Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan H-Buurt Midden

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan H-buurt Midden

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.T2101BPSTD-VG01
Datum print	17 Mei 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**7**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**9**
1.1	Aanleiding	9
1.2	Bevoegdheden	10
1.3	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**11**
2.1	Ligging en begrenzing	11
2.2	Doelstelling	11
2.3	Geldend planologisch kader	11
2.4	Geschiedenis van het plangebied	14
2.5	Beschrijving van het plangebied	15
2.6	Eerdere besluitvorming	17
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**19**
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Regionaal beleid	24
3.4	Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk 4	**Het ruimtelijk kader**	**39**
4.1	Uitgangspunten	39
4.2	Bouwen	42
4.3	Programma	44
4.4	Verkeer en parkeren	46
4.5	Openbare ruimte	46
Hoofdstuk 5	**M.e.r. / mer-beoordelingsplicht**	**49**
Hoofdstuk 6	**Verkeer en parkeren**	**51**
6.1	Algemeen	51
6.2	Beleid en regelgeving	51
6.3	Bereikbaarheid	55
6.4	Parkeren en verkeersaantrekkende werking	57
Hoofdstuk 7	**Geluid**	**65**
7.1	Algemeen	65
7.2	Beleid en regelgeving	65
7.3	Plangebied	68
7.4	Conclusie	70
Hoofdstuk 8	**Luchtkwaliteit**	**73**
8.1	Algemeen	73
8.2	Beleid en regelgeving	73
8.3	Conclusie	77
Hoofdstuk 9	**Bodem**	**79**

9.1	Algemeen	79
9.2	Beleid en regelgeving	79
9.3	Resultaten onderzoeken	80
9.4	Conclusie	81
Hoofdstuk 10	**Cultuurhistorie en archeologie**	**83**
10.1	Algemeen	83
10.2	Beleid en regelgeving	83
10.3	Resultaten onderzoeken	85
10.4	Conclusie	85
Hoofdstuk 11	**Duurzaamheid**	**87**
11.1	Algemeen	87
11.2	Beleid en regelgeving	87
11.3	Duurzaamheid plangebied	91
11.4	Conclusie	91
Hoofdstuk 12	**Externe veiligheid**	**93**
12.1	Algemeen	93
12.2	Beleid en regelgeving	93
12.3	Plangebied	96
12.4	Conclusie	98
Hoofdstuk 13	**Hoogbouwaspecten**	**99**
13.1	Beleid en regelgeving	99
13.2	Resultaten onderzoek	102
13.3	Conclusie	103
Hoofdstuk 14	**Luchthavenindelingsbesluit**	**105**
Hoofdstuk 15	**Milieuhinder bedrijvigheid**	**107**
15.1	Beleid en regelgeving	107
15.2	Plangebied - resultaten onderzoeken	107
15.3	Conclusie	111
Hoofdstuk 16	**Natuur en Landschap**	**113**
16.1	Algemeen	113
16.2	Beleid en regelgeving	113
16.3	Resultaten onderzoeken	114
16.4	Hoofdgroenstructuur	118
16.5	Conclusie	119
Hoofdstuk 17	**Water**	**121**
17.1	Algemeen	121
17.2	Beleid en regelgeving	121
17.3	Watertoets	125
17.4	Conclusie	128
Hoofdstuk 18	**Juridische planbeschrijving**	**129**
18.1	Algemeen	129
18.2	Artikelgewijze toelichting	129
Hoofdstuk 19	**Economische uitvoerbaarheid**	**133**

19.1	Kostenverhaal	133
19.2	Eigendom grond	133
Hoofdstuk 20	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**135**
20.1	Participatie	135
20.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	137
20.3	Zienswijzen	137

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de plek van de parkeergarages Hakfort en Huigenbos en het voormalige crechegebouw aan Bullewijkpad 51 in de H-buurt komt een nieuwe woonbuurt: de H-buurt (midden) waar maximaal 500 woningen gerealiseerd worden. Ook komen hier werkplekken, voorzieningen en een huis voor de wijk. Garage Huigenbos is in 2018 al gesloopt. Op die plek is in 2019 een tijdelijk trapveldje gemaakt, een tijdelijk kunstwerk om op te spelen geplaatst en een tijdelijke moestuin aangelegd. Garage Hakfort wordt waarschijnlijk in 2024 gesloopt.

