		Maximum Aantal / Omvang	Maximale Parkeernorm in het stedenbouwkundig plan	Parkeer-beh oeft
Wonen	Vrije sector: 20%	122 w	Bewoners: 1 p.p.p.w. Bezoekers: 0,1 p.p.p.w.	122 p.p. 12,2 p.p.
	Middel : 40%	244 w	Bewoners: 1 p.p.p.w. Bezoekers: 0,1 p.p.p.w.	244 p.p. 24,4 p.p.
	Sociaal: 40%	244 w	Bewoners: 0,5 p.p.p.w. Bezoekers: 0,1 p.p.p.w.	122 p.p. 24,4 p.p.
Voorzieningen		1.400 m2 bvo	Eigenr/pers.: 0,008 p.p. p m2 bvo Bezoekers: 0 p.p. p m2bvo	11,2 p.p. 0 p.p.
Totaal				560,2 p.p

6.6.6 Conclusie

In de uitwerkingsregels van het moederplan is vastgesteld dat het aantal parkeerplaatsen op de gronden met de uit te werken bestemming niet meer mag zijn dan 700 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen zoals zich dat laat berekenen met de normen die in het stedenbouwkundig plan zijn vastgesteld, bedraagt minder dan 700 parkeerplaatsen. Dit betekent dat voldaan wordt aan de uitwerkingsregels van het moederplan. Het uitwerkingsplan laat niet meer toe dan volgens het moederplan is toegestaan.

In de algemene gebruiksregels van het moederplan is bepaald dat het gemiddeld aantal parkeerplaatsen niet meer mag zijn dan 1 parkeerplaats per woning, met onderscheid in maximaal 1,1 parkeerplaats voor 'wonen vrije sector', 0,5 parkeerplaats voor 'wonen sociale huur' en 0,125 parkeerplaats per woning voor 'bezoekers wonen'. Voor 'overige functies' bedraagt de parkeernorm in de algemene gebruiksregels van het moederplan 1 parkeerplaats per 125 m2 bvo. De maximale parkeernormen die zijn gehanteerd in

het stedenbouwkundig plan dat met het uitwerkingsplan wordt mogelijk gemaakt, voldoen hieraan. In het stedenbouwkundig plan is een maximale parkeernorm aangehouden van 1 parkeerplaats per woning vrije sector, 0,5 parkeerplaats per woning sociale huur, 0,1 parkeerplaats voor 'bezoekers wonen' en 1 parkeerplaats per 125 m² bvo voor voorzieningen. Dit betekent dat het uitwerkingsplan voldoet aan de regels voor parkeren die bij het opstellen van het moederplan voor een goede ruimtelijke ordening voor dit deel van het ontwikkelingsgebied van Amsteltkwartier zijn opgesteld.

6.7 Resultaten verkeersonderzoek

Bij het opstellen van Amsteltkwartier tweede fase is verkeersonderzoek uitgevoerd. Het bestemmingplan en de verkeersonderzoeken zijn in 2013 vastgesteld. De plannen voor Overamstel zijn echter gewijzigd ten opzichte van 2013. Zo is voorzien in herontwikkeling van de voormalige Bijlmerbajes met woningbouw en zullen meer woningen worden gerealiseerd in Amsteltkwartier tweede en derde fase dan destijds rekening mee was gehouden.

Voor Overamstel is daarom opnieuw verkeersonderzoek uitgevoerd, waarbij rekening is gehouden met de aangepaste plannen en aangepaste woningbouwaantallen. De verkeersgegevens uit dit onderzoek zijn ook gebruikt voor het geluidsonderzoek en onderzoek luchtkwaliteit.

Er zijn verschillende varianten voor de verkeerssituatie rondom het plangebied. Het verkeersonderzoek voor Overamstel maakt gebruik van het verkeersonderzoek Amstel AMC. In deze studie wordt er namelijk van uitgegaan dat verlengde A2, wordt verwijderd. Dit wordt de afwaardering van de A2 genoemd. Het is ook mogelijk dat de A2 niet volledig wordt verwijderd, maar dat de afrit A2 wordt ingericht als stadstraat. Een derde variant is een tijdelijke situatie. In dat geval blijft de verlengde A2 behouden zoals deze nu is.

Voor Amsteltkwartier tweede fase is de meest ongunstige situatie die van de variant waarbij de A2 wordt ingericht als stadstraat. Deze variant is gebruikt het opstellen van het akoestisch onderzoek (hoofdstuk 6).

De conclusie van het onderzoek is dat de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van extra ruimtelijk programma in Amsteltkwartier 2e fase geen tot een beperkt effect op de doorstroming en verkeersafwikkeling in het studiegebied.

Uit het onderzoek komt naar voren dat in de autonome situatie zonder planvorming op enkele kruispunten de verkeersintensiteiten al hoog zijn. Ook in de huidige situatie zijn deze kruispunten al behoorlijk druk. Dit is kenmerkend voor kruispunten op de hoofdnetten in een stedelijke omgeving. Het gaat om de volgende kruispunten:

- Amstelstroomlaan - Spaklerweg
- Spaklerweg - Van Marwijk Kooistraat
- Spaklerweg - Amstelplein
- Johannes Blookerweg - aansluiting A10
- Van der Madeweg - Buitensingel

De planbijdrage van het extra programma in Amsteltkwartier 2e fase heeft een zeer beperkt effect op de verkeersafwikkelingen op de belangrijkste kruispunten in het studiegebied. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat bij een maximale ontwikkeling van het gebied Overamstel, dit niet zal leiden tot problemen in het verkeers en vervoersnetwerk.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

Dit is een uitwerkingsplan. In het moederplan is akoestisch aangetoond dat de ontheffingswaarden niet overschreden worden. Voor de uit te werken bestemming zijn nog geen hogere waarden vastgesteld. Dat is nu aan de orde bij het uitwerkingsplan.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

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

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Wegverkeersgeluid

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

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

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

Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

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

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

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

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

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

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

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

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

Nog niet aanwezige geluidgevoelige terreinen	48	53
--	----	----

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

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006)

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

7.2.3 Spoorweggeluid

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

Tabel 3 Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

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

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

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen

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

7.2.4 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

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

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

7.3 Resultaten onderzoeken

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd door Tauw: "Akoestisch onderzoek Overamstel, deelgebied Weststrook Noord" van 14 september 2017 (Akoestisch onderzoek sept 2017). Het plangebied is gelegen binnen de invloedsferen van diverse geluidsbronnen. In de volgende paragrafen wordt per geluidbron aangegeven of deze relevant is voor het onderzoek.

Wegverkeer

Binnen het onderzoeksgebied en de directe omgeving zijn meerdere wegverkeerbronnen aanwezig die relevant zijn voor de geluidbelasting binnen het gebied.

Voor het bestemmingsplan Weststrook Noord is de geluidbelasting per weg berekend ten einde te toetsen aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder. In het onderhavige deelgebied zijn de volgende stedelijke wegen beoordeeld: Amstelstroomlaan, Nieuwe Utrechtsebrug en Joan Muyskenweg.

Door de opdrachtgever is aangegeven dat er in de toekomstige situatie sprake is van busverkeer over de Amstelstroomlaan, Spaklerweg en de Nieuwe Utrechtsebrug. Deze bussen zijn niet opgenomen in aangeleverde verkeersgegevens. Voor de Nieuwe Utrechtsebrug, Spaklerweg en de Amstelstroomlaan is een extra rijlijn met busintensiteiten opgenomen, uitgaande van middelzwaar verkeer van 7 tot 23 uur 8 bussen per uur en in de nachtperiode (23-7 uur) 4 bussen per uur.

Spoorwegen en metro

Voor de spoorwegen is uitgegaan van het Geluidregister voor het landelijke spoor, welke gebruikt zijn voor het vaststellen van de geluidproductieplafonds langs de rijks infrastructuur.

De metro is niet opgenomen in het Geluidregister, de intensiteiten zijn afkomstig uit de dienstregeling "Beter bereikbaar in een drukke stad". Voor de metro is uitgegaan van een baanvaknelheid van maximaal 80 km/uur. Ter hoogte van de binnen het onderzoeksgebied aanwezige metrostations (Spakler- en van der Madeweg) stopt de metro en zal de snelheid variëren. Ter plaatse van stations is

uitgegaan van een minimum snelheid van 40 km/uur. Uit de informatie blijkt dat de metro valt onder spoorvoertuigcategorie 7: schijfgeremd metro- en sneltrammaterieel.

Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG).

Resultaten

In het onderzoek is ten behoeve van deelgebied Weststrook Noord de geluidbelasting ten gevolge van weg, metro- en railverkeer beoordeeld. De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt in beide varianten door het wegverkeerslawaai op de rijksweg A2/A10, Nieuwe Utrechtsebrug en de Amstelstroomlaan overschreden op de zuidgevel van bouwblok W1-5. De gecumuleerde geluidsbelasting van deze twee geluidsbronnen bedraagt maximaal 61 dB exclusief de aftrek 110g (Wgh). Op gebouw W2 wordt door wegverkeerslawaai op de rijksweg A2/A10 en de Nieuwe Utrechtseweg de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder overschreden op de westgevel. De gecumuleerde geluidsbelasting van deze twee geluidsbronnen bedraagt hier maximaal 61 dB exclusief de aftrek 110g (Wgh).

