

Langzaamverkeersbrug Kop Weespertrekvaart

03



Behoort bij de beschikking van
het college van burgemeester
en wethouders van Amsterdam,



Kenmerk: HZ_WABO-2018-010255

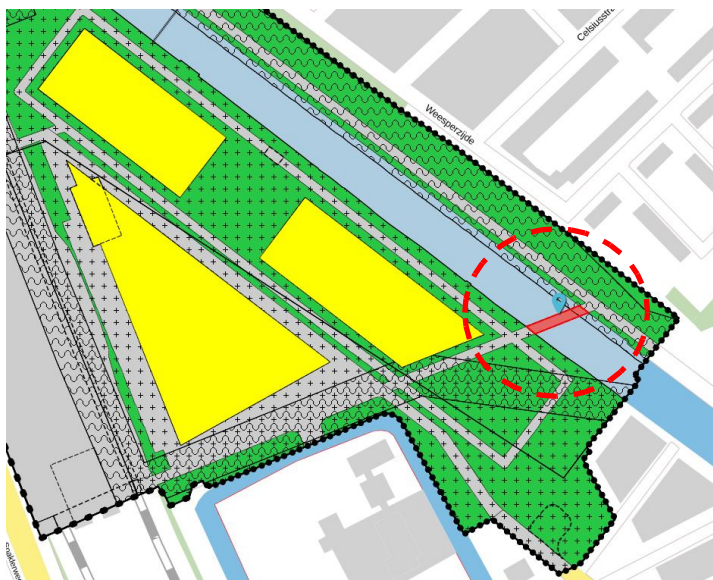


Aantal pagina's: 19

Hoofdstuk 1 Inleiding

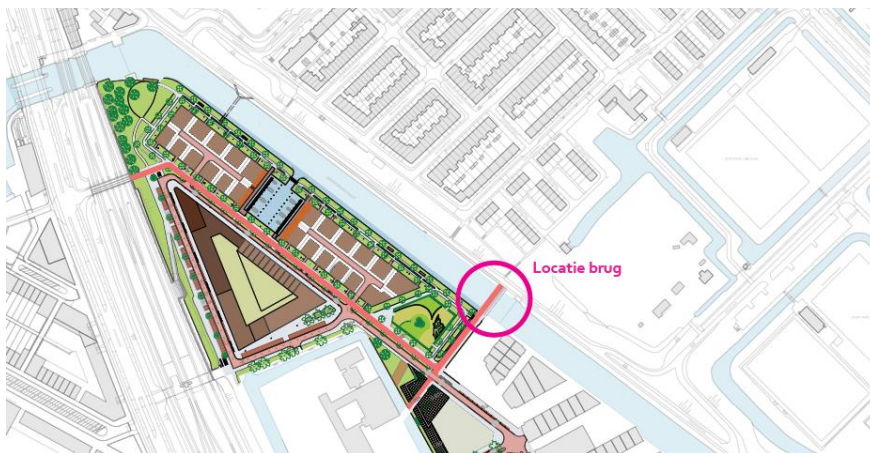
1.1 Aanleiding

Momenteel is de ontwikkeling van het gebied Kop van de Weespertrekvaart volop gaande. Een onderdeel van deze ontwikkeling is de bouw van een fiets- en voetbrug over de Weespertrekvaart. Het geldende bestemmingsplan "Kop Weespertrekvaart" staat de bouw van een voet- en fietsbrug toe over de Weespertrekvaart. De ligging van deze brug is op de verbeelding van dit bestemmingsplan exact aangeduid. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede opgenomen van de verbeelding van dit bestemmingsplan.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Kop Weespertrekvaart"

Om de nieuw te realiseren brug, beter te laten aansluiten op de nieuwe fietsroutes richting de Weespertrekvaartbuurt Midden en Oost, hebben burgemeester en wethouders op 7 november 2017 besloten om de brug niet schuin over de Weespertrekvaart aan te leggen in het verlengde van het fietspad vanaf station Spaklerweg, maar iets zuidelijker en haaks over de Weespertrekvaart. De geplande locatie van brug is weergegeven op onderstaande afbeelding.



Ligging geplande brug

Ten opzichte van de oorspronkelijke ligging ligt de nu geplande brug loodrecht (in plaats van diagonaal) over de Weespertrekvaart. De situering van de aanlanding aan de zijde van de Watergraafsmeer is daarbij in zuidelijke richting verplaatst. De aanlanding aan de zijde van de Kop van de Weespertrekvaart is ook in zuidelijke richting opgeschoven.

De thans voorgestelde ligging en locatie van de voet- en fiets is echter volgens het geldende bestemmingsplan niet toegestaan. Daarom dient voor het verlenen van een omgevingsvergunning te worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

De brug wordt aanbesteed en gebouwd volgens het principe van "Design and Construct". Omdat deze aanbestedingsprocedure nog plaats gaat vinden, is het ontwerp van de brug nog niet beschikbaar. Het is noodzakelijk dat, voordat de aanbesteding van de brug plaatsvindt, de voorgestelde ligging van de brug juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt. De thans aan te vragen omgevingsvergunning voorziet daarom toe op een vergunning om in afwijking van het geldende bestemmingsplan de betreffende gronden te mogen gebruiken voor de realisatie van de geplande brug. Nadat de aanbesteding is afgerond, zal voor de daadwerkelijke bouw door de bouwer een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

1.2 Bevoegdheden

Het project maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van Overamstel. Dit is een grootstedelijk project, waarvoor Stadsdeel Oost het bevoegd gezag is voor vergunningverlening, één en ander op grond van de door burgemeester en wethouders vastgestelde projectenlijst d.d. 30 mei 2017.