Amsterdam heeft behoefte aan (veel) woningen. Binnen de ring A10 is daar niet veel ruimte meer voor. De gemeente Amsterdam bouwt daarom vooral woningen in Nieuw-West, Noord en Zuidoost/Ouder-Amstel. De H-buurt Midden is één van de plekken waar nog woningen kunnen worden gebouwd. De nieuwe gebouwen komen op de plek van de parkeergarages Hakfort en Huigenbos en Bullewijkpad 51.

In het nieuwe plan komt een mix van verschillende soorten woningen. De woningen worden in verschillende bouwmassa's gebouwd. In de plint van de bebouwing, grenzend aan het Bullewijkpad en het (reeds aanwezige) plein komen maatschappelijke- en commerciële voorzieningen en werkplekken.

De beoogde ontwikkeling is niet passend binnen het geldende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.1.1 Omgevingswet

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, lid 2, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft het oude recht van toepassing op een bestemmingsplan, waarvan het ontwerp voor 1 januari 2024 ter inzage heeft gelegen.

Het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan heeft vanaf 14 september 2023 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Dat betekent dat alle wet- en regelgeving, welke voor 1 januari 2024 gold, nog van toepassing is op dit bestemmingsplan.

1.1.2 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 bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. 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 bestemmingsplan moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie. Op grond van artikel 4.30 van de Invoeringswet Omgevingswet verandert hier (met de invoering van de Omgevingswet) niets aan.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is niet aangewezen als grootstedelijk gebied. De voorbereiding, het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan en het vrijgeven van het voorontwerp, is de bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur van Stadsdeelcommissie Zuidoost. Het voorontwerp is ter kennisname naar het Algemeen Bestuur gestuurd.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt, na advies van de Stadsdeelcommissie Zuidoost, vrij gegeven voor ter inzage legging en de gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

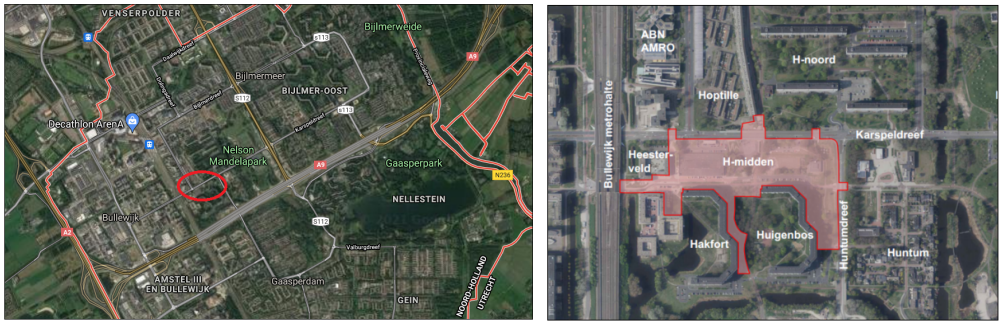
De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 20 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. Hoofdstuk 4 beschrijft het te realiseren plan. In hoofdstuk 5 tot en met 17 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlagen bij de toelichting en regels gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt direct ten zuiden van de Karspeldreef op nog geen 150 meter afstand van metrostation Bullewijk. Het plangebied H-midden wordt aan de noordkant begrensd door de Karspeldreef, aan de oostkant door de Huntumdreef, aan de westkant door Heesterveld, metrohalte Bullewijk en Amstel III en aan de zuidkant door de flats Hakfort en Huigenbos. De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 6,4 hectare. De grond is in eigendom van de gemeente.