In de onderstaande tabel staat aangegeven voor welke bouwblokken het nodig is om hogere waarden aan te vragen.

Wegvak	Bouwblok	Hogere waarde Lden	Max cum Lden	Aantal woningen
Amstelstroomlaan	W1-4	52 dB	59 dB	85
Amstelstroomlaan	W1-5	52 dB	59 dB	85
Amstelstroomlaan	W1-3	50 dB	59 dB	85
Nieuwe Utrechtseweg	W2	52 dB	60 dB	100
Nieuwe Utrechtseweg	W1-5	49 dB	60 dB	290
A2/A10	W1-5	53 dB	61 dB	85
A2/A10	W1-4	53 dB	60 dB	85
A2/A10	W1-3	53 dB	59 dB	85
A2/A10	W2	53 dB	61 dB	100
A2/A10	W1-1	49 dB	54 dB	50
A2/A10	W1-2	50 dB	55 dB	50

Conclusies

- De maximale ontheffingswaarde voor wegverkeer wordt nergens overschreden
- De maximaal berekende gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 61 dB
- Door de toekomstige realisatie van de bebouwing in het plan voor de Weststrook Zuid wordt de zuidgevel van de bouwblokken W1-3, W1-4 en W1-5 ontsloten door 27 meter hoge bebouwing. Hierdoor worden deze bouwblokken van extra geluidluwe gevels voorzien
- Bij de uitwerking van de bebouwing dient gestreefd te worden naar één geluidsluwe gevel per woning
- De geluidbelasting ten gevolge van het metro- en treinverkeer is lager dan de voorkeursgrenswaarde
- Bronmaatregelen voor het wegverkeer zijn beknopt afgewogen maar lijken niet doelmatig
- Het project ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidschermen langs de meeste wegen uit stedenbouwkundig oogpunt gezien onwenselijk zijn
- Een geluidscherm langs de rijksweg is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien wel mogelijk, echter gezien de beperkte ontwikkeling is het op financiële gronden niet doelmatig

Mitigerende maatregelen

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

Bronmaatregelen

Binnen het plangebied is als bronmaatregel het toepassen van stiller asfalt mogelijk. Het toepassen van een geluidsreducerend wegdektype (type ZSA-SD) op de Amstelstroomlaan kan een reductie van 2 tot maximaal 5 dB realiseren. Door het toepassen van stil asfalt op de Amstelstroomlaan wordt de voorkeursgrenswaarde echter nog steeds overschreden. Vanuit beheer is aangegeven dat op deze locatie het toepassen van stil asfalt niet goed uitvoerbaar is. Ook is het niet doelmatig om alleen voor dit gedeelte van het Amstelkwartier op dit moment deze maatregel te nemen.

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

Overdrachtsmaatregelen

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

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

Ontvangermaatregelen

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

7.4 Advies TAVGA

Het akoestisch onderzoek en het conceptbesluit hogere waarden zijn besproken in de het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) van 22 juni. De TAVGA heeft positief geadviseerd. In de TAVGA zitten deskundigen van de dienst Ruimtelijke Ordening, de Omgevingsdienst en de gemeentelijk geneeskundige dienst.

7.5 Conclusie

In het onderzoek is ten behoeve van deelgebied Amstelkwartier tweede fase weststrook noord de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer en de bedrijven beoordeeld. Uit de resultaten volgt dat voor de woonbebouwing de voorkeursgrenswaarde op enkele gevels wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer over de Amstelstroomlaan, Utrechtsebrug en de Rijksweg A2/A10. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Voor de woonbebouwing zijn hogere waarden vastgesteld. Zie voor het besluit hogere waarden Bijlage 3 Besluit hogere waarde sept 2017

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

8.2 Regelgeving

Wet Milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

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

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

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

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

- a. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- b. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
- c. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
- d. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een

stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;

- e. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

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

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

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

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

stof	toetsing van	grenswaarde	Geldig tot
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m ³ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m ³ Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011

fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.
--------------------------------	-----------------------------	----------------------	--

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

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

Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

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

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

Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

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

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

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

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof, PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden blijven gelden van $40 \mu g/m^3$ jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en $50 \mu g/m^3$ etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM_{10} .

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

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

Actieplan luchtkwaliteit

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

Richtlijnen gevoelige bestemmingen Amsterdam

Amsterdam heeft een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om het beschermen van gevoelige

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

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

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

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

8.3 Overamstel en het NSL

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

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

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit worden deze langs de Amstelstroomlaan mogelijk gemaakt. Omdat de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen als uitgangspunt wordt gebruikt bij

de planontwikkeling zullen gevoelige bestemmingen die in de toekomst gerealiseerd worden op voldoende afstand van nabijgelegen snelwegen, provinciale wegen en drukke stadstraten gerealiseerd moeten worden.

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

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

8.4 Aanvullend onderzoek luchtkwaliteit extra programma

In paragraaf 6.7 staat aangegeven dat er nieuwe verkeersberekeningen zijn gemaakt voor Overamstel. Dit is gedaan, omdat er qua infrastructuur meerdere varianten aanwezig zijn en het woningbouwprogramma is toegenomen. Om deze reden is er ook aanvullend onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd door Tauw "Onderzoek Luchtkwaliteit: extra programma in Overamstel", 31 mei 2017. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 4.

De conclusie van het onderzoek luidt als volgt:

"Voor de plansituatie (bloembakvariant), is voor zichtjaar 2027 voor NO₂ een maximale concentratie berekend van 24,2 ug/m³. Voor PM₁₀ en PM_{2,5} is dit respectievelijk 21,2 ug/m³ en 12,8 ug/m³. Het maximale aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ is 15 dagen per jaar. Al deze waarden liggen ruim beneden grenswaarden. Daarmee is dit project inpasbaar volgens de Wet Milieubeheer, titel 5.2: Luchtkwaliteitseisen, voor wat betreft het aspect Luchtkwaliteit."

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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

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

Voor het plangebied zijn de volgende risicobronnen relevant:

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

9.2 Beleid en regelgeving

9.2.1 Inleiding

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

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

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

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

9.2.2 Risicovolle inrichtingen

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

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

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

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

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

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

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

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar. Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

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

9.2.4 Buisleidingen

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

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

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij

uitwerkingsplan_Amstelkwartier tweede fase weststrook noord (vastgesteld)

maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

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

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

9.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

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

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

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

Het uitvoeringsbeleid streeft naar extra bescherming van beperkt zelfredzame personen.

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

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

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

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

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

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

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

9.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsrisico's. Onderzoek is gedaan naar de externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door de nabij gelegen transportmodaliteiten spoor, weg en hoge druk aardgasleiding. Tevens zijn de effecten van een LPG vulpunt en een aantal gasinstallaties onderzocht. Voor een uitgebreide beschrijving van de externe veiligheidsaspecten die spelen bij de herontwikkeling van Overamstel wordt verwezen naar hoofdstuk 9 van bestemmingsplan 'Amstelkwartier tweede fase'. Dit hoofdstuk beperkt zich tot het recent uitgevoerde onderzoek met betrekking tot de gasleiding.