1.3 Geldend bestemmingsplan

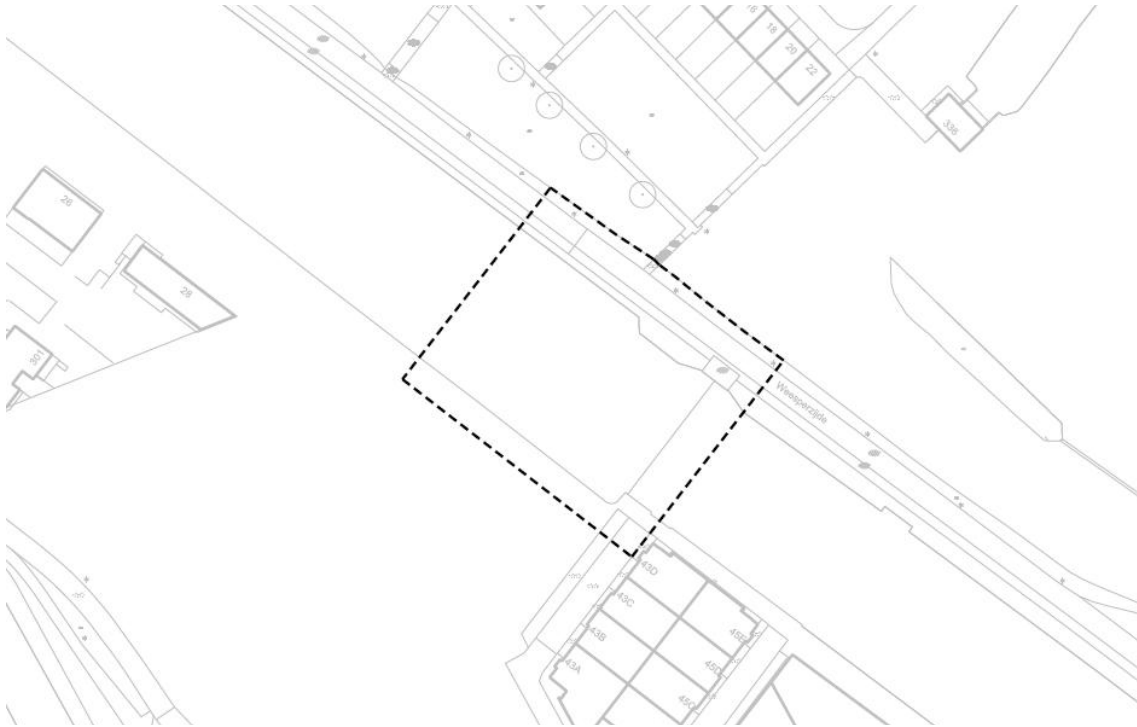
De locatie van de nieuw geplande voet- en fietsbrug ligt in het bestemmingsplan "Kop Weespertrekvaart", zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 16 juni 2010. Volgens dit bestemmingsplan heeft de locatie van de geplande brug de bestemming "Water". Deze bestemming is bestemd voor vaarwater, waterberging, behoud en verbetering van de ecologische verbindingzone en een voet- en fietsbrug ter plaatse van de aanduiding "relatie". De thans geplande brug ligt niet ter hoogte van de aanduiding "relatie". Daarnaast staat het bestemming "Verkeer-3" een brug ten behoeve van langzaam verkeer toe binnen de aanduiding "brug". Deze aanduiding is niet van toepassing op de onderhavige locatie. De voorgenomen bouw van de brug is daarom in strijd met het geldende bestemmingsplan.

1.4 Gevraagde omgevingsvergunning

Op grond van artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo is het verboden om zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan. Volgens artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo heeft het bevoegd gezag de bevoegdheid om voor een aanvraag voor de activiteit "gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan" een omgevingsvergunning te verlenen indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is hiervoor opgesteld.

Het bevoegd gezag wordt gevraagd om een omgevingsvergunning te verlenen voor het in afwijking toestaan van het gebruik van de binnen het hieronder aangegeven gemarkeerde besluitvak aangegeven gronden ten behoeve van een voet- en fietsbrug:

- met een maximale breedte van 10 meter een maximale hoogte van 8 meter, gemeten vanaf het plaatselijk aan te houden waterpeil en in gesloten toestand (met de klap dicht).
- De voorzieningen ten dienste van de brug (waaronder slagbomen) mogen een maximale hoogte mogen hebben van 10 meter, gemeten vanaf het aansluitende maaiveld (en derhalve niet vanaf het waterpeil).



Besluitvlak

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit 5 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt een tweede hoofdstuk dat een beschrijving geeft van de geplande brug. Het derde hoofdstuk bevat het relevant beleid. Hoofdstuk 4 gaat in op alle randvoorwaarden en verantwoordingsaspecten. Het laatste hoofdstuk heeft betrekking op de uitvoerbaarheid van het project.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Nut en noodzaak

Op dit moment is de Weespertrekvaartbuurt voor voetgangers en fietsers niet goed ontsloten door de barrièrewerking van het spoortalud en de Weespertrekvaart. De afstand tussen de dichtstbijzijnde Omvalbrug (bij de Spaklerweg) en de Duivendrechtsebrug meet maar liefst 1880 meter. De nieuwe brug voorziet in het creëren van een fijnmazigere infrastructuur voor fietser en voetganger. Tevens is het een belangrijke schakel in de verbinding tussen Amsterdam Zuidoost en Duivendrecht met Amsterdam Centrum. Op kleinere schaal zorgt de brug voor een betere aansluiting van de Weespertrekvaartbuurt op de stad.