Ligging en begrenzing plangebied

2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. De gewenste herontwikkeling is niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan maakt de gewenste nieuwbouw mogelijk.

2.3 Geldend planologisch kader

Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- bestemmingsplan Restgebieden Zuidoost;
- bestemmingsplan Grote H-buurt / Holendrecht;
- bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders;
- bestemmingsplan Drijvende bouwwerken;
- bestemmingsplan Darkstores.

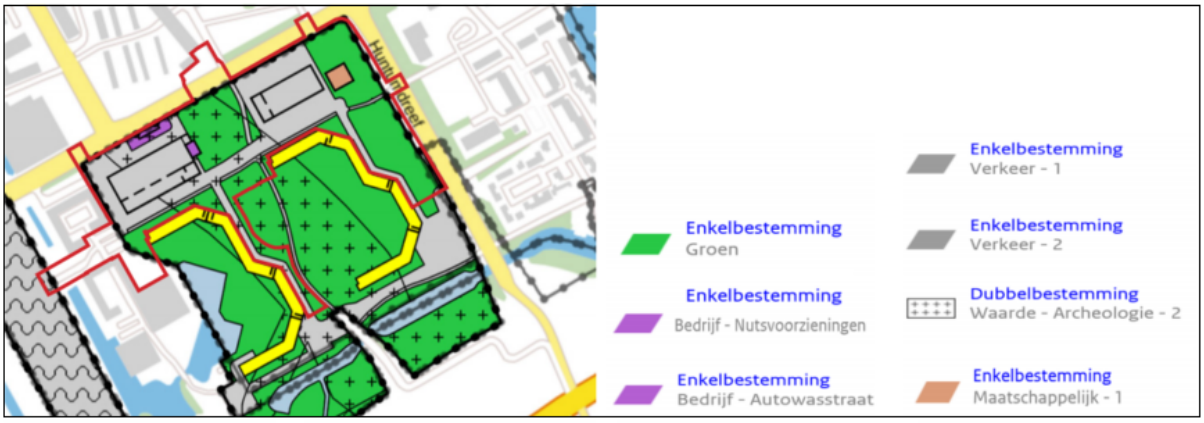
<u>Bestemmingsplan Restgebieden Zuidoost</u>

Het geldende bestemmingsplan 'Restgebieden Zuidoost' is op 15 maart 2015 vastgesteld. De gronden hebben de bestemmingen 'verkeer-1' (openbare ruimte), 'verkeer – 2' (parkeergarages), 'groen', 'maatschappelijk – 1' en 'bedrijf' (autowasstraat en nutsvoorziening). De beoogde ontwikkeling is niet passend binnen het geldende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Op grond van het geldende bestemmingsplan zijn naast parkeergarages, de volgende oppervlakten aan functies toegestaan:

- 600 m^2 aan maatschappelijke voorzieningen;
- circa 6.000 m^2 aan gemengde functies, waarvan 120 m^2 aan een belwinkel. Omdat in de regels niet

bepaald is dat de gemengde functie alleen op de begane grond gerealiseerd mogen worden, en de maximaal toegestane bouwhoogte hier 10 meter is, is er ruim 6.000 m^2 aan gemengde functies mogelijk;
- 200 m^2 aan een wasstraat en
- 200 m^2 aan nutsvoorzieningen.

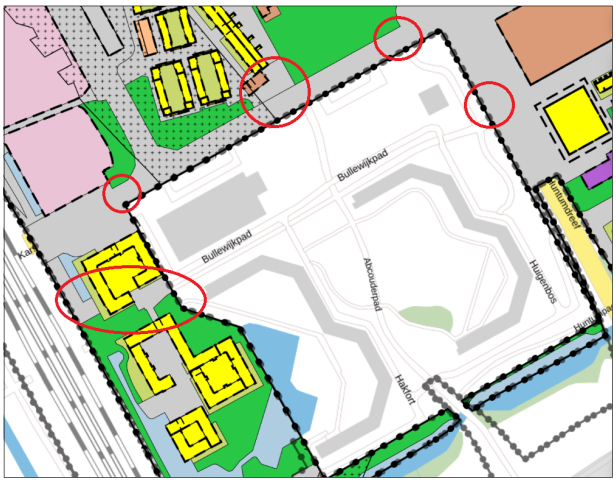


Uitsnede bestemmingsplan 'Restgebieden Zuidoost' (bron: Investeringsnota H-midden)