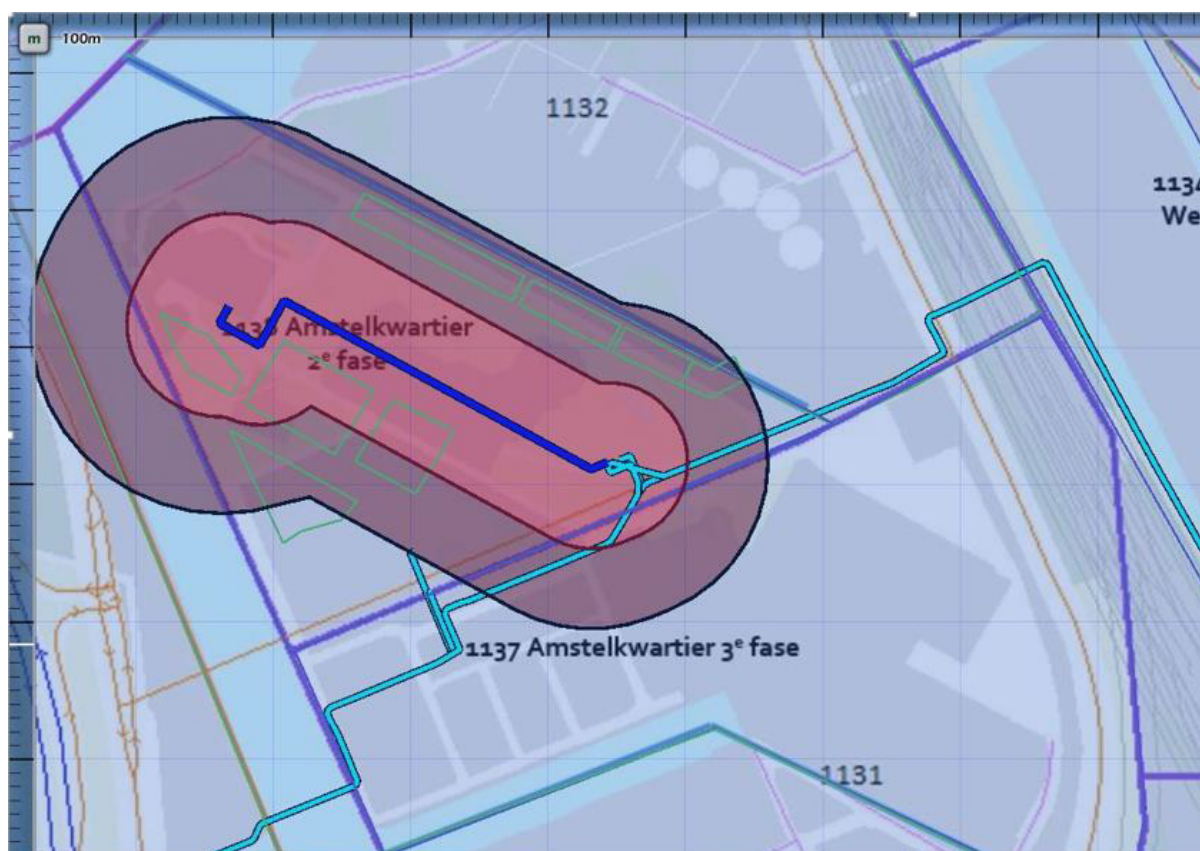
In Amstelkwartier tweede fase, binnen Overamstel, ligt een gasleiding. De te verleggen gasleiding ligt nabij het nieuwe gasverdeel- en gasontvangststation dat in het voormalige reguleursgebouw zal worden gerealiseerd. De externe veiligheidsrisico's van het verleggen van de hogedruk aardgasleiding is onderzocht (zie Bijlage 5 en Bijlage 9). Onderzocht is of voldaan wordt aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en wat de hoogte van het groepsrisico is in de bestaande en de nieuwe situatie.

9.3.1 Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico van de leiding is nergens hoger dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

9.3.2 Groepsrisico

Het invloedsgebied van de verlegde gasleiding wordt in onderstaande verbeelding weergegeven.



Figuur 15: Invloedsgebied verlegde gasleiding

De beoogde ontwikkeling van Amstelkwartier, tweede fase ligt deels binnen de 1 - 100% letaliteitszone en deels binnen de 100% letaliteitszone. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt in de huidige en toekomstige situatie niet overschreden. Het groepsrisico neemt ten opzichte van de huidige situatie wel met meer dan 10% toe.

9.4 Groepsrisicoverantwoording

9.4.1 Inleiding

Het plangebied ligt in het invloedsgebied van een vijftal hoge druk aardgasleidingen. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden in het inventarisatiegebied, het groepsrisico bedraagt 1,2 maal de oriëntatiewaarde. Het leidingdeel met het hoogste groepsrisico ligt niet in het plangebied. De ruimtelijke ontwikkeling van het gebied Amstelkwartier tweede fase weststrook heeft echter wel een invloed op de hoogte van het groepsrisico. De toename van het groepsrisico is groter dan 10%. Omdat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden wordt is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 12 van het Bevb.

Door de kans reducerende maatregel “striktere begeleiding bij werkzaamheden” (voor de leiding 3868_leiding-W-534-01-deel-1) kan het groepsrisico verlaagd worden tot onder de oriëntatiewaarde. Ook dan blijft een volledige verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk omdat de toename van het groepsrisico groter is dan 10% en het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Op basis van de risicoanalyse is door de regionale brandweer advies uitgebracht (Bijlage 6). Dit advies

is als input gebruikt bij het opstellen van de verantwoording en de beoordeling van de veiligheidssituatie. De wijzigingen van de leiding zijn van een beperkte invloed, hierdoor blijft het advies van de brandweer met kenmerk 000021/RoEv-2013 van 14 juni 2013 van kracht.

9.4.2 Verantwoording van het groepsrisico

De verantwoording van het groepsrisico volgens het Bevb dient de volgende onderdelen te bevatten:

1. De aanwezige en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken.

Het aantal personen in het plangebied neemt niet toe. De dichtheid van personen in het invloedsgebied van de vijf hoge druk aardgasleidingen neemt echter wel toe daar de nieuwe bebouwing in specifieke bouwvlakken komt in de invloedsgebieden.

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

De hoogte van het groepsrisico neemt toe voor vier van de hoge druk aardgasleidingen. Het hoogste groepsrisico in de nieuwe situatie bedraagt 0,59 maal de oriëntatiewaarde bij het plangebied en 1,2 maal de oriëntatiewaarde in het inventarisatiegebied. In het inventarisatiegebied wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico dus overschreden.

3. Indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door de exploitant van de buisleiding die dat risico mede veroorzaakt

De kans verlagende maatregel "striktere begeleiding bij werkzaamheden" (voor de leiding 3868_leiding-W-534-01-deel-1) leidt tot een groepsrisico dat onder de oriëntatiewaarde ligt. Met de Gasunie is afgesproken deze maatregel toe te passen om de kans te reduceren.

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

Deze mogelijkheden zijn in het kader van de beperkte verlegging van de gasleiding niet onderzocht.

5. De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst

De kans verlagende maatregel "striktere begeleiding bij werkzaamheden" (voor de leiding 3868_leiding-W-534-01-deel-1) leidt tot een groepsrisico dat onder de oriëntatiewaarde ligt.

6. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Mogelijke maatregelen uit het brandweeradvies:

a) Bronmaatregelen:

- 1) Voorzieningen treffen die de kans op een ongeval met de hogedruk aardgasleiding in het

plangebied verkleinen, zoals het markeren en vrijhouden van de leidingstraat en het beschermen van de leiding tegen beschadigingen door graafwerkzaamheden.

2) Werkzaamheden in de omgeving van de hogedruk aardgasleiding alleen onder strikte voorwaarden toestaan.

De kans verlagende maatregel “striktere begeleiding bij werkzaamheden” voor de leiding W-534-01-deel-1 is een maatregel als genoemd onder 2)

b) Effect-beperkende maatregelen

Constructies van nieuwe gebouwen zodanig uit voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

7. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet

Maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid uit het brandweeraadvies:

1) Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen.

2) Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goed voorbeeld hiervan is: De ‘wat doe je’ campagne.

9.5 Conclusie

Het plaatsgebonden risico van de te verleggen gasleiding vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. Het berekende groepsrisico, neemt toe met de verplaatsing van de aardgasleiding en de invulling en de locatie van de bouwvlakken. Het groepsrisico blijft wel onder de oriëntatiewaarde.

Bij de verlegging van de gasleiding wordt door het bevoegd gezag met de Gasunie en Liander afgestemd over de meest veilige oplossing/inrichting. De kans verlagende maatregel “striktere begeleiding bij werkzaamheden” (voor de leiding 3868_leiding-W-534-01-deel-1) leidt tot een groepsrisico dat onder de oriëntatiewaarde ligt. Met de Gasunie is afgesproken deze maatregel toe te passen.

Op basis van de hoogte van het berekende risico's in combinatie met de mogelijke maatregelen ter beperking van risico's wordt de verlegging van de gasleiding aanvaardbaar geacht.

9.6 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid gemeente Amsterdam

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

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

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

Voor Amstelskwartier tweede fase is in dit bestemmingsplan juridisch geborgd dat voor de directe bestemmingen die zijn gelegen binnen de 100% letaliteitszone van de gasleidingen en de GOS/GET geen vestiging van objecten voor minder zelfredzamen mogelijk is. In het uitwerkingsplan is dit overgenomen. Onder meer door te bepalen dat vestiging van functies voor minder zelfredzame personen binnen de 'zone externe veiligheid' (= 100% letaliteitszone: zie paragraaf 9.2.5) niet is toegestaan. Binnen de uit te werken bestemmingen die zijn gelegen in de 100% letaliteitszone kunnen objecten voor minder zelfredzame personen alleen mogelijk worden gemaakt als bij de uitwerking blijkt dat risico's aanvaardbaar zijn en geaccepteerd door het bevoegd gezag. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan de uitgangspunten van het uitvoeringsbeleid van de gemeente Amsterdam.

Hoofdstuk 10 Milieuhinder bedrijvigheid

10.1 Algemeen

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

10.2 VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering

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

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze "Staat van Inrichtingen" maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de in dit plan opgenomen bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, bedrijven toegestaan met activiteiten van categorie A en B.