Mede om bovenstaande redenen is het Stedenbouwkundig Plan voor de Kop Weespertrekvaart (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 juni 2009) reeds voorzien in de aanleg van één of meerdere bruggen over de Weespertrekvaart. Dit heeft ook zijn beslag gekregen in het bestemmingsplan "Kop Weespertrekvaart", zoals dat op 16 juni 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Op de kop van Overamstel, waar de Weespertrekvaart afbuigt naar de Amstel, komen belangrijke fietsroutes bij elkaar, namelijk de verbinding naar de binnenstad langs de Weesperzijde, de verbinding naar de Amstelscheg via de Korte Ouderkerkerdijk, de route langs de Weespertrekvaart richting de Diemerscheg, de verbinding via de Kruislaan naar Nieuwe Diep en tenslotte de verbinding via de Wenckebachweg naar Duivendrecht.

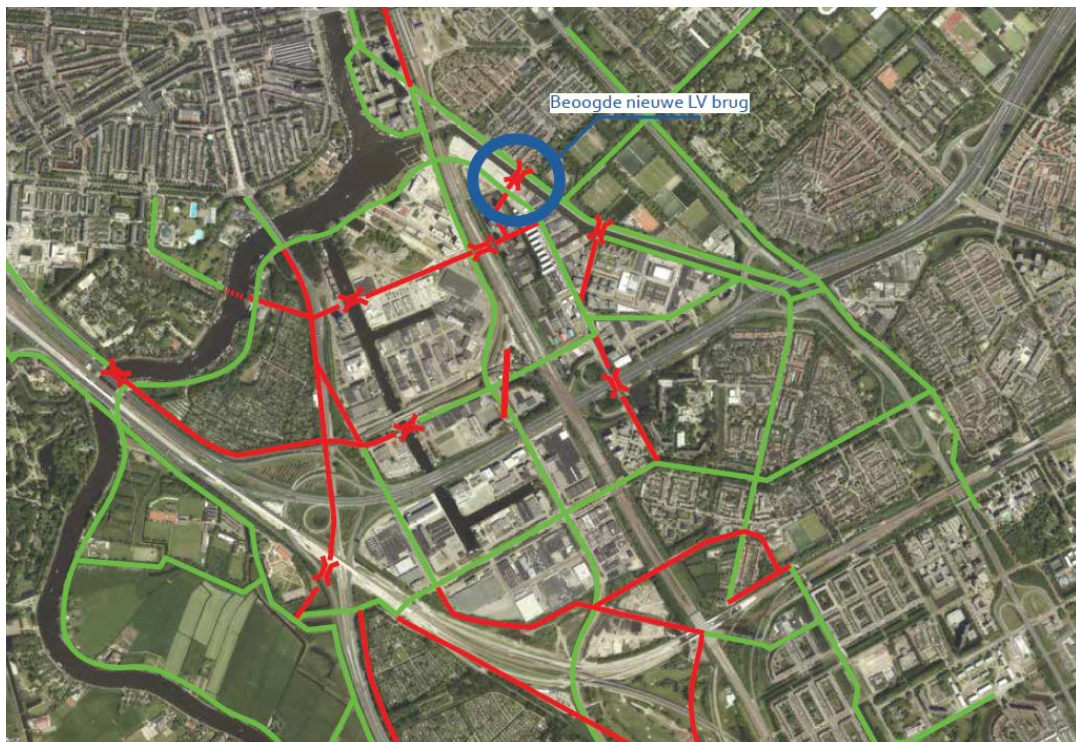
2.2 Nieuwe locatie en ligging voet- fietsbrug

Ten tijde van het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan voor de Kop Weespertrekvaart waren er nog geen plannen voor woningbouw in het gebied ten zuiden van de Kop Weespertrekvaart, de Weespertrekvaartbuurt Midden en Oost. Dit is de afgelopen jaren veranderd. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft het terrein van de Bijlmerbajes in oktober 2017 verkocht aan projectontwikkelaar AM. Deze ontwikkeling gaat daar zorgen voor de ontwikkeling van een flink aantal woningen en voorzieningen. Ook voor de studentenstrook en het bedrijventerrein aan de Wenckebachweg zijn plannen voor het toevoegen van woningbouw.



Locaties bruggen over Weespertrekvaart

Op 7 november 2017 hebben burgemeester en wethouders ingestemd met een aantal aanpassingen ten aanzien van de uitgangspunten in het stedenbouwkundig plan. Hierbij is onder andere besloten dat de hoge, niet beweegbare voetgangersbrug aan de noordkant van de Kop Weespertrekvaart vervalt (locatie A op onderstaande kaart). Dit in verband met de hoge kosten, de slechte toegankelijkheid voor mindervaliden, de veiligheid voor de scheepvaart en de verwachting dat zwemmers van de hoge brug af in de vaargeul zullen springen.



