

Bijlage 1 Nota van antwoord zienswijzen

Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Kop Weespertrekvaart met ingang van 11 februari 2010 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend door de volgende adressanten:

1. Stichting [X] (reclamant 1), vertegenwoordigd door mr. H.F.M Struycken, p/a Tweede Oosterparkstraat 167, 1092 BE Amsterdam, bij brief d.d. 17 februari 2010, ingekomen d.d. 18 februari 2010;
2. Stichting [X] (reclamant 2), vertegenwoordigd door [persoon], [adres], bij brief d.d. 17 maart 2010, ingekomen d.d. 22 maart 2010;
3. Prorail Regio Randstad Noord (reclamant 3), vertegenwoordigd door P.G.S. Tonkens, Postbus 2520,3500 GC Utrecht, bij brief d.d. 16 maart 2010, ingekomen d.d. 18 maart 2010;
4. Reclamant 4, [persoon], [adres] Amsterdam, bij brief d.d. 22 maart 2010, ingekomen d.d. 24 maart 2010;
5. [Y] B.V.(reclamant 5), vertegenwoordigd door [persoon], [adres], bij brief d.d. 22 maart 2010, ingekomen d.d. 24 maart 2010;
6. Reclamant 6, [persoon], [adres] en [persoon], [adres], bij brief d.d. 22 maart 2010, ingekomen d.d. 24 maart 2010;
7. Reclamant 7 [persoon], [adres], bij brief d.d. 23 maart 2010, ingekomen d.d. 24 maart 2010;
8. Ondernemingsvereniging ORAM (reclamant 8), vertegenwoordigd door drs. H.J.M. Steijn, Havengebouw, De Ruyterkade 7, postbus 19405, 1000 GK Amsterdam, bij brief d.d. 29 maart 2010, ingekomen d.d. 31 maart 2010.

De zienswijzen zijn integraal opgenomen in de bijlage 2.

Behandeling zienswijzen

Formele aspecten:

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 11 februari 2010 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 24 maart 2010. Gezien de datering van de brieven en de datum van binnenkomst zijn de door adressanten, hierboven genummerd onder 1 tot en met 7, naar voren gebrachte zienswijzen binnen de gestelde termijn binnengekomen.

De zienswijze van ORAM is gedateerd op 29 maart 2010 en ingekomen op 31 maart 2010. ORAM heeft derhalve zijn zienswijze niet tijdig naar voren gebracht. Niet gebleken is dat ORAM redelijkerwijs niet in staat was om de zienswijze tijdig in te dienen. Gelet hierop is wij de zienswijze van ORAM niet-ontvankelijk en laten wij deze buiten beschouwing.

Blijkens de zienswijze heeft [persoon] de zienswijze namens de Stichting [X] ingediend. Uit de zienswijze blijkt echter niet dat [persoon] gemachtigd is om namens de Stichting op te treden. Er is geen machtiging noch zijn statuten bijgevoegd. Bij brief d.d. 24 maart 2010 is [persoon] schriftelijk in de gelegenheid gesteld is om alsnog een machtiging en statuten te overleggen. Bij brief van 1 april 2010 heeft hij gebruik gemaakt van deze gelegenheid. Wij zijn dan ook van oordeel dat de zienswijze door de Stichting Hell's Angels is ingediend. De Stichting [X] heeft twee zienswijzen ingediend. Deze zullen gezamenlijk worden behandeld.

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van het bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerp door een ieder naar voren kunnen worden gebracht. Een beoordeling van belanghebbendheid is om die reden niet aan de orde.

Inhoudelijke behandeling:

Reclamant 4, reclamant 5, reclamant 6 en reclamant 7 (adressanten genoemd onder 4 tot en met 7) hebben gelijklopende zienswijzen ingediend. Daarom zullen deze zienswijzen gezamenlijk worden behandeld.

Algemene reactie

Wij gaan allereerst in op een aantal bezwaren, dat door alle adressanten naar voren is gebracht. Deze bezwaren houden – kort samengevat – in dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met in het verleden gemaakte afspraken met de gebruikers van het gebied. Alle adressanten stellen dat afspraken en toezeggingen zijn gedaan over terugkeer in het gebied en dat deze moeten worden nagekomen.