10.3 Bestaande bedrijven

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

Het gebied ten zuiden van het plangebied is thans geheel een bedrijvengebied. In het gebied zijn diverse bedrijven gevestigd. Ook in de toekomst zullen bedrijven ten zuiden van Amstelkwartier tweede fase gevestigd blijven. Omdat Amstelkwartier tweede fase kan worden aangemerkt als een gemengd gebied, is besloten om voor de beoordeling of de voorziene woningbouw in Amstelkwartier tweede fase aanvaardbaar is ten opzichte van de bestaande bedrijvigheid de afstandstap met een stap te verlagen. Er is onderzocht of en in hoeverre de voorziene woningbouw ten opzichte van de bestaande bedrijvigheid

ten zuiden van het plangebied mogelijk is. Mede gelet op de afstand tussen de woningen in het plangebied en de bedrijven ten zuiden van het plangebied leveren de aanwezige bedrijven uit milieuoogpunt geen enkele belemmering op en zijn zonder meer verenigbaar met de voorziene woningbouw.

10.4 Bedrijven en beroepen aan huis

Dit uitwerkingsplan laat bedrijven en beroepen aan huis toe. In de bijlage van de regels is de Lijst van bedrijven functiemenging opgenomen. Bedrijven in de categorie A en B zijn toegelaten als aan huis verbonden bedrijven en beroepen.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

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

Ten behoeve van het moederplan is onderzoek uitgevoerd. Het is noodzakelijk om de bodem te saneren. De sanering wordt zodanig uitgevoerd dat het mogelijk is om parkeergarages te realiseren met een diepte van 4 meter onder peil. Voor een uitgebreide beschrijving van de bodemonderzoeken wordt verwezen naar het moederplan.

Hoofdstuk 12 Water

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf. In het moederplan is een uitgebreide waterparagraaf opgenomen. Dit is een uitwerkingsplan dat voldoet aan de uitwerkingsregels. Ook qua verhardingen en bebouwd oppervlak blijft het uitwerkingsplan binnen hetgeen al mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan.

In de uitwerkingsregels zijn standaardregels opgenomen m.b.t. waterkering die aanwezig is naast de Duivendrechtsevaart binnen het plangebied.

Hoofdstuk 13 Luchthaven indelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart (artikel 8.8 lid 1) is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

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

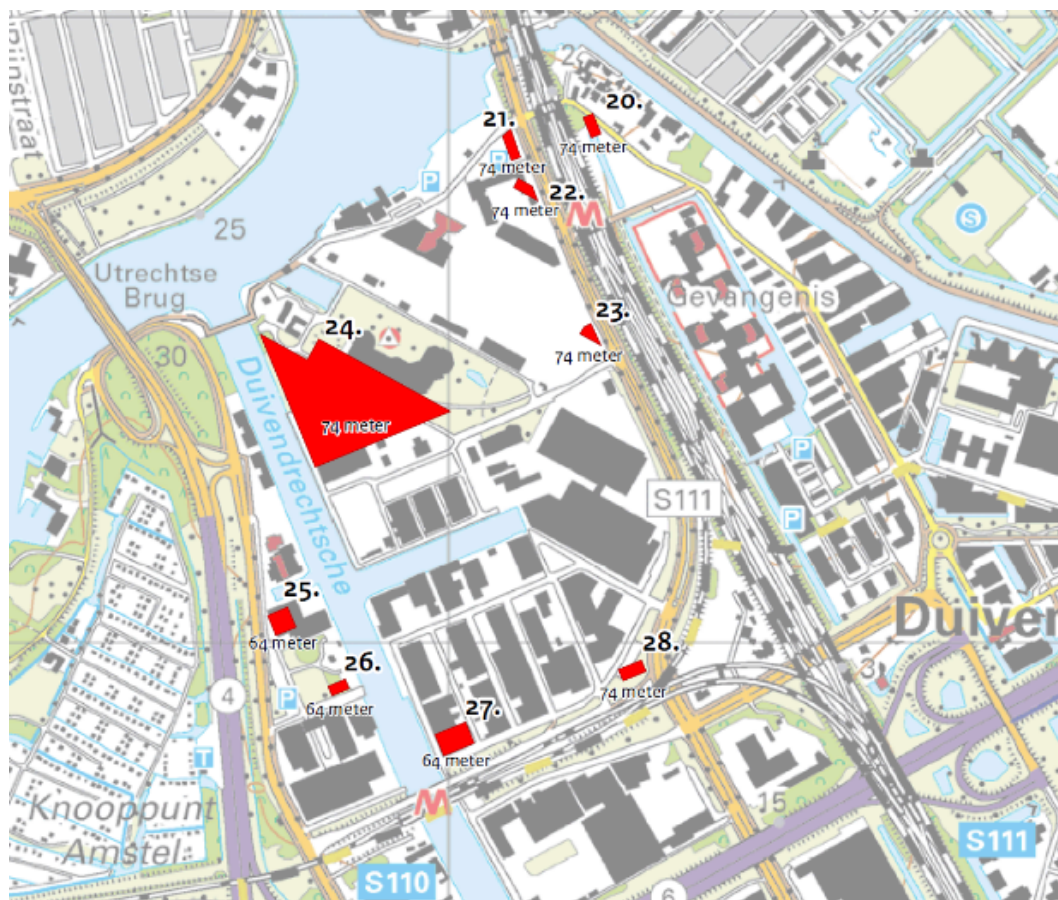
1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
2. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
3. De maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband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

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

In het LIB is in bijlage 4a een kaart opgenomen met toetshoogtes. Hoger bouwen dan aangegeven op deze kaart is alleen toegestaan, mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. Daarnaast zijn in bijlage 8a plannen opgenomen welke zijn uitgezonderd van deze verplichting. Hierin is ook 'Amsterdam Oost – Amstelkwartier 2de fase, Ooststrook' opgenomen.

Het hoogteaccent van 70 meter maakt echter geen onderdeel uit van de Ooststrook, maar van de Weststrook. Op de kaart is wel de Weststrook opgenomen. Vandaar dat er vanuit wordt gegaan dat er in de tekst weststrook had moeten staan. De voorwaarde voor de uitzondering van de verplichting voor dit plangebied, is dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart. Dit is reeds gebeurd.

Het uitwerkingsplan is in overeenstemming met het LIB en het hoogteaccent van 70 meter vormt geen belemmering.



Figuur 16: Uitgezonderd gebied ex. artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b jo. Bijlage 8a LIB, afkomstig uit 'Rapport beschrijving bouw- en bestemmingsplannen'

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Algemeen

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

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

Ten behoeve van het moederplan is onderzoek uitgevoerd naar de cultuurhistorie en archeologie binnen het Amstelkwartier. Ten aanzien van dit uitwerkingsplan is in het noorden een klein gebied opgenomen waar mogelijke archeologische waarden te verwachten zijn. Hiervoor zijn er in de uitwerkingsregels standaardregels opgenomen m.b.t. archeologische waarden die aanwezig kunnen zijn en de noodzakelijkheid voor onderzoek. Voor het overige deel van het plangebied zijn er geen archeologische waarden te verwachten.

Voor een uitgebreide beschrijving van de onderzoeken inzake archeologie en cultuurhistorie, alsmede de geldende regelgeving, wordt verwezen naar het moederplan.

Hoofdstuk 15 Natuur en landschap

15.1 Algemeen

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

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

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

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

15.2 Regelgeving

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Het beschermen van soorten en gebieden is vastgelegd in deze wet, waarbij aansluiting is gezocht van de natuurwetgeving op het omgevingsrecht.

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

15.3 Beleid

Ecologische Hoofdstructuur, landelijk en provinciaal beleid

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voormalig Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

Eens per tien jaar worden er zogenoemde 'Rode Lijsten' opgesteld met soorten die uit Nederland zijn verdwenen of dreigen te verdwijnen. Voor het Ministerie van EZ zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