Locatie brug ten opzicht van bestaand (groen) en nieuwe (rood) fietsroutes en geplande langzaamverkeersbruggen

In samenhang met het vervallen van de hoge niet beweegbare voetgangersbrug is het de bedoeling dat de geplande fiets- en voetgangersbrug wordt verplaatst, verbreed en gedraaid (locatie B op onderstaande kaart). Hierdoor wordt de brug minder duur, krijgt de brug een grotere capaciteit en sluit hij beter aan op het (toekomstige) fietspaden netwerk. Tevens zorgt de brug op deze locatie voor een duidelijke scheiding tussen de twee stedenbouwkundige entiteiten ten noorden en ten zuiden van de brug.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kader stellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. De centrale visie is uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig'. De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

De bouw van een voet- en fietsbrug over de Weespertrekvaart is niet in strijd met het in het SVIR genomen beleid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De regels waarmee in de planvorming en in het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Voorliggend plan betreft de bouw van een voet- en fietsbrug en raakt niet aan nationale belangen waarvoor in het Barro (beschermende) regels zijn opgenomen.

Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en is als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 Bro. Het doel dat hiermee wordt beoogd, is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening bewerkstelligen, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering.

De Ladder is gericht op het tegengaan van leegstand. Daarom kan, mede gelet op de jurisprudentie van de Afdeling hierover, dat een langzaam verkeersburg niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid Bro.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een beweging belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te

zien. Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied.

De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het "Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040" zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. Op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze PRV trad in werking op 1 maart 2017. Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 de uitvoeringsregeling met betrekking tot regionale afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Holland vastgesteld. Deze uitvoeringsregeling is ook op 1 maart 2017 in werking getreden.

Voor wat betreft nieuwe stedelijke ontwikkeling/bestaand stedelijk gebied geldt dat het gebied Overamstel bestaand stedelijk gebied is en dat de transformatie van het gebied Overamstel voor woningbouw met de daarvoor benodigde voorzieningen als scholen, dienstverlening en kleinschalige bedrijvigheid en detailhandel in Overamstel regionaal is afgestemd.

De bouw van een fietsbrug maakt onderdeel uit van de transformatie van het gebied Overamstel en is in overeenstemming met het provinciaal beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

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

De locatie van de aanleiding aan de oostelijke zijde van de geplande brug (aan de zijde van de Watergraafsmeer) ligt in de Hoofdgroenstructuur. Volgens de Structuurvisie dienen plannen in de Hoofdgroenstructuur om advies te worden voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Dit geldt voor nieuwe bestemmingsplannen en voor afwijkingen op het bestemmingsplan in het kader van een omgevingsvergunning. Daarom is advies gevraagd aan de TAC.

De TAC heeft het plan op 29 augustus 2018 behandeld en heeft op 26 september 2018 een advies uitgebracht. De TAC constateert concluderend dat de realisatie van een fiets- en voetbrug over de Weespertrekvaart op deze locatie inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Wel is een aantal aandachtspunten relevant voor de verdere uitwerking. Het volledige advies is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden

4.1 MER

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken.

De m.e.r.-procedure is vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wm. In paragraaf 7.2 van de Wm en het bijbehorend Besluit Milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is vastgelegd wanneer het doorlopen van de m.e.r.-procedure verplicht is. In de bijlage, onderdeel C, staat per categorie aangegeven welke activiteiten in welke gevallen plan-m.e.r.-plichtig en/of Besluit-m.e.r.-plichtig zijn. In onderdeel D staat op dezelfde wijze aangegeven welke activiteiten en projecten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

Het plan heeft betrekking op de bouw van een voet- en fietsbrug. Een dergelijk besluit is niet m.e.r.-plichtig, Besluit-m.e.r.-plichtig en/of m.e.r.-beoordelingsplichtig. Verder is van belang voor dat het bestemmingsplan "Kop Weespertrekvaart" reeds een voet- fietsbrug mogelijk maakt en dat voorliggende ontwikkeling alleen betrekking heeft op een aanpassing van de ligging van deze brug.

Voor de bouw van de geplande voet- en fietsbrug bestaat op grond van deze conclusies geen plicht tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

Voor de goede orde wordt vermeld dat In het kader van nadere visievorming op onder meer verdichting en fasering in de transformatie van grote delen van het gebied "Overamstel" in 2013 een gecombineerde plan-/project-MER is opgesteld welke gekoppeld is aan de procedure van het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase. De MER Overamstel is bij de vaststelling van het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase op 27 november 2013 door de gemeenteraad aanvaard.

4.2 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder dient bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling die voorziet in nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden wanneer een geluidsgevoelige bestemming wordt toegevoegd. Tevens schrijft de Wet geluidhinder voor dat akoestisch onderzoek noodzakelijk is wanneer een nieuwe (spoor)weg en/of geluidzoneringsplichtig industrieterrein wordt aangelegd. Het voorliggende project heeft betrekking op de realisatie van een voet- en fietsbrug en heeft daarom geen betrekking op een nieuwe geluidsgevoelige of –producerende functie. Daarom is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk.

4.3 Lucht

Hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) is op 15 november 2007 in werking getreden. Het doel van dit hoofdstuk is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Luchtkwaliteitseisen vormen onder andere geen belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen als een project "niet in betekenende mate

bijdraagt (NIBM)” aan de luchtverontreiniging. Voorliggend project heeft betrekking op een burg waarover alleen langzaam verkeer zal rijden. Daarom draagt deze brug niet (in betekende) mate bij aan de luchtkwaliteit.

4.4 Bodem

Zijde Kop Weespertrekvaart

Ter plaatse van de locatie van de zuidelijke aanlanding van de brug is in 2017 een milieuhygiënisch bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd door CRUX Engineering b.v. uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van CRUX Engineering b.v. d.d. 7 juni 2017, rapportagenummer RA16828b3, projectnummer: 16828.