Hierover overwegen wij het volgende. Allereerst merken wij op dat met het vaststellen van het onderhavige bestemmingsplan de gemeenteraad voldoet aan zijn verplichting ingevolge de Wet ruimtelijke ordening om een actueel juridisch-planologisch kader op te stellen voor het gebied. De gemeenteraad moet bij het vaststellen van een bestemmingsplan in ogenschouw nemen dat het bestemmingsplan een naar zijn oordeel uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening gewenste ruimtelijke invulling van het gebied geeft. Daarbij moet de gemeenteraad ook beoordelen of het bestaande gebruik van gronden en bebouwing de meest wenselijke invulling is van het gebied dan wel dat hij een andere invulling voorstaat.

De herontwikkeling van het plangebied kent een lange voorgeschiedenis. Vanaf de jaren '90 is de gemeente bezig met planvorming inzake de herontwikkeling van het gebied. Gedurende de periode van planvorming zijn de inzichten en ideeën omtrent de invulling van het gebied veranderd. Het gebied is in de loop der tijd ontwikkeld tot een bedrijvengebiedje. Reeds vanaf het begin van het bedrijvengebied is ervan uitgegaan dat er sprake was van een tijdelijke situatie. Omdat sprake was van een tijdelijke invulling is destijds gekozen voor verhuur van de gronden in plaats van de gebruikelijk erfpacht, die een duurzamer karakter heeft.

Tot begin van deze eeuw waren de uitgangspunten voor het gebied herstructurering van het bedrijventerrein Kop Weespertrekvaart met behoud van de bedrijfsfunctie. In dat kader zijn er gesprekken geweest tussen ambtenaren van de gemeente en de aanwezige bedrijven over herstructurering van het gebied en over mogelijke terugkeer in het gebied. Deze gesprekken hebben evenwel niet geleid tot concrete afspraken tussen de gebruikers van het gebied en het gemeentebestuur c.q. bestuurlijke besluiten over terugkeer in het gebied.

De uitgangspunten voor het gebied waren destijds een geheel andere dan deze thans zijn. Begin van deze eeuw zijn namelijk de inzichten omtrent de herinrichting van het gebied gewijzigd. In structuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid” in 2003 en de Visie Overamstel 2005 heeft de gemeenteraad de gewijzigde inzichten voor Overamstel en daarmee voor de Kop van de Weespertrekvaart vastgelegd.

In het structuurplan is de transformatie van Overamstel tot grootstedelijk woon-werkgebied opgenomen. De belangrijkste aanleiding om te komen tot transformatie van Overamstel is de grote woningbouwopgave die de gemeente Amsterdam heeft. Om aan deze opgave te kunnen voldoen heeft de gemeente besloten om te voorzien in meer woningen binnen de bestaande contouren van Amsterdam. Niet alleen Overamstel, maar ook andere bedrijventerreinen, zoals Overhoeks en Zeeburgereiland, zijn in dat kader aangewezen als transformatiegebieden. Daarbij zet de gemeente in op intensivering en optimalisering van grondgebruik. Er moeten stedelijke milieus worden ontwikkeld van hoge kwaliteit met hoge bebouwingsdichtheden.

Dat Amsterdam een grote behoefte aan woningbouw heeft blijkt ook uit de ontwerp-structuurvisie, “Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam”, die de beleidsmatige opvolger zal worden van het vigerende structuurplan (blijkens het ontwerp van de structuurvisie gaat het om circa 70.000 woningen tot 2040). In deze structuurvisie wordt voornoemd beleid van het structuurplan voortgezet. Op dit moment zijn er onvoldoende woningen om te voorzien in de woningbehoefte.

In de Visie Overamstel 2005 is de transformatie van Overamstel tot grootstedelijk woon-werkgebied, zoals neergelegd in het structuurplan, nader uitgewerkt. Overamstel krijgt een gemengd milieu in drie zones: een woonzone in het noorden, een werkzone in het zuiden met als overlappinggebied in het midden een overgangszone. Het gebied Kop Weespertrekvaart ligt in de woonzone en is aangemerkt als gebied waar actieve planvorming plaatsvindt. Met het vaststellen van de Visie in 2005 heeft de gemeenteraad de beslissing genomen om het bedrijvengebied in de Kop Weespertrekvaart een woonbestemming te geven.

In 2008 is het stedenbouwkundig plan Kop Weespertrekvaart in procedure gebracht. Het stedenbouwkundig plan heeft van 4 december 2008 tot en met 21 januari 2009 in het kader van de inspraakprocedure ter inzage gelegen. Daarbij heeft op 12 januari 2009 een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden. Het stedenbouwkundig plan is tezamen met het investeringsbesluit op 11 juni 2009

door de gemeenteraad vastgesteld. In het stedenbouwkundig plan zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het gebied uitgewerkt.

Met het onderhavige bestemmingsplan worden deze uitgangspunten juridisch-planologisch bindend vastgelegd.