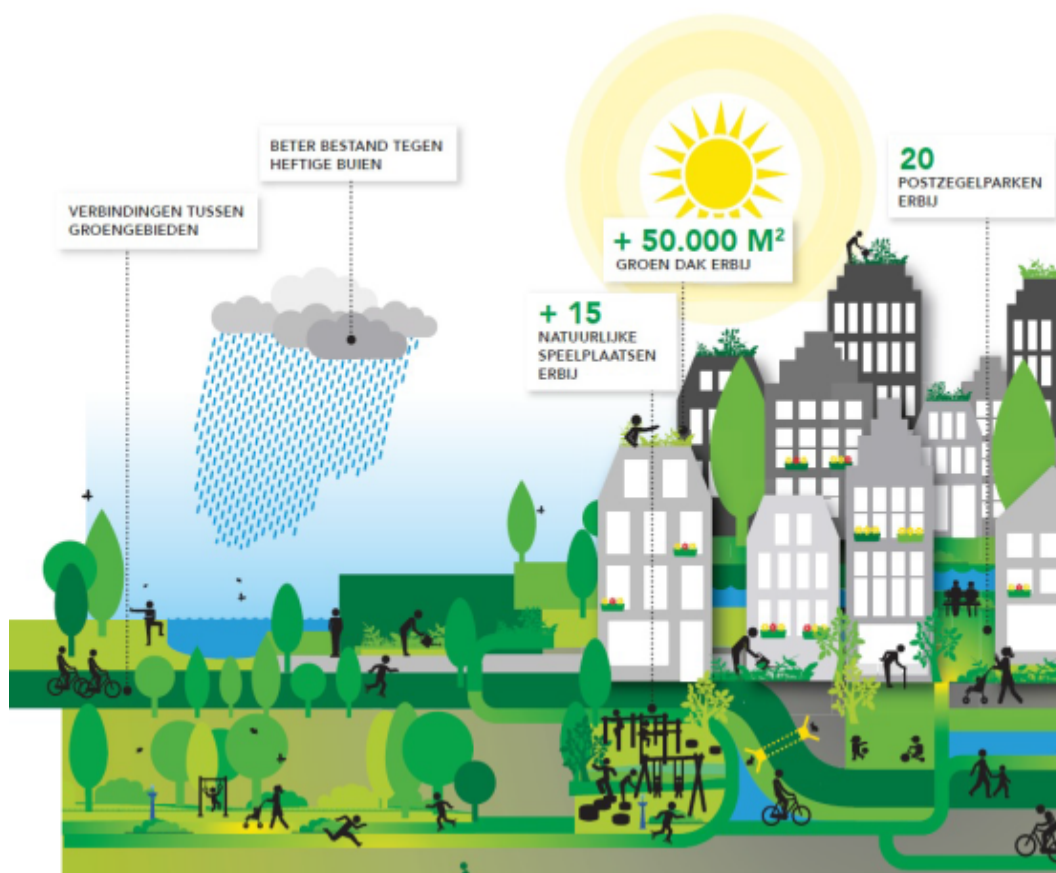
In de structuurvisie van Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor functiewijzigingen, die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Eventuele wijzigingen kunnen aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.

Ecologische structuur, Amsterdams beleid

Een uitwerking van de "Structuurvisie 2040" is de ecologische visie. Deze is in juli 2012 door de Gemeenteraad vastgesteld. De onderstaande kaart laat de ecologische structuur zien, zoals die door (grondgebonden) dieren wordt gebruikt. Er is de afgelopen jaren enorm geïnvesteerd in de ecologische zones, behalve voor de versterking van de biodiversiteit is het voor bewoners een belangrijke mogelijkheid om in de buurt te recreëren of even te bekomen van de bruisende stad.

Agenda Groen 2015-2018

Amsterdam heeft veel groen. Omdat veel Amsterdammers geen tuin hebben, heeft het groen in en om de stad een bijzondere functie: het is de tuin van alle Amsterdammers.



Figuur 17: agenda groen

De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarnaast kan groen bijdragen aan meer biodiversiteit in de stad. De gemeente Amsterdam zet de komende jaren in op 50.000 m² extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket. Het is wenselijk om bij nieuwbouwplannen zoveel mogelijk natuurinclusief te bouwen. Men moet hierbij denken aan het inpassen van verblijfplaatsen voor vogels en vleermuizen in gebouwen of objecten, het creëren van faunapassages bij infrastructuur en de omgeving inrichten met schuil- en foerageergebied voor soorten zoals de huismus (zoals bv inheemse bloemen, kruiden en heesters, mussenhaag). De agenda Groen ondersteunt samenwerkingsverbanden tussen bewoners, organisaties en professionals op het gebied van groeninitiatieven.

Gedragscode Amsterdam

De gedragscode Amsterdam (2009-2018) beschrijft de voorzorgsmaatregelen die men moet nemen voor de instandhouding van beschermde soorten, danwel de versterking hiervan. De gedragscode kan worden toegepast bij bestendig beheer en onderhoud.

15.4 Onderzoeken in 2012 en in 2016

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is als deelrapportage een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd door Dienst Ruimtelijke Ordening (september 2012). Dit onderzoek is opgenomen in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase.

Bij dit onderzoek stonden twee vragen centraal:

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

Uit dit onderzoek kwamen geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan naar voren.

Aangezien dit onderzoek meer dan 5 jaar oud is, is in 2016 opnieuw een natuuronderzoek uitgevoerd. Dit is het 'Natuuronderzoek Amstelkwartier tweede en derde fase te Amsterdam'. Deze resultaten worden in onderstaande paragraaf besproken.

15.5 Natuuronderzoek Amstelkwartier tweede en derde fase

In april 2016 is door Adviesbureau E.C.O. Logisch verkennend natuuronderzoek uitgevoerd middels een quickscan ecologie. Uit de quickscan is gebleken dat het projectgebied mogelijk functies herbergt voor broedvogels met jaarrond beschermde nestlocaties, beschermde flora en vleermuizen.

In opdracht van gemeente Amsterdam is door Adviesbureau E.C.O. Logisch aanvullend onderzoek uitgevoerd. Hierbij is onderzoek gedaan naar jaarrond beschermde nestlocaties van vogels, aanwezigheid beschermde flora en naar het gebruik van het projectgebied door vleermuizen. Dit rapport bevat de resultaten van het aanvullend onderzoek en aanbevelingen ten opzichte van de Flora- en faunawet en Wet natuurbescherming.

15.5.1 Methodiek onderzoek

Er zijn ten behoeve van broedvogels, flora en vleermuizen verschillende inventarisaties uitgevoerd tussen 18-04-2016 en 19-12-2016 met variërende tijdstippen en weersomstandigheden.

Broedvogels

Het onderzoek naar broedvogels bestaat uit een inventarisatie van nesten en territoria binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden in het projectgebied. Het gaat hierbij om categorieën 1-5 uit de herziene vogellijst van het Ministerie van E, L & I welke 26 augustus 2009 is gepubliceerd. De methode voor het inventariseren van broedvogels is gebaseerd op de BMP-methode van SOVON1. Om de aanwezigheid van broedgevallen en territoria vast te stellen zijn vijf bezoeken aan het projectgebied gebracht. Het eerste bezoek heeft tijdens de habitatscan plaatsgevonden, de andere vier bezoeken vanaf zonsopkomst tot circa één uur na zonsopkomst.

Het inventariseren van broedvogels heeft plaatsgevonden in de periode 1 april tot 15 juli 2016. De inventarisaties zijn verspreid over de aangegeven onderzoeksperiode uitgevoerd met een minimale tussenpose van 10 dagen, om de trefkans op zowel vroeg als later in het seizoen aanwezige soorten te vergroten.

Flora

Het projectgebied is in de maand juli te voet doorkruist en geïnventariseerd op de aanwezigheid van

beschermde flora. In september is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar beschermde muurplanten. Tijdens de overige inventarisaties is eveneens aandacht besteed aan het voorkomen van beschermde flora.

Vleermuizen

Onderzoek naar vleermuizen is te verdelen in het inventariseren van zomer- en kraamverblijfplaatsen, paarverblijfplaatsen en zwermplaatsen, winterverblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied. Per mogelijke functie is er onderzoek verricht conform het Vleermuisprotocol 20132.

De inventarisaties met betrekking tot vleermuizen zijn met behulp van een zogenaamde batdetector uitgevoerd. Adviesbureau E.C.O. Logisch werkt standaard met de Petersson D240X of een vergelijkbare detector. Dit apparaat vangt de ultrasone geluiden van vleermuizen op en maakt deze hoorbaar voor het menselijk gehoor. Daarnaast biedt het apparaat de mogelijkheid geluiden op te nemen voor analyse achteraf. Enkele soorten zijn namelijk zeer moeilijk te determineren in het veld en vereisen een controle met behulp van analyse-software.

De toegepaste methodiek wordt hier per functie nader toegelicht.

Zomer- en Kraamverblijfplaatsen

In de periode 15 mei - 15 juli is het projectgebied onderzocht op de aanwezigheid van zomer- en kraamverblijfplaatsen van vleermuizen. Deze inventarisatie bestaat uit twee rondes, waarvan er één in de vroege ochtend vanaf circa twee uur voor zonsopkomst is uitgevoerd. De andere ronde heeft 's avonds plaatsgevonden vanaf zonsondergang.

Paarverblijfplaatsen en zwermplaatsen

In de periode 15 augustus - 15 september zijn twee inventarisaties van twee uur uitgevoerd, om paarverblijfplaatsen en zwermplaatsen vast te stellen dan wel uit te sluiten. De inventarisaties zijn afgestemd op zwermgedrag van de te verwachten soorten.

Winterverblijfplaatsen

Tijdens de inventarisaties in het paarseizoen is aandacht besteed aan het middernachtzwermen van vleermuizen bij potentiële winterverblijven. In de maand december zijn de aanwezige boomholtes onderzocht met een endoscoop of boomcamera op de aanwezigheid van overwinterende vleermuizen.