De grond ter plaatse van de boringen 01 t/m 06 is vanaf 0,5 à 2,0 m-mv tot de maximale onderzoeksdiepte van 5,0 m-mv sterk verontreinigd met PAK en plaatselijk met aromaten, cyanide en minerale olie. Ter plaatse van boring 08 bepekt het sterk verontreinigd traject zich tot 0,5-1,5 mmv en ter plaatse van boring 09 het traject 2,0-2,5 m-mv.

In de onderzochte grond is geen asbest aangetoond in een gehalte groter dan de detectielimiet. Het grondwater ter plaatse van de peilbuizen 01, 02, 03, 04, 05, 06 en 08 is sterk verontreinigd met PAK en plaatselijk met minerale olie, (vluchtige) aromaten en cyanide. In het grondwater ter plaatse van de peilbuizen zijn maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond in het grondwater. De aard en omvang van het in onderhavig onderzochte geval 'voormalige dakbedekkingfabriek Vesuvius' is in grote lijnen overeenkomstig zoals vastgesteld door UDM in 2006 (rap.nr. 05-05-348, d.d. 23 januari 2006).

Omdat er meer dan 25 m³ grond en 100 m³ grondwater sterk verontreinigd is, is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging zoals bedoeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Derhalve is er sprake van een saneringsnoodzaak. Er is geen sprake van een actueel (humaantoxicologisch en ecologisch) risico.

Bij werkzaamheden in de sterk verontreinigde grond en grondwater dient rekening te worden gehouden met de aangetoonde verontreinigingssituatie. Grondwerkzaamheden dienen als bodemsanering te worden beschouwd en de bijbehorende regels vanuit de Wet bodembescherming dienen in acht te worden genomen. Voorafgaand aan de werkzaamheden moet een goedgekeurd saneringsplan aanwezig zijn, dan wel melding worden gedaan in het kader van het besluit uniforme saneringen (BUS-melding).

Zijde Watergraafsmeer

Ter plaatse van de noordelijk, aanlanding, aan de zijde van de Watergraafsmeer is in 2016 een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van Antea Group, projectnummer 407373, 24 juni 2016 revisie 02

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de grond met bijmengingen ter plaatse van de nieuwe landhoofden over het algemeen sterk verontreinigd is met lood en/of zink en licht met overige zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. De waterbodem ter hoogte van de nieuwe bruggen is beoordeeld als klasse B. In het grondwater zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen gemeten. Deze resultaten voldoen aan de verwachting uit voorgaande onderzoeken.

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat het in het kader van de Wet bodembescherming noodzakelijk is om een BUS-melding te verrichten of een deelsaneringsplan op te stellen voorafgaande aan de voorgenomen werkzaamheden. De werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd door een gecertificeerde aannemer en moet een V&G plan worden opgesteld. Verder dient bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening te worden gehouden met een grondwateronttrekking.

Conclusie

Uit de verrichte bodemonderzoeken blijkt dat ter plaatse sprake is van bodemverontreinigingen. Bij de uitvoering van het project worden hiervoor de noodzakelijke maatregelen genomen. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar bij de gemeente. De bodemkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van de voet- en fietsbrug.

4.5 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

De Weespertrekvaart, aangelegd in de 17 eeuw, vormt een markant en historisch element in de omgeving. De vaart vormde een belangrijke schakel in het vervoersnetwerk van Amsterdam. In de 17e en 18e eeuw bouwden veel welgestelde Amsterdammers buitenplaatsen in de Watergraafsmeer. Vanwege de goede bereikbaarheid met de toenmalige stad (nu de historische binnenstad van Amsterdam) verschenen er ook buitenplaatsen direct langs de trekvaarten. In het plangebied bevonden zich twee buitenplaatsen, Waschlust en Solitudo of Lindenhoeven. Deze vormden de inspiratie voor het huidige villabuurtje 'De Buitenplaats'. Het jaagpad van de trekvaart lag aan de oostkant en bleef daardoor vrij van bebouwing.

Een voet- en fietsbrug over de Weespertrakvaart maakte reeds onderdeel uit van de totale ontwikkeling van de Kop van de Weespertrekvaart. Als gevolg van de nu geplande wijziging van de ligging van deze brug zijn er geen andere cultuurhistorische belangen in het geding dan bij de oorspronkelijke situering van de brug. De geplande aangepaste ligging van de voet- en fietsbrug leidt daarom niet tot wezenlijke aantasting van cultuurhistorische belangen.

Archeologie

Uit het advies van Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, d.d. 19 april 2018 met kenmerk 18-070 blijkt dat voor de planlocatie een hoge verwachting geldt vanwege resten van het historisch dijklichaam van de ringdijk om de Watergraafsmeer. Aangezien de voorgenomen bodemingreep groter is dan 100 m² (namelijk 300 tot 350 m²) en dieper gaat dan 0,5 m (namelijk tot 1,5 m onder maaiveld) is het project niet uitgezonderd van archeologisch onderzoek. Het verplichte veldonderzoek wordt geïntegreerd in de civieltechnische uitvoering, in de vorm van een archeologische begeleiding.

Als start van het archeologisch traject dient volgens landelijke regelgeving een Programma van Eisen (PvE) te worden opgesteld waarin de uitgangspunten van het veldonderzoek worden gespecificeerd. Op basis van dit PvE, dat voorafgaande aan de bodemingreep beschikbaar dient te zijn, wordt een praktisch werkplan en kostenraming uitgewerkt. Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam streeft hierbij naar maatwerk ten behoeve van efficiency en kostenbesparing.