Zoals in de Visie Overamstel is aangegeven ligt het gebied Kop Weespertrekvaart in de woonzone, waarbij wordt ingezet op woningbouw in hoge dichtheden. Het plangebied vormt de overgang van het grootstedelijk gebied Overamstel, gekenmerkt door compacte hoge stadsblokken naar de groene zone langs de Weespertrekvaart met daarachter de circa 5 meter lager liggende polder Watergraafsmeer. Door de zone langs de Weespertrekvaart te versterken kan deze een intermediair vormen tussen hoog en laag, stedelijk en dorps. Uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan is dan ook een getrapte overgang tussen de stedelijke schaal van Overamstel en het dorpse karakter van Amsteldorp.

Het plangebied Kop Weespertrekvaart krijgt een combinatie van een (hoog)stedelijk leefmilieu, met een hoge bebouwingsdichtheid en compacte bebouwing (het stadsblok) dat aansluit bij de rest van Overamstel en een strook (de buitenplaats) met juist een lagere bebouwingsdichtheid als overgang naar de groenere en dorpse uitstraling van de Weespertrekvaart en het lager gelegen Amsteldorp.

Het stadsblok wordt een min of meer gesloten bouwblok, dat qua verschijningsvorm aansluit op de typologie aan de andere zijde van het spoor in Amstelkwartier. Het stadsbloktypologie zorgt zo voor een stevige verankering van de Kop van Weespertrekvaart in Overamstel. De buitenplaats bestaat uit "kamers" en krijgt grondgebonden woningen, al dan niet geschakeld. Belangrijk uitgangspunt voor de kamers is de afwisseling tussen bebouwde en groene kamers. Twee groene kamers, ofwel tuinkamers, zijn vastgelegd als basis voor de buitenplaats. Het gaat om een tuinkamer halverwege de buitenplaats als groene schakel tussen het stadsblok en de Weespertrekvaart en de meest zuidelijk gelegen tuinkamer die onderdeel uitmaakt van het buurtpark. Een belangrijk onderdeel van de buitenplaats vormt het water, dat rechtstreeks aangesloten is op de Weespertrekvaart. Het plangebied leent zich door de nabijheid van het metrostation en het fijnmazige voet- en fietspadennetwerk voor een autoluwe wijk.

Hoewel de nadruk in het plangebied ligt op de woonfunctie, is er ruimte voor werken in de plint van het stadsblok. Kleinschalige bedrijven en andere functies, die uit ruimtelijke en milieutechnisch oogpunt te combineren zijn met de woonfunctie, worden in het bestemmingsplan in de plint van het zogenoemde stadsblok mogelijk gemaakt. Het gaat hierbij om kleinschalige voorzieningen en bedrijven met een maximale brutovloeroppervlakte van 300 m² en met een milieucategorie 1 en 2 als bedoeld in de Staat van Inrichtingen behorende bij de planregels.

Vanwege de beperkte omvang van het gebied, de stedenbouwkundige invulling van het gebied, in het bijzonder de hoge bebouwingsdichtheid passen functies met een extensief grondgebruik, zoals opslag, niet binnen de ruimtelijke invulling van het gebied. Omdat het plangebied een autoluwe karakter zal krijgen zijn in de regels in samenhang met de bij de regels behorende Staat van Inrichtingen functies met een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking, zoals garages, transportbedrijven etc., uitgesloten.

Ten aanzien van het standpunt van adressanten dat in het verleden toezeggingen en afspraken zijn gedaan over de terugkeer merken wij het volgende op.

Zoals in het bovenstaande is overwogen zijn in het verleden toen sprake was van herstructurering van het bedrijventerrein Kop Weespertrekvaart met behoud van de bedrijfsfunctie, gesprekken geweest tussen ambtenaren van de gemeente en de aanwezige gebruikers over herstructurering van het gebied en over mogelijke terugkeer in het gebied. Deze gesprekken hebben evenwel niet geleid tot concrete afspraken van het gemeentebestuur of bestuurlijke besluiten over terugkeer in het gebied. Hierbij kan worden ook worden gewezen op de brief d.d. 3 juni 2009 en de brief d.d. 8 juni 2009 van de wethouder aan de gemeenteraad. Deze brieven zijn als bijlage 3 bij de toelichting gevoegd. In de brief d.d. 8 juni 2009 merkt de wethouder het volgende op: "ik ben van mening dat er in de periode 2004- 2005 bij het bespreken van de Visie Overamstel, géén valse verwachtingen zijn gewekt over mogelijke terugkeer in de Kop van de Weespertrekvaart. Illustratief is het Vraag- en Antwoorddocument dat naar aanleiding van de informatieavond over de Visie Overamstel (op 25 januari 2005), waarin is opgenomen dat: *de eerder vastgelegde afspraken over verplaatsingsvergoedingen zullen worden gerespecteerd. De inpasbaarheid van de bedrijven in de kop Weespertrekvaart en de vorm waarin de bedrijven kunnen terugkomen zal nader onderzocht*

worden, waarbij onder andere aandacht zal zijn voor de relatie met de woningbouw (waaronder milieuwetgeving) en de financiële haalbaarheid.”