Vliegroutes en foerageergebieden

De inventarisaties naar vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen zijn simultaan met de overige vleermuisinventarisaties uitgevoerd. Hierbij zijn de aanwezige vliegroutes en foerageergebieden op kaart ingetekend.

15.5.2 Resultaten onderzoek

Broedvogels

Binnen het projectgebied zijn geen jaarrond beschermde nestlocaties van vogels waargenomen. Er zijn in totaal twee broedgevallen van de houtduif, één broedgeval van de ekster en één broedgeval van de zwarte kraai binnen het projectgebied aangetroffen. De nestlocaties staan weergegeven in bijlage 1 van het onderzoek. Er is territoriaal gedrag van de heggenmus, grote bonte specht, koolmees, merel, tjiftjaf, winterkoning en de zwartkop waargenomen. Het territoriaal gedrag van de heggenmus, winterkoning en de zwartkop zijn meerdere keren in hetzelfde struweel waargenomen. Dit territoriaal gedrag van deze soorten duidt erop dat er mogelijk broedlocaties van deze soorten in dit struweel aanwezig zijn. De vogelsoorten die zijn waargenomen binnen het projectgebied zijn de ekster, fuut, gaai, groenling, grote bonte specht, halsbandparkiet, heggenmus, houtduif, kauw, koolmees, meerkoet, merel, nijlgans, pimpelmees, scholekster, tjiftjaf, wilde eend, winterkoning, zilvermeeuw, zwarte kraai en de zwartkop.

Flora

In het projectgebied zijn meerdere exemplaren van de brede wespenorchis en de kleine maagdenpalm aanwezig. De locaties van de kleine maagdenpalm zijn aangeplant. De standplaatsen van de aangetroffen beschermde soorten staan op kaart weergegeven in bijlage 2. Er zijn geen beschermde muurplanten waargenomen. In het projectgebied waren tijdens eerdere onderzoeken in 2013 exemplaren van de soorten daslook en rietorchis aanwezig. De exemplaren van de daslook waren aangeplant en zijn door onbekende oorzaak verdwenen. De exemplaren van de rietorchis zijn door successie verdwenen.

Vleermuizen

Binnen het projectgebied zijn de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis waargenomen. Per onderzochte functie wordt het gebruik van het projectgebied nader toegelicht. De resultaten van het vleermuisonderzoek staan op kaart weergegeven in bijlage 3.

Zomer- en Kraamverblijfplaatsen

In deze periode zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Er zijn foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis binnen het projectgebied waargenomen. De waargenomen individuen van de gewone dwergvleermuis foerageerden voornamelijk langs de watergang en bomen aan de noord- en westzijde van het projectgebied. Verspreid door het projectgebied zijn incidenteel enkele foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis waargenomen.

Paarverblijfplaatsen en zwermplaatsen

In het projectgebied zijn geen paarverblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Er zijn twee baltsende individuen van de gewone dwergvleermuis waargenomen. Eén individu baltste boven de watergang aan de westzijde van het projectgebied en toonde geen binding met de bebouwing in het projectgebied. Het andere individu baltste aan de noordzijde van het projectgebied, langs de appartementen buiten het projectgebied en toonde geen duidelijk binding met de bebouwing in het projectgebied. Er zijn meerdere foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis en twee foeragerende individuen van de ruige dwergvleermuis binnen het projectgebied waargenomen. Deze individuen zijn incidenteel en in lage dichtheden waargenomen.

Winterverblijfplaatsen

Op maandag 19 december zijn de aanwezige boomholtes onderzocht met een endoscoop op de aanwezigheid van overwinterende vleermuizen. Hierbij zijn geen overwinterende vleermuizen of sporen van recentelijk gebruik door vleermuizen waargenomen. Uit één van de boomholtes, welke te zien is op de afbeelding hiernaast, kwamen tijdens het onderzoek twee halsbandparkieten gevlogen. Deze halsbandparkieten zouden mogelijk de boomholte komend broedseizoen als nestlocatie kunnen gebruiken.

Vliegroutes en foerageergebieden

Er zijn geen vliegroutes in het projectgebied waargenomen. Er zijn foerageergebieden van de gewone dwergvleermuis binnen het projectgebied waargenomen. Voornamelijk de watergang en de groenstructuren aan de west- en noordzijde van het projectgebied worden gebruikt als foerageergebied door de aanwezige individuen van de gewone dwergvleermuis. Verspreid door het projectgebied zijn incidenteel enkele foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis waargenomen. In het najaar zijn er twee foeragerende ruige dwergvleermuizen waargenomen.

Overige soorten

In het projectgebied zijn de egel en het konijn waargenomen. Het projectgebied biedt suboptimaal leefgebied voor de kleine marterachtigen, zoals de bunzing, hermelijn en de wezel. Binnen het projectgebied zijn er geen sporen en aanwezigheid van deze soorten waargenomen.

15.5.3 Belang projectgebied

Het projectgebied bevat elementen welke worden benut door beschermde soorten. In tabel 2 is weergegeven welke functies in het projectgebied zijn aangetroffen.

Tabel 2: Beschermde functies projectgebied Flora- en faunawet	Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam	Functie
Categorie 5	Ekster	<i>Pica pica</i>	Nestlocatie
	Heggenmus	<i>Prunella modularis</i>	Territorium/ nestlocatie
	Houtduif	<i>Columba palumbus</i>	Nestlocatie
	Winterkoning	<i>Troglodytes troglodytes</i>	Territorium/ nestlocatie
	Zwarte kraai	<i>Corvus corone</i>	Nestlocatie
	Zwartkop	<i>Sylvia atricapilla</i>	Territorium/ nestlocatie
Tabel 1	Brede wespenorchis	<i>Epipactis helleborine</i>	Standplaats
	Kleine maagdenpalm	<i>Vinca minor</i>	Standplaats
Tabel 3	Gewone dwergvleermuis	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Foerageergebied Baltsterritorium
	Ruige dwergvleermuis	Ruige dwergvleermuis <i>Pipistrellus nathusii</i>	Foerageergebied

De waargenomen territoria en de nestlocaties van de ekster, heggenmus, houtduif, winterkoning, zwarte kraai en de zwartkop zijn van beperkt belang voor de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie. In de directe omgeving zijn voldoende groenstructuren aanwezig welke geschikt zijn bevonden voor nestlocaties van deze soorten.

De standplaatsen van de brede wespenorchis zijn van gering belang voor de gunstige staat van instandhouding van deze soort. De standplaatsen van de kleine maagdenpalm zijn van geen belang voor de gunstige staat van instandhouding van deze soort, omdat het hier gaat om aangeplante exemplaren. Door de geplande werkzaamheden zullen de standplaatsen mogelijk worden vernietigd.

De aangetroffen foerageergebieden zijn voor de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis niet essentieel voor de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie. De foerageergebieden worden slechts incidenteel door enkele exemplaren van deze soorten benut. Er is voldoende alternatief foerageergebied in de directe omgeving aanwezig waardoor eventuele effecten verwaarloosbaar zijn. De werkzaamheden zullen geen negatieve effecten hebben op de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis.

15.5.4 Conclusie

Binnen het projectgebied zijn geen jaarrond beschermde nestlocaties van broedvogels waargenomen. Er zijn wel nestlocaties van de ekster, houtduif en zwarte kraai waargenomen. Er zijn meerdere exemplaren van de brede wespenorchis en de kleine maagdenpalm in het projectgebied aanwezig. Deze soorten zijn beschermd. In het projectgebied zijn geen verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen waargenomen. Het aanwezige foerageergebied binnen het projectgebied is voor de gewone dwergvleermuis van gering belang, gezien dit door slechts enkele individuen wordt benut. Daarnaast zijn er voldoende alternatieven in de omgeving aanwezig. Een ontheffing inzake de Wet Natuurbescherming wordt niet noodzakelijk geacht.

Aanbevelingen ten opzichte van de Wet Natuurbescherming

Het projectgebied bevat elementen waarin vogels tot broeden kunnen komen. In de groenstructuren zijn nestlocaties van de ekster, houtduif en zwarte kraai waargenomen en territoria van zangvogels. Het is daarom wenselijk om de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren (globaal 15 maart – 15 juli), om overtreding van de Wet Natuurbescherming te voorkomen. Indien broedgevallen ten tijde van de werkzaamheden aanwezig zijn mogen deze niet verstoord of vernietigd worden.

De brede wespenorchis was een soort uit tabel 1 van de Flora- en faunawet, maar is dat niet meer onder de Wet Natuurbescherming.

Aantasting van foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen zijn enkel ontheffing plichtig indien zij van essentieel belang zijn voor de functionaliteit van de verblijfplaatsen van de betreffende soort, doordat er onvoldoende alternatieven voorhanden zijn. Er zijn echter geen essentiële foerageergebieden en vliegroutes binnen het projectgebied aangetroffen. Hieronder staan twee vrijblijvende maatregelen om het aanwezige habitat voor vleermuizen in het projectgebied zoveel mogelijk te behouden.