Het advies van Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

4.6 Externe veiligheid

In het kader van het bestemmingsplan "Kop Weespertrekvaart " is reeds onderzoek gedaan naar externe veiligheid ten behoeve van de ontwikkeling van dit gebied, waaronder de aanleg van een voet- en fietsbrug. De nu geplande aangepaste ligging van de brug heeft geen effecten voor de externe veiligheid.

4.7 Natuur en landschap

Landschap

De Watergraafsmeer kent een vrij lage bebouwingsdichtheid en heeft een groen karakter. De oever aan deze zijde bestaat uit een lage, verticale damwand met hierachter een grasstrook van ca. 2,0 meter, dan een voet- en fietspad en een breed dijktafud met gras en beplanting richting de bebouwing beneden in de polder. De dijk inclusief de oever heeft een ecologische functie.

Aan de andere zijde van het water ligt het land hoger. Ten behoeve van de industrie is in het verleden de Groot-Duivendrechtse polder opgehoogd. De nieuwe bebouwing in de Weespertrekvaartbuurt krijgt een stedelijke uitstraling. De brug vormt de overgang van de Buitenplaats met een glooiende oever van stortsteen ten noorden van de brug en de Weespertrekvaartbuurt met een kade van damwanden en veel meer verharding ten zuiden van de brug. Vanaf deze kade bestaat een goed uitzicht over de groene Watergraafsmeer.

Een voet- en fietsbrug over de Weespertrakvaart maakte reeds onderdeel uit van de totale ontwikkeling van de Kop van de Weespertrekvaart. Als gevolg van de nu geplande wijziging van de ligging van deze brug zijn er geen andere landschappelijke belangen in het geding dan bij de oorspronkelijke situering van de brug. De geplande aangepaste ligging van de voet- en fietsbrug leidt daarom niet tot wezenlijke aantasting van landschappelijke belangen.

Natuur

In de huidige situatie zijn de oevers aan beide zijden van de Weespertrekvaart nieuw aangelegd; de stortstenen zuidwestoever is als onderdeel van het project Kop Weespertrekvaart in 2016 aangebracht (incl. de achterliggende zandophoging), de damwand in de noordoostoever (Weesperzijde) is in de winter 2013-2014 geplaatst. De stortstenen oever is aangelegd ten behoeve van het leefgebied van de Rivierdonderpad in de Weespertrekvaart. Deze soort is met de Wet Natuurbescherming niet meer beschermd.

In de oever aan de Weesperzijde zijn in de periode 2011-2014 tussen de Omval en de A10 Wilde marjolein en Rietorchis aangetroffen. Deze planten zijn destijds ten behoeve van de damwandwerkzaamheden in het kader van de gedragscode Flora- en faunawet verplant. Deze soorten zijn met de Wet Natuurbescherming niet meer beschermd. In het groeiseizoen vooruitlopend op de uitvoeringsperiode van de brug dient een ecooloog de eventueel te verwijderen oevervegetatie te schouwen en kunnen in het kader van de wettelijke zorgplicht eventueel maatregelen worden getroffen voor bijzondere vegetatie.

Uit meerdere onderzoeken is tevens gebleken dat de Weespertrekvaart geen essentiële vliegroute voor vleermuizen is (mededeling ECO Logisch, d.d. 30-10-2017). Wanneer tijdens uitvoering en in ontwerp rekening wordt gehouden met een beperkte uitstraling van licht op het water en de oever, dan wordt hiermee voldoende rekening gehouden met vleermuizen en de algehele ecologische functie van de Weespertrekvaart als onderdeel van de Ecologische Structuur/ Ecolint van de gemeente Amsterdam. In de periode 2011-2014 zijn op meerdere locaties langs de Weesperzijde Fauna Uittreed Plaatsen (FUP's) gerealiseerd. Binnen de scope van de brug bevindt zich geen FUP.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat ten aanzien van de natuur geen wezenlijke belemmeringen bestaan voor de bouw van de brug.

Belangrijke randvoorwaarde voor de brug is dat deze géén negatieve effecten heeft op het ecologisch functioneren van de Weespertrekvaart (water en oevers) als onderdeel van de Ecologische Structuur en Ecolint.

4.8 Water

Nautische eisen

Over de bouw van de brug is in 2015 overleg gevoerd met Waternet, de beheerder van de Weespertrekvaart. Dit overleg heeft geresulteerd in een nautisch advies van Waternet, waarin de eisen zijn opgenomen waaraan de langverkeersbrug moet voldoen. Door middel van deze eisen wordt gewaarborgd dat de Weespertrekvaart op adequate wijze bevaarbaar blijft voor de beroeps- en recreatievaart. Voor wat betreft de ruimtelijke inpassing van de brug zijn met name de eisen relevant die betrekking op de minimale doorvaarhoogte en -breedte van de brug en minimale breedte die vrij gehouden moet worden. De nautische eisen worden via de te sluiten contracten geborgd.

Waterberging

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan "Kop Weespertrekvaart" is onderzoek gedaan naar de effecten van deze ontwikkeling op de waterhuishouding. Bij dit onderzoek is al rekening gehouden met de bouw van een voet- en fietsbrug over de Weespertrekvaart.