Gelet op het vorenstaande delen wij het standpunt van adressanten dat in het verleden toezeggingen en afspraken zijn gedaan over de terugkeer niet.

Over de Visie Overamstel en het stedenbouwkundig plan en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor de huidige gebruikers van het gebied is in de loop van de tijd op verschillende manieren gecommuniceerd, niet alleen met de gebruikers maar ook met de Belangenvereniging Weespertrekvaart Noord. In dit verband verwijzen wij naar bovengenoemde brieven d.d. 3 en 8 juni 2009 aan de gemeenteraad. Verder heeft het stedenbouwkundig plan Kop Weespertrekvaart in het kader van de inspraak gedurende 4 december 2008 tot en met 21 januari 2009 ter inzage gelegen. Daarbij heeft op 12 januari 2009 een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden. In dit kader hebben ook overleggen met de belangenvereniging Weespertrekvaart Noord plaatsgevonden.

1-2 Stichting [X]

De Stichting [X] (verder te noemen: de Stichting) heeft gronden in het plangebied in gebruik ter plaatse van de [locatie]. Op deze gronden heeft zij een clubhuis voor de motorvereniging [Z]. De Stichting heeft bezwaar tegen het bestemmingsplan omdat daarin niet is voorzien in een clubhuis en clubterrein voor de motorclub [Z]. In haar zienswijze staat de Stichting uitgebreid stil bij de voorgeschiedenis en de ontwikkelingen zoals deze naar haar mening de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden en bij de gesprekken en onderhandelingen die hebben plaatsgehad.

Gezien de gevoerde gesprekken en onderhandelingen in het verleden is de Stichting - kort samengevat – van mening dat moet worden voorzien in een locatie voor het clubhuis en -terrein in het plangebied. Zij stelt dat de gemeente toezeggingen heeft gedaan over een nieuw te bouwen clubhuis en –terrein. Zij heeft daarbij een (niet getekende) brief van de wethouder Grondzaken d.d. 8 februari 2000 aan het college van burgemeester en wethouders over gewijzigde uitgangspunten voor de herontwikkeling Kop Weespertrekvaart bijgevoegd. De Stichting stelt dat er geen rechtmatige grond is de Hell's Angels c.q. de Stichting weg te bestemming. De gemeente zou daardoor ten onrechte onder haar leveringsplicht van een clubgebouw en – terrein uitkomen.

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar het algemeen gedeelte van onze reactie op de naar voren gebrachte zienswijzen. Gelet op de woonfunctie van het gebied met een hoge bebouwingsdichtheid is handhaving van de door de Stichting gewenste gebruik van de gronden op de bestaande locatie dan wel op een andere locatie binnen het plangebied niet wenselijk, en binnen de voorgenomen planontwikkeling ook niet mogelijk. Het extensieve ruimtegebruik van een vrijliggend terrein met clubhuis voor een motorvereniging alsmede de verkeersaantrekkende werking en geluidhinder van een motorvereniging is uit ruimtelijke en milieu-technisch oogpunt niet inpasbaar in een woonwijk.

Anders dan de Stichting stelt heeft de gemeente – zoals in het algemeen deel van de reactie is overwogen - geen toezeggingen gedaan omtrent terugkeer van de motorvereniging. Evenmin zijn toezeggingen gedaan omtrent een alternatieve locatie. Daarbij wijzen wij ook op het arrest van het Gerechtshof Amsterdam van 23 maart 2010. Het Hof heeft in dit arrest onder meer het volgende overwogen: "Naar het oordeel van het hof zijn onvoldoende concrete feiten of omstandigheden naar voren gebracht of gebleken waaruit volgt dat namens de gemeente toezeggingen zijn gedaan dat het gebruik van het terrein niet zou worden beëindigd voordat aan de Stichting een alternatief zou worden geboden, of dat de Stichting daaromtrent gerechtvaardigde verwachtingen mocht hebben. Ook het overige dat is aangevoerd of gebleken, is niet van voldoende gewicht om aan te nemen dat de beëindiging van het gebruik in strijd is met de beginselen van behoorlijk bestuur of dat die beëindiging anderszins moet worden aangemerkt als misbruik van recht." Voorts heeft het Hof overwogen dat de omstandigheid dat de gemeente in het verleden met de Stichting overleg heeft gevoerd en heeft laten blijken zich te willen inspannen om voor de Vereniging een alternatief te vinden, zoals de Vereniging bij conclusie van antwoord heeft aangevoerd, niet mee brengt dat de Vereniging jegens de gemeente een aanspraak op een dergelijk alternatief heeft verkregen. Concrete feiten of omstandigheden of afspraken waarop een dergelijke aanspraak wel kan worden gegrond, zijn niet of niet voldoende gesteld of gebleken.