Het is wenselijk de verlichting aan de eventuele nieuwbouw te minimaliseren, om het habitat voor vleermuizen zoveel mogelijk te behouden. Dit kan worden gerealiseerd door de verlichting te voorzien van een naar beneden gericht armatuur zodat er weinig lichtuitstraling naar de omgeving wordt geproduceerd. Te veel lichtuitstraling kan voor verstoring zorgen van het aanwezige foerageergebied in en rondom het projectgebied.

Het is wenselijk zoveel mogelijk van de groenstructuren binnen het projectgebied te behouden. De groenstructuren zorgen voor luwte en voedsel waardoor ze er aan bijdragen om in het projectgebied een geschikte leefomgeving voor vleermuizen te behouden.

15.6 Conclusie

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

Er is een kans op verblijfplaatsen van vleermuizen in gebouwen. Deze gebouwen staan in Amstelskwartier, derde fase. Voor de uitvoering van Amstelskwartier tweede fase weststrook noord speelt dit aspect niet.

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

Hoofdstuk 16 Duurzaamheid

16.1 Algemeen

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

16.2 Amstelkwartier 2e fase weststrook

Het doorontwikkelen van Amstelkwartier 2e fase past in de duurzame uitbreidingsstrategie van de gemeente Amsterdam. In deze strategie vindt uitbreiding plaats direct grenzend aan de bestaande stad. Een hoge dichtheid en een mix van functies zorgen voor een levendige en compacte stad met goede mogelijkheden voor collectieve oplossingen, zoals hoogwaardig OV, groenstructuren en een duurzame energie infrastructuur.

In de Businesscase Amstelkwartier 2e fase ('saneren en verstandig verder, 2012) werd uitgegaan van verplaatsing van een gasverdeelstation en een gasexpansieturbine (GET), waarmee in een groot deel van de benodigde elektriciteitsvraag zou kunnen worden voorzien. Inmiddels is gebleken dat het opnieuw exploiteren van een GET onrendabel is en afgeraden wordt. Hiermee vervalt een belangrijke bron van duurzame energie in het gebied. Op vele andere punten van de Agenda Duurzaam Amsterdam scoort het plan echter goed. Er wordt daarom niet gezocht naar mogelijkheden om de energieopwekking van de GET te compenseren.

16.2.1 Agenda Duurzaam Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft in maart 2015 de agenda 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. Dit is de Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Per thema is aangegeven op welke wijze de ontwikkeling van Amstelkwartier 2e fase bijdraagt aan deze agenda.

Duurzame energie

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik en draait op hernieuwbare bronnen. Voor nieuwbouw gelden steeds striktere landelijke normen voor de energiehuishouding. Landelijke normen komen steeds dichterbij de Amsterdamse norm van een Epc (energie prestatie coëfficiënt) van 0,15. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat er geen gas wordt aangelegd in nieuwbouwprojecten.

Stadswarmte

Er is gekozen om aan te sluiten bij het stadswarmtenet, net als bij de 1e fase van Amstelkwartier. Dit stadswarmtenet is een hoge temperatuur warmtenetwerk dat wordt gevoed door de gasgestookte Diemercentrale. Aansluiting op het stadswarmtenet past bij de ambitie in de Agenda Duurzaam Amsterdam om 40.000 extra aansluitingen op het stadswarmtenet te realiseren tot en met 2020.

De wetgeving omtrent warmte is sinds de 1e fase wel veranderd. De gemeente moet een warmteplan opstellen om te sturen op het aansluiten op het warmtenet. Ontwikkelaars en gebruikers worden hierbij

verplicht aan te sluiten op stadswarmte, tenzij zij zelf met een meer duurzaam alternatief komen. Er geldt een uitzondering voor zelfbouwers.

Overige duurzame bronnen

Bij de epc eis van 0,15 zullen over het algemeen zonnepanelen worden aangelegd. Uitgangspunt voor de gebouwen is daarom dat er zonnepanelen op de daken komen te liggen. Overige duurzame bronnen in de directe omgeving van het plangebied zijn een datacenter, kantoren en het oppervlaktewater van de Amstel. De eerste twee zijn voor laagwaardige restwarmte. Het oppervlaktewater kan ook worden gebruikt voor het regenereren van koude bronnen.

Schone lucht en Duurzame mobiliteit

Het thema Schone lucht benoemt in de Agenda Duurzaam Amsterdam een ambitie en maatregelen, die voortbouwen op de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Het gaat daarbij om mobiliteit gerelateerde maatregelen. Ook voor deze locatie geldt dat de luchtverontreiniging van het verkeer afkomstig zal zijn. Daarnaast wordt de luchtkwaliteit sterk beïnvloed door de omgeving.

Walkeable city: OV en fiets

Het gebied sluit aan op de bestaande stad en haar voorzieningen. De dichtheid van het gebied is hoog, in de omgeving is een mix van functies aanwezig en er komt hoogwaardige openbare ruimte. De voorwaarden zijn daarmee aanwezig voor een levendig stedelijk leven, waar de voetganger zich thuis voelt. Om de rest van de stad te bereiken, bestaat een goede ontsluiting van het gebied met openbaar vervoer en met de fiets. Daarbij wordt de bereikbaarheid per fiets vergroot door te investeren in extra fietsverbindingen.

Lage parkeernormen

Aangezien deze locatie goed aansluit bij het concept van de walkeable city – is het niet noodzakelijk het autoverkeer optimaal te faciliteren. Er wordt hier gekozen voor lage parkeernormen.

Elektrisch Vervoer

Elektrisch vervoer heeft de toekomst: het is duurzaam en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Elektriciteit is de belangrijkste drager voor hernieuwbare energie en elektrische voertuigen stoten geen emissies uit. Om elektrisch vervoer in het gebied mogelijk te maken, is het van belang dat hiervoor infrastructuur aanwezig is. Er is daarbij een onderscheid in de oplaadinfrastructuur die bij oplevering aanwezig moet zijn en de oplaadinfrastructuur die alleen moet zijn voorbereid. Door middel van de aanleg van mantelbuizen, kan de oplaadinfrastructuur meegroeien met het daadwerkelijke gebruik en worden kostbare investeringen in een latere fase voorkomen.

Het gaat om oplaadfaciliteiten in zowel de openbare ruimte als voor de privégarages op eigen terrein. Voor de openbare ruimte is het uitgangspunt, dat 100% van de parkeerplaatsen bij oplevering daarop is voorbereid. De aanwezigheid van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte sluit goed aan bij stadsbrede autodeelsystemen met een elektrische autovloot.

Voor de particuliere garages geldt dat de ontwikkelaar bij de tender een visie moet hebben op duurzame mobiliteit. De percentages voor laadplekken bij oplevering en voorbereiding zijn hier onderdeel van. Daarnaast kan de visie ook gaan over autodeelsystemen en de opwek van duurzame energie.

Circulaire economie

Het thema circulaire economie is veelomvattend. Voor gebiedsontwikkeling ligt de focus op circulair bouwen en op de wijze waarop wordt omgegaan met huishoudelijk afval.

Circulair bouwen

Bij circulair bouwen gaat het om het slim omgaan met materialen en het rekening houden met veranderingen door de tijd. Het gebouw moet zich aan de tijd kunnen aanpassen net als de functie van het gebouw. Gebouwen dienen flexibel te kunnen worden heringericht. Hergebruik van materialen verdient de voorkeur. Ook lokale materialen die zonder veel energie zijn te winnen, scoren relatief goed. Gebouwen zijn demontabel en materialen worden gedocumenteerd, zodat materialen elders kunnen worden hergebruikt. Hoogwaardige materialen die lang meegaan worden ingezet voor de schil van gebouwen met een lange levensduur. Bij het tenderen van kavels is circulair bouwen het onderscheidend criterium voor duurzaamheid. Duurzaamheid telt voor 1/3e mee bij de selectie van inschrijvingen. Daarvoor wordt op het moment van tenderen de laatste stand van zaken met betrekking tot deze maatlat gebruikt. Hierin worden de ervaringen met de MPG (MilieuPrestatieGebouwen) en de circulaire maatlat voor Buiksloterham meegenomen. Los daarvan bestaat een minimum-eis van een Epc (energieprestatiecoëfficiënt) van 0,15, conform de Amsterdamse standaard.

Huishoudelijk afval

De gemeente heeft in de Agenda Duurzaam Amsterdam het doel opgenomen om het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval van 19% in 2013 omhoog te brengen naar 65% in 2020. Dit gebied sorteert voor op de nieuwe gemeentelijke afvalrichtlijnen voor nieuwbouwgebieden. Per afvalstroom is aangegeven per hoeveel huishoudens een afvalbak dient te worden geplaatst. Dit is opgenomen in het stedenbouwkundig plan 'Amstelkwartier 2e fase Weststrook' hoofdstuk 11, Beheer en exploitatie openbare ruimte.