De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de bijlage van dit bestemmingsplan. Uit deze resultaten blijkt dat de ontwikkeling van het gebied, inclusief een voet- en fietsbrug vanuit het oogpunt van de waterhuishouding uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De investering voor de realisatie van de voet- en fietsbrug komt voor rekening van de gemeente Amsterdam. De kosten hiervan worden gedekt vanuit de grondexploitatie Kop Weespertrekvaart in combinatie met een subsidie vanuit de vervoersregio.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Verklaring van geen bedenkingen

De gemeenteraad heeft op 10 september 2010 besloten om gevallen aan te wijzen als bedoeld in artikel 6.5, derde lid van het Besluit omgevingsrecht, waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen is vereist. Op grond van dit raadsbesluit is geen specifieke verklaring van geen bedenkingen nodig voor projecten die niet in strijd zijn met de kernpunten van de Structuurvisie Amsterdam, die niet in strijd zijn met de kantorenstrategie, dan wel het Locatiebeleid 2008 en geen activiteiten waarvoor een milieu-effectrapportage behoeft te worden opgesteld.

Communicatie

Op dinsdag 6 maart 2018 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden waar omwonenden, omliggende bedrijven en andere belangstellenden in de gelegenheid zijn gesteld zich te laten informeren over de geplande brug. Tijdens deze bijeenkomst is gepeild of er in de omgeving draagvlak is voor gewijzigde ligging van de brug. Gebleken is dat er een zeker draagvlak is de gewijzigde ligging.

Overleg Centrale Verkeerscommissie

De nieuwe locatie van de fiets- voetbrug (en de aangrenzende fiets- en voetpaden) zijn afgestemd met de Centrale Verkeerscommissie (CVC). De CVC is akkoord met de nieuwe locatie.

Overleg met betrokken overheden

Artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht bepaalt dat op de voorbereiding van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12 lid 1a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing is. Dit betekent dat burgemeester en wethouders vooroverleg over een dergelijke vergunning vooroverleg dienen te plegen.

Het voorgenomen bouwplan heeft betrekking op het gewijzigd uitvoeren van een brug die op grond van het geldende bestemmingsplan reeds is toegestaan. Daarom is enkel overleg gevoerd met Waternet. Het resultaat van dit overleg is weergegeven in deze onderbouwing.

Bijlage
Advies TAC



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
amsterdam.nl/TAC

Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

B&W - voor deze het algemeen bestuur van de
bestuurscommissie Oost
t.a.v. de heer J. van den Berg
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Datum 26 September 2018

Behandeld door Ruimte en duurzaamheid, Dhr. F. Bakkum
Telefoon 020 – 255 15 41 / 15 43
secretariaatTAC@amsterdam.nl

Onderwerp TAC-advies fiets- en voetbrug Weespertrekvaart

Geachte heer Van den Berg ,

Op 16 juli 2018 heeft u in het kader van de voorbereiding aanvraag omgevingsvergunning een advies gevraagd voor een fiets- en voetbrug over de Weespertrekvaart te Amsterdam Oost. Aangezien het hier gaat om een initiatief in de Hoofdgroenstructuur, is een advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) vereist. Dit advies vormt een noodzakelijk onderdeel van de toetsing aan de uitgangspunten van de Structuurvisie door B&W. De TAC is gehouden haar adviezen te baseren op de richtlijnen die zijn vastgelegd in het instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur van de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam'.

Beleidskader

Een deel van het plangebied valt volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 onder het groentype 'corridor'. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de volgende voor dit groentype geldende richtlijnen gehanteerd:

Gemeente Amsterdam

26 September 2018

TAC-advies fiets- en voetbrug

Weespertrekvaart

Pagina 2 van 3

Corridor	
Gebruik, gewenste beleving	Verplaatsing wandelend of per fiets via een bij voorkeur natuurlijk ingerichte groene parkstrook. Tevens ecologische verbindingzone. Meer dan bij groene routes heeft de groene corridor ook het karakter van een park- of natuurstrook.
Gewenste zonering	Combinatie van groene route en ecologische verbindingzone.
Type beheer	Groene route intermediair, ecologische verbindingzone extensief.
Ontsluiting	Ecologische verbindingzone niet of zeer beperkt ontsloten. Groene route is optimaal ontsloten.
Bezoekersdruk	Niet of zeer beperkt (ecologische verbindingzone) Hoog (op de begeleidende wandel- en fietspaden).
Voorbeelden	Oeverzone Ringvaart Haarlemmermeerpolder (Groene AS), westoever Zeeburgerweiland + aangrenzend deel Diemerzeedijk, Ringvaartoever bij FlevoPark, strook langs Noordhollandsch kanaal.
Belofsintentie	De ecologische verbindingzone wordt optimaal ingericht voor de betreffende doelsoorten, is niet of nauwelijks toegankelijk, maar wel goed zichtbaar. De groene route is aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers, geeft een goed zicht op de ecologische verbindingzone.
Inpasbare voorzieningen	Ecologische zone: Geen. Groene route: kleinschalige recreatieve en op de natuur gerichte elementen: picknicktafel, bankje, informatiebord, uitkijksplatform, vogelkijkscherm. De corridors mogen niet (verder) worden doorsneden met infrastructuur of anderszins hun kwaliteit als groene route annex ecologische verbindingzone verliezen. Als er privétuinen binnen de corridors vallen dan mogen deze niet worden verhard.