Voor zover de Stichting verwijst naar de bij de zienswijze bijgevoegde brief van de wethouder merken wij op dat , wat er ook zij van de status van deze brief, nu deze niet is ondertekend, de wethouder uitsluitend voorstelt een studie te verrichten naar een herziening van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) waarbij onder meer de herhuisvesting wordt genoemd. Er worden in deze brief geen toezeggingen gedaan door de wethouder over het blijven/terugkeer van de zittende

bedrijven en [Z]. Daarbij kan worden opgemerkt dat geheel in lijn met dit SPvE in heel Overamstel kleinschalige bedrijvigheid mogelijk wordt gemaakt. Hierbij kan gewezen worden op het bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks, maar ook naar de ontwikkelingen in de Kauwgomballenfabriek op het bedrijventerrein Overamstel. Ook in het onderhavige bestemmingsplan wordt voorzien in de mogelijkheid van kleinschalige bedrijvigheid in de plint van het stadsblok.

Voor zover de Stichting wijst op haar civielrechtelijke aanspraken omtrent het gebruik van de gronden merken wij op dat - voor zover de Stichting geldige aanspraken heeft - de gemeente zal trachten tot minnelijke overeenstemming met de Stichting te komen. Indien geen minnelijke overeenstemming zal worden bereikt zal de gemeente zonodig overgaan tot onteigening. In dit verband merken wij overigens nog op dat de gemeente niet bestrijdt dat de Stichting [X] eigenaar is van het clubgebouw en recht heeft op een recht van opstal. Formele levering (door inschrijving bij de notaris) heeft evenwel nog niet plaatsgevonden omdat gemeente en Stichting [X] destijds geen overeenstemming konden bereiken over de voorwaarden waaronder levering plaats zou moeten vinden. Het eigendom van het clubgebouw en het opstalrecht zijn evenwel uitgangspunt bij de verwerving. Bij de grondexploitatie is rekening gehouden met de verwerving van de gronden en schadeloosstelling.

3. Pro Rail

Pro rail geeft aan dat het niet duidelijk is of het ontwerpbesluit hogere waarde door de gemeente is genomen en dat het niet mogelijk is om te beoordelen of de belangen van de spoorweg voldoende zijn meegewogen bij het opstellen van het bestemmingsplan.

Verder merkt prorail op inzake externe veiligheid over het spoor het onduidelijk is of de in de toelichting getrokken conclusie is gebaseerd op de meest recente gegevens. Met name of het onderzoek uit 2008 met de huidige en geprognosticeerde vervoerstromen uitgevoerd zijn.

Reactie

Overeenkomstig artikel 110c van de Wet geluidhinder is het ontwerpbesluit inzake hogere waarden met bijbehorende stukken gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd voor de duur van zes weken. Dit ontwerpbesluit is overigens ook als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

Wij hebben bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan uitgebreid onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op gevels van de nieuwe woningen vanwege de (spoor)wegen. Er is een akoestisch onderzoek verricht door het adviesbureau Tauw. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in rapport 4681789 d.d. 24 november 2009, dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd en ook ter inzage is gelegd. Het rapport toont aan dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB van railverkeerslawaai door het railverkeer op de spoorbaan Amsterdam-Utrecht wordt overschreden.

Omdat zowel op het stadsblok als ook op de losse bouwblokken de voorkeursgrenswaarde alsmede de maximale toelaatbare waarde ten gevolge van railverkeerslawaai wordt overschreden is onderzocht of de overschrijding kan worden tegengegaan door het treffen van geluidbeperkende maatregelen, te weten het effect van een geluidsscherm langs het spoor. Bij het bepalen van de afmetingen (lengte en hoogte) van het geluidsscherm is het voorkomen van dove gevels bij zowel het stadsblok als de losse bouwblokken als uitgangspunt gehanteerd. Bij een geluidsscherm van minimaal 2.10 meter hoog en een lengte van 325 meter wordt het railverkeerslawaai teruggebracht tot de maximaal toelaatbare geluidswaarde van 68 dB. Het stadsblok kan daardoor worden gerealiseerd zonder dat dove gevels noodzakelijk zijn.