Klimaatbestendigheid

Voor een klimaatbestendig plan is een pakket van samenhangende maatregelen gedefinieerd. Dit zijn maatregelen die meestal zowel ten gunste komen aan de regenbestendigheid, hittebestendigheid en goed zijn voor de flora en fauna. De maatregelen hebben te maken met de aanwezigheid van groen, de mogelijkheid om water vast te houden in tijden van regen en om water te verdampen in tijden van hitte. In de huidige situatie is er een aantal groenvoorzieningen, dat positief werkt voor de klimaatbestendigheid:

- aanwezigheid park
- aanwezigheid water in omgeving
- bestaande bomen

In het ontwerp is rekening gehouden met extra groenvoorzieningen:

- bomen in de straten
- groenstrook in Amstelstroomlaan
- groenstrook bij kade
- geveltuinen in grote straten
- binnentuinen met aanzienlijk deel oppervlak volle grond (zonder parkeergarage eronder)

Voorwaarden en aandachtspunten gebouwen

Om de klimaatbestendigheid verder te verhogen, gelden de volgende randvoorwaarden voor de gebouwen:

- groene daken: alle daken zijn groen en hebben een watervertragende werking.

Daarmee hebben deze daken ook een functie voor de natuur. Bovendien kijken de gebruikers van de hogere gebouwen in de omgeving op de mooie intensief groene daken en genieten zo van een mooi uitzicht. Dit past ook bij het natuurinclusief bouwen.

De volgende aandachtspunten worden meegegeven aan de ontwikkelaars:

- het groen inrichten van voortuinen en achtertuinen
- Een souterrain kan last ondervinden bij zware regenval
- De bovenste appartementen aan de Amstelstroomlaan hebben met de oriëntatie op het zuiden en hun hoogte (boven de bomen uit) een hitterisico bij hoogzomerse dagen.

De volgende maatregelen dragen bij aan de hittebestendigheid: kleur van de gebouwen, oriëntatie op de zon, maatgeving ramen en isolatiewaarde.

Rainproof

De Rainproof opgave voor Amstelkwartier 2e fase ligt hoofdzakelijk bij:

- Het vasthouden van hemelwater en benutten ervan (voor bijvoorbeeld de groenvoorziening, dakterrassen en tuinen);
- Het afvoeren van hemelwater in geval van extreme buien.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

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

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

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het uitwerkingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het uitwerkingsplan geformuleerd.

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

17.2 Planvorm

Dit uitwerkingsplan is een gedetailleerd eindplan, waarvan de bestemmingen en de maximale bouwmogelijkheden bekend zijn.

17.3 Artikelgewijze toelichting

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan

de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.

- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

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

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

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

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

Artikel 3 Tuin - 1

Binnen de bestemming Tuin-1 mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht zoals erfafscheidingen, entreeportalen en luifels. Daarnaast mogen in/ en uitritten ten behoeve van de gebouwde parkeervoorzieningengerealiseerd worden. Carports en overige overkappingen zijn niet toegestaan.

Artikel 4 Tuin - 2

De binnengebieden van de bebouwing hebben de bestemming Tuin-2 gekregen. Deze gebieden dienen vrij te blijven van bebouwing. Een uitzondering hierop zijn verdiepte of halfverdiepte parkeeroplossingen. Deze mogen binnen een aangegeven gedeelte (specifieke vorm van tuin -1) wel gerealiseerd worden. Binnen de bestemming Tuin-2 mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht zoals erfafscheidingen.

Artikel 5 Verkeer

De binnenstraten in het plangebied hebben de bestemming Verkeer gekregen. Deze straten zijn zowel voor het gemotoriseerd verkeer als het langzaam verkeer toegankelijk.

Artikel 6 Wonen - 1

De stadsblokken zijn bestemd als Wonen - 1. Binnen de woonfunctie is praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie. Verder is één kinderopvangvoorziening met buitenruimte toegelaten.

Binnen het bouwvlak moet een deel van de gronden onbebouwd blijven (volle grond). Hiervoor is de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' opgenomen. Per aanduiding dient één opening in het bouwblok aangebracht te worden, over de volledige hoogte van het bouwblok met een minimale breedte van 5 meter;

Er zijn alleen gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Deze moeten zo veel mogelijk verdiept of half verdiept worden gerealiseerd. De parkeervoorzieningen moeten minimaal 5 meter terug liggen van de voorgevel. Parkeren op maaiveld mag uitsluitend binnen het hoofdgebouw plaatsvinden. Bij ondergronds bouwen dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met de kwaliteit van de ondergrond. Omdat op het terrein een gasfabriek gevestigd is geweest bevinden zich verontreinigingen in de ondergrond die bij ontgraving mogelijk leiden tot overlast voor de omgeving. Dat geldt met name voor ontgravingen beneden de grondwaterspiegel. Het is daarom verboden om dieper dan 3,00 meter NAP te bouwen.

Artikel 7 Wonen - 2

Het woonblok waarin een toren van maximaal 70 meter mag worden gerealiseerd heeft de bestemming Wonen-2. Hier zijn in de plint naast woningen ook andere functies toegelaten, zoals bedrijven, dienstverlening, culturele voorzieningen en horeca. Deze andere functies zijn begrensd tot maximaal 1000m² bvo, waarvan horeca tot 200m² bvo. Het geheel aan functies - exclusief parkeren mag 16.000m² bvo bedragen.

Het bouwblok van Wonen-2 laat drie verschillende hoogtes toe in maximale percentages:

maximaal 24 meter	
maximaal 47 meter	maximaal 25%
maximaal 70 meter	maximaal 50%

Voor een hoogte van maximaal 24 meter is geen maximaal percentage toegelaten, omdat er ook minder dan hetgeen maximaal gebouwd kan worden, mogelijk gemaakt is. Deze regeling geeft veel ontwerprijheid.

Er zijn alleen gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Deze moeten verdiept worden gerealiseerd. Bij ondergronds bouwen dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met de kwaliteit van de ondergrond en de beschermingszone van de waterkering. Er is met de sanering rekening mee gehouden dat eventueel een parkeervoorziening in 2 lagen ondergronds nodig is. Het is verboden om dieper dan 6,00 meter NAP te bouwen.

Artikel 8 Waarde - Archeologie

Voor de gronden met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie geldt dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 500 m² en dieper is dan 3,50 m onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit

kunnen zijn.

Artikel 9 Waterstaat-Waterkering

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

Artikel 10 Antidubbelregel

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

Artikel 11 Algemene bouwregels

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

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

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

Het aantal woningen voor het uitwerkingsplan geldt voor de bestemmingen Wonen -1 en Wonen -2 gezamenlijk. Daarom is in de algemene gebruiksregels het maximum aantal woningen (610) geregeld.

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

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt de situering van de aanduiding "Veiligheidszone - externe veiligheid" te wijzigen of te verwijderen. Bij de toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid vindt het bevoegd gezag advies in bij de beheerder van de leiding.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Met deze regel kan het bevoegd gezag afwijken van onderdelen van de bestemmingsbepalingen, mocht

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

Artikel 15 Overgangsrecht

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

Artikel 16 Slotregel

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

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

18.1 Het uitwerkingsplan en de Grex

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

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

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

Dit is een uitwerkingsplan. De economische uitvoerbaarheid is reeds aangetoond in het moederplan. Voor een uitgebreide toelichting van de economische uitvoerbaarheid van het plan wordt verwezen naar het moederplan.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

Uit de nota van toelichting bij het Bro blijkt dat slechts bij hoge uitzondering, indien het duidelijk gaat om een herziening van geringe omvang dan wel van in planologisch opzicht ondergeschikt belang, geen overleg zal hoeven plaats te vinden. Dit uitwerkingsplan maakt onderdeel uit van het in 2013 vastgestelde bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. In het kader van dit bestemmingsplan heeft al vooroverleg plaatsgevonden met alle vooroverlegpartners.

Het uitwerkingsplan blijft binnen de gestelde kaders. Bij het uitwerkingsplan zijn geen provinciale belangen betrokken.

Het stedenbouwkundig plan is in overleg met Waternet tot stand gekomen. Het stedenbouwkundig plan is vertaald in dit uitwerkingsplan. Gezien hun betrokkenheid bij de totstandkoming, is het wettelijke vooroverleg niet nodig.

19.2 Behandeling van zienswijzen

Het ontwerp Uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase weststrook noord heeft ingevolge artikel 3.9a Wro 6 weken ter inzage gelegen vanaf 13 juli 2017 tot en met 23 augustus 2017. Belanghebbenden zijn in deze periode in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. De bestuurscommissie van stadsdeel Oost is gelijktijdig gevraagd advies uit te brengen over het ontwerpwijzigingsplan.

Er zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn aanleiding het uitwerkingsplan op onderdelen te wijzigen. Voor de zienswijzen, de beantwoording van de zienswijzen en de aanpassingen die als gevolg van de zienswijzen zijn doorgevoerd, wordt verwezen naar de Nota van beantwoording zienswijzen.