Het plan

Momenteel is de ontwikkeling van het gebied Kop Weespertrekvaart volop gaande. Een onderdeel van deze ontwikkeling is de bouw van een fiets- en voetbrug over de Weespertrekvaart. Het geldende bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart staat de bouw van een fiets- en voetbrug toe. Op dit moment is de Weespertrekvaartbuurt niet goed ontsloten door de barrièrewerking van het spoortalud en de Weespertrekvaart. De afstand tussen de dichtstbijzijnde Omvalbrug (bij de Spaklerweg) en de Duivendrechtsebrug meet maar liefst 1880 meter. De nieuwe brug voorziet in het creëren van een fijnmazigere infrastructuur voor fietser en voetganger. Tevens is het een belangrijke schakel in de verbinding tussen Amsterdam Zuidoost en Duivendrecht met Amsterdam Centrum. Op kleinere schaal zorgt de brug voor een betere aansluiting van de Weespertrekvaartbuurt op de stad.

Om de nieuw te realiseren brug beter te laten aansluiten op de nieuwe fietsroutes richting de Weespertrekvaartbuurt Midden en Oost, heeft het college van B & W besloten om de brug niet schuin over de Weespertrekvaart aan te leggen in het verlengde van het fietspad vanaf station Spaklerweg, maar iets zuidelijker en haaks over de Weespertrekvaart. Een haakse brug over de Weespertrekvaart is goedkoper voor zowel de aanleg- als de beheerfase. Een schuine brug is duurder doordat de brug langer is en een schuin beweegbaar brugdeel en de aanlanding naar een schuine brug beiden technisch gecompliceerder zijn. Als gevolg van deze verplaatsing is de geplande brug in strijd met het bestemmingsplan. De brug wordt aanbesteed en gebouwd volgens het principe van "Design and Construct". Omdat deze aanbestedingsprocedure nog plaats gaat vinden, is het ontwerp van de brug nog niet beschikbaar. Het is noodzakelijk dat, voordat de aanbesteding van de brug plaatsvindt, de voorgestelde ligging van de brug juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt indien inpasbaar geacht. De thans aan te vragen omgevingsvergunning voorziet daarom toe op een vergunning om in afwijking van het geldende bestemmingsplan de betreffende gronden te mogen gebruiken voor de realisatie van de geplande brug. Nadat de aanbesteding is afgerond, zal voor de daadwerkelijke bouw een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

De nieuwe brug komt loodrecht op de Weespertrekvaart te liggen en wordt uitgevoerd als een beweegbare brug om de scheepvaart niet te blokkeren. De brug verbindt verschillende typen oevers - de groene oever van de Watergraafsmeer aan de oostkant en de meer stedelijke kade van de Weespertrekvaartbuurt ten zuiden van de brug en een oever van stortstenen ten noorden van de brug aan de westkant. Slechts de locatie waar de brug aanlandt op de groene oever van de Weespertrekvaart (noordzijde) maakt onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur. Belangrijke

Gemeente Amsterdam

16 September 2018
TAC-advies fiets- en voetbrug
Weespertrekvaart
Pagina 3 van 3

randvoorwaarde voor de brug is dat deze géén negatieve effecten heeft op het ecologisch functioneren van de Weespertrekvaart (water en oevers) als onderdeel van de Ecologische Structuur en Ecolint.

Advies

Op grond van de door u verstrekte informatie (oplegnotitie TAC 16 juli 2018, ruimtelijke onderbouwing langzaamverkeersbrug Kop Weespertrekvaart juli 2018) constateert de TAC dat de realisatie van een fiets- en voetbrug over de Weespertrekvaart op deze locatie inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur.

Vanuit het functioneren van de Hoofdgroenstructuur (groentype corridor) maken de oude en de nieuwe positie van de bruggen geen wezenlijk verschil. De TAC constateert dat het betreffende bestemmingsplan dat een brug mogelijk maakt over de Weespertrekvaart destijds niet voorgelegd is aan de TAC. Een betere inpassing en kostenbesparing zijn valide argumenten om de brug recht in plaats van schuin op de noordzijde van de Weespertrekvaart in de Hoofdgroenstructuur te laten aanlanden. De opgave voor realisatie van de brug ten aanzien van de Hoofdgroenstructuur blijft dezelfde. Essentieel is dat de realisatie van de brug de corridorfunctie niet belemmert door een doorsnijding van de zone die de ecologische structuur onder water en op de kade zou doorbreken. Het leefgebied van flora en fauna ter plaatse dient eveneens te worden gewaarborgd. Daarbij is het als aanvullende actie – bij de adviesaanvraag ontbreekt deze informatie - van wezenlijk belang om te benoemen om welke soorten het hier gaat en welke passende maatregelen daarvoor nodig zijn. Algemeen gesteld zijn we van mening dat er geen landhoofd van de brug in het talud mag worden gelegd. Met het oog op de vergroening van de Weespertrekvaartbuurt en in het bijzonder de oever adviseert de TAC om als extra kans ook de haalbaarheid te onderzoeken om de brug in te zetten als faunapassage. Hier kan slechts sprake van zijn als de brug grotendeels gesloten blijft. In de aanbesteding dient aandacht te worden gegeven aan deze onderwerpen om zo de aannemer uit te dagen te komen tot een passend ontwerp die een kwaliteitsimpuls geeft aan de corridorfunctie van dit stukje Hoofdgroenstructuur.

Hoogachtend,

Dr. M.C. van Schendelen

Voorzitter
Technische Adviescommissie
Hoofdgroenstructuur

Drs. ing. N. Bosch

Secretaris TAC