In het bestemmingsplan is de oprichting van een geluidsscherm van minimaal 2.10 meter hoog en 325 meter lang opgenomen. In artikel 10, lid 10.4, sub b, aanhef en onder b, is daarbij bepaald dat het in aanvulling op artikel 7.10 van de wet in ieder geval is verboden de woningen in gebruik te nemen voordat het geluidsscherm als bedoeld in artikel 8 lid 8.1, sub c, is opgericht. Hierdoor kan stadsblok daardoor worden gerealiseerd zonder dat dove gevels noodzakelijk zijn.

Wel zal voor diverse woningen de voorkeursgrenswaarde van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai overschreden worden. Voor deze woningen worden voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan hogere waarden vastgesteld.

Wij zijn van oordeel dat de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer zorgvuldig is onderzocht en wij de belangen van de spoorweg in voldoende mate hebben meegewogen bij het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de externe veiligheid merken wij het volgende op.

In 2008 is de externe veiligheid spoor Amstel - Abcoude opnieuw onderzocht door het

ingenieursbureau AVIV (rapport Externe veiligheid spoor Amstel - Abcoude, juni 2008). Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij een aanvullende berekening naar het plaatsgebonden en groepsrisico uitgevoerd (AVIV, nr. 101771 d.d 9 april 2010). Hierbij is rekening gehouden met de prognose voor brandbare gassen per spoor vanuit de haven Amsterdam die, het Ministerie van Verkeer en waterstaat hanteert voor de uitwerking van het Basisnet Spoor. Bij de berekening voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de worst case, dat wil zeggen een risicoplafond van 600 ketelwagens brandbaar gas (en de overige stoffen). Uit de berekening blijkt dat voor de huidige en toekomstige situatie er geen PR voor de grenswaarde 10^{-6} is. Uit de berekening blijkt verder dat het groepsrisico nog ruim onder de orientatiewaarde blijft.

In het kader van het bestemmingsplan is advies gevraagd aan de regionale brandweer. Op 13 april 2010 is er nog een overleg geweest met de regionale brandweer. Dit is uitgemond is een (mondeling) advies, vooruitlopend op het schriftelijke definitieve advies van de regionale brandweer. De brandweer heeft aangegeven dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten in de huidige situatie niet 100% optimaal is; het plangebied is niet vanuit twee richtingen bereikbaar.

Bij de herontwikkeling van het gebied zal de bereikbaarheid voor hulpdiensten worden verbeterd. Het plangebied zal vanuit twee richtingen bereikbaar worden en de (fiets)route rond de buitenplaats zal geschikt gemaakt voor voertuigen van de brandweer en hulpverlening. De bereikbaarheid van het plangebied voor hulpdiensten zal gezien de aanpassing voldoende zijn; er is voldoende bluswater voorhanden en in alle gebouwen is er een vluchtweg mogelijk die van de calamiteit vandaan leidt. Verder wordt in het bestemmingsplan vastgelegd dat de kwetsbare bestemmingen, een kinderdagverblijf, alleen aan de beschutte oostzijde en op afstand van het spoor kan worden gerealiseerd. Andere functies voor minder zelfredzame personen zijn niet voorzien.

De beschikbaarheid van het spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebaseerd of het huidig en toekomstig voorzienbaar vervoer wordt door het onderhavige bestemmingsplan niet aangetast. Wij zijn van oordeel dat de externe veiligheid vanwege het railverkeer zorgvuldig is onderzocht en wij de belangen van de spoorweg in voldoende mate hebben meegewogen bij het bestemmingsplan.

4-7. Reclamant 4,5,6 en 7

Reclamanten zijn in het gebied gevestigde ondernemers en hebben uit dien hoofde een zienswijze ingediend. Reclamanten voeren daartoe – samengevat – dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de afspraken die begin 2000 zijn gemaakt tussen de huidige gebruikers van het gebied en de ter zake doende functionarissen van de gemeente Amsterdam. Naar hun mening kwamen deze afspraken er op neer dat het gebied zou worden heringericht en de huidige gebruikers van het gebied daar een gepaste plek zouden krijgen. De gemeente zou zonder opgaaf van steekhoudende redenen de uitvoering van deze afspraken hebben stopgezet. Verder maken zij bezwaar tegen intensieve woningbouw in een geïsoleerd gebied dat is ingeklemd tussen de spoordek, Weespertrekvaart en industriegebied en met de auto alleen toegankelijk is via het industriegebied en vrezende dat dit een eerste onttakeling is van het gehele industrieterrein.

Naar hun mening dient het ook dan ook geen maatschappelijk belang en vinden het niet passen om nuttige bedrijven en arbeidsplaatsen op te offeren voor luxe stadsvilla's en insteekhavens. Ook stellen zij dat niet in overeenstemming wordt gehandeld met het Project Programma van Uitgangspunten van de deelraad "maak vestiging van kleinschalige bedrijvigheid in het gehele gebied mogelijk".

Tenslotte hebben zij bezwaar tegen het aantasten van het Ecolint en het vernietigen van een leefgebied van de in het gebied levende zeldzame dieren.

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar hetgeen wij in het vorenstaande hebben overwogen ten aanzien van de planologische en stedenbouwkundige inzichten omtrent de herontwikkeling van het plangebied tot woonwijk en de zwaarwegende belangen die daarmee gediend zijn. Voor zover adressanten verwijzen naar gemaakte afspraken merken wij in aanvulling op het algemeen deel nog het volgende op. In de bijgevoegde brieven d.d. 3 en 8 juni geeft de wethouder aan dat uitsluitend een afspraken zijn gemaakt omtrent verplaatsingsvergoedingen. Deze toezeggingen zullen ook worden nagekomen. Het gaat hierbij om financiële toezeggingen aan bedrijven over het toepassen van de zogenaamde BOS-subsidiereregeling. In de grondexploitatie is rekening gehouden met deze subsidie. Van andere toezeggingen, zoals toezeggingen omtrent terugkeer in het plangebied is geen sprake. Zoals ook uit het algemeen deel blijkt is over de gewijzigde planologische inzichten gedurende het proces op verschillende wijze gecommuniceerd. Niet alleen zijn deze gewijzigde planologische inzichten in het structuurplan, de Visie Overamstel en het stedenbouwkundig plan Kop Weespertrekvaart vastgelegd,

maar ook hebben gesprekken en andere wijze van communicatie met gebruikers en de belangenvereniging plaatsgevonden.

Op dit moment zijn er 39 bedrijven in het plangebied gevestigd. Negen bedrijven hebben daadwerkelijk een bedrijfsvoering in het plangebied. Dertig andere bedrijven hebben alleen opslag. Alle gebruikers van het gebied, behoudens de Stichting, huren de grond van de gemeente. De gemeente zal trachten tot minnelijke beëindiging van de huurovereenkomsten te komen. Indien niet met de huurders tot minnelijke overeenstemming kan worden gekomen over beëindiging van de huur, zal de gemeente overgaan tot het opzeggen van de huur dan wel tot onteigening van de gronden teneinde het bestemmingsplan ten uitvoer te kunnen brengen.

Zoals in het algemeen deel is aangegeven wordt in de plint van het zogenaamde stadsblok ruimte geboden voor kleinschalige niet-milieuhinderlijke niet-woonfuncties, die kunnen worden gecombineerd met de woonfunctie. Dit in overeenstemming met het Project Programma van Uitgangspunten van de deelraad.

In onze reactie op de zienswijze van de Stichting [X] hebben wij aangegeven dat geheel in lijn met het SPvE in heel Overamstel kleinschalige bedrijvigheid mogelijk wordt gemaakt. Hierbij kan gewezen worden op het bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks, maar ook naar de ontwikkelingen in de Kauwgomballenfabriek op het bedrijventerrein Overamstel. Ook in het onderhavige bestemmingsplan wordt voorzien in de mogelijkheid van kleinschalige bedrijvigheid in de plint van het stadsblok.

Voor zover de aanwezige functies kunnen worden gecombineerd met woningbouw kunnen deze op zich terugkeren in het plangebied. De wethouder heeft in het kader van de vaststelling van het stedenbouwkundig plan Kop Weespertrekvaart aangegeven dat het college de inspanningsverplichting op zich neemt om op het moment dat de transformatie ook daadwerkelijk aan de orde is, serieus te kijken of bedrijven kunnen terugkeren in de plint van het stadsblok.

Gelet op de aard en omvang van de huidige functies zal het grootste gedeelte van de bedrijven niet passen binnen de nieuwe planologische invulling van het plangebied als woongebied. Functies met een extensief grondgebruik, zoals opslag, alsmede functies die uit milieutechnisch oogpunt niet zijn te combineren met wonen, bijvoorbeeld vanwege geluidhinder, passen niet bij een woonwijk met hoge bebouwingsdichtheid. Verder zal het plangebied een autoluwe karakter krijgen en zijn in het bestemmingsplan functies met een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking, zoals garages, transportbedrijven etc., uitgesloten.

Zoals ook uit de brief van de wethouder aan de gemeenteraad blijkt is de gemeente - onverplicht - bereid de zittende huurders te ondersteunen bij het zoeken naar een passend alternatief, zoals bijvoorbeeld De Heining. Daarbij zal de gemeente actieve ondersteuning en maatwerk leveren.

Ten aanzien van het aantasten van het Ecolint merken wij het volgende op.

Aan de oost- en noordkant van het plangebied loopt de Weespertrekvaart. Aan de andere zijde van de Weespertrekvaart ligt de lager gelegen polder De Watergraafsmeer. De Weespertrekvaart maakt deel uit van het Ecolint, de natte ecologische verbinding tussen Nieuwe Diep en Nieuwe Meer. Deze voert vanuit de Watergraafsmeer langs de Weesperzijde naar de Amstel. De natuurkwaliteiten van Overamstel is onderzocht in een natuurtoets (Natuurtoets Nota van uitgangspunten Overamstel, DRO, 2004). Ten behoeve van het bestemmingsplan is nader onderzoek verricht (Natuurtoets Kop Weespertrekvaart, Dro, 2008 en Natuurtoets Natuurtoets Kop Weespertrekvaart, november 2009). Uit deze onderzoeken het plangebied weliswaar een belangrijke schakel in het Ecolint vormt, maar is thans geen goed onderdeel van het Ecolint. Juist met het onderhavige bestemmingsplan wordt ingezet op verbetering en versterking van het Ecolint en zal een slecht functionerend deel van het Ecolint worden verbeterd door de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Dit kan door een vooroever met een harde beschoeiing te creëren, zodat daarachter een rustig milieu ontstaat. De oever langs de Weespertrekvaart wordt met een flauw hellend talud aangelegd, zodat er een vooroever ontstaat waarachter zich natte natuur kan ontwikkelen. '

8 Reclamant 8

Reclamant is eigenaar van [bedrijf], die is gevestigd in het plangebied. In de eerste plaats verbaast hij zich erover dat hij als zittende huurder pas in een zo laat stadium bekend is geworden met de in het plan opgenomen ontwikkeling. Naar zijn mening zij er in het verleden duidelijk afspraken en toezeggingen gedaan door de gemeente aan de huurder, waaraan volledig wordt voorbijgegaan alsof deze nooit zijn gemaakt. Hij is van mening dat deze afspraken moeten worden nagekomen.

Daarbij maakt hij bezwaar tegen het verdwijnen van een van de laatste rafelranden van Nederland. Hij

wijst daarbij op het unieke karakter van het gebied; bomen vogels, creatieve bedrijven, [Z], nostalgische auto's, etc.

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar het algemeen gedeelte van onze reactie op de naar voren gebrachte zienswijzen alsmede naar hetgeen wij hebben opgemerkt in onze reactie op de zienswijzen van reclamanten 4,5,6 en 7.

Voor zover reclamant zich erover verbaast dat hij pas in een zo laat stadium bekend is geworden met de opgenomen ontwikkeling alsmede de afspraken en toezeggingen merken wij op dat, zoals ook uit het algemeen deel blijkt, over de gewijzigde planologische inzichten gedurende het proces op verschillende wijze gecommuniceerd. Deze gewijzigde planologische inzichten zijn in de eerste plaats in het structuurplan, de Visie Overamstel en het stedenbouwkundig plan Kop Weespertrekvaart vastgelegd. In het kader van het stedenbouwkundig plan is gelegenheid geweest tot het indienen van een inspraakreactie en heeft een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden. Ook hebben gesprekken plaatsgevonden met gebruikers en de belangenvereniging plaatsgevonden.

Ten aanzien van het verdwijnen van de rafelrand merken wij het volgende op. In het verleden lag dit gebied aan de rand van de stad en had het inderdaad een karakter als rafelrand. Thans is het gebied centraler komen te liggen in de stad en is het niet meer zoals twintig jaar geleden een rommelzone aan de rand van de stad. Het gebied ligt inmiddels midden in het stedelijk gebied van Amsterdam en maakt het deel uit van het gebied Overamstel en vormt de verbinding vormen tussen Overamstel en de rest van Oost-Watergraafsmeer.