Bestemmingsplan Grote H-buurt / Holendrecht

Kleine delen van het plangebied vallen binnen het geldende bestemmingsplan 'Grote H-buurt / Holendrecht' dat op 30 mei 2013 is vastgesteld. Het betreft gronden die de bestemming 'groen' en 'verkeer-1' hebben.

De realisatie van met name de ontsluiting is strijdig met de bestemming groen. Daarom maken delen van het bestemmingsplan Grote H-buurt/ Holendrecht onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan.



Indicatieve locaties waar bestemmingsplan Grote H-buurt / Holendrecht van toepassing is (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders

Het (paraplu-) bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders is op 7 oktober 2021 vastgesteld door de

gemeenteraad van Amsterdam. Het bestemmingsplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale KeldersAmsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater. Waar de aanleg van een enkele kelder in de regel geen of nauwelijks effect heeft op het grondwater zal een cumulatie van kelders wel effect hebben. Door de situatie op de Amsterdamse woningmarkt is een (verdere) toename van de aanleg van kelders te verwachten.

Voor het grondgebied waar (paraplu-) plan voor geldt de eis van grondwaterneutraliteit voor alle toekomstige kelderaanvragen. Het plan onderscheidt twee zones:

- gebiedsaanduiding 'overige zone 1'
- gebiedsaanduiding 'overige zone 2'.

In beide zones is het verboden kelders te bouwen, dan wel bestaande kelders te vergroten. Uitsluitend bestaande kelders zijn toegestaan welke legaal gerealiseerd zijn, of waarvoor reeds een omgevingsvergunning is verleend.

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt binnen 'overige zone 1'. Binnen deze zone geldt een absoluut verbod op het realiseren van kelders. Er is geen afwijkingsmogelijkheid om onder voorwaarde wel een kelder te realiseren.

In artikel 9.4 van de regels is het verbod voor nieuwe ondergrondse bouwwerken, dan wel het vergroten van bestaande ondergrondse bouwwerken, opgenomen. Daarmee is het parapluplan verwerkt.

Bestemmingsplan Drijvende bouwwerken

Op 18 september 2019 heeft de gemeenteraad het parapluplan 'Drijvende bouwwerken' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van de wetswijzing met de 'Wet Verduidelijking voorschriften woonboten'. Deze wet is het gevolg van een tweetal uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). In deze uitspraken heeft de Afdeling geoordeeld dat in een aantal gevallen (woon)boten en bedrijfsvaartuigen beschouwd moeten worden als bouwwerken. Dat was voorheen niet het geval. Op grond van deze uitspraken is de wetgeving op dit punt aangepast.

De Wet Verduidelijking voorschriften woonboten is op 1 januari 2018 in werking getreden. Dit bestemmingsplan is van toepassing op de bestemming 'verkeer', waar een bestemmingsplan ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen mogelijk maakt, en de verschillende bestemmingen 'water'. Omdat beiden niet voorkomen binnen het plangebied, is dit paraplu-plan niet relevant voor voorliggend bestemmingsplan.

Bestemmingsplan Darkstores

De gemeenteraad heeft op 21 maart 2023 het paraplu-bestemmingsplan 'Darkstores' vastgesteld. Het plan bevat een verbod op het mogelijk maken van nieuwe darkstores. Nieuwe darkstores zijn alleen mogelijk met een afwijkingsbevoegdheid. Darkstores zijn specifiek op vijf locaties toegestaan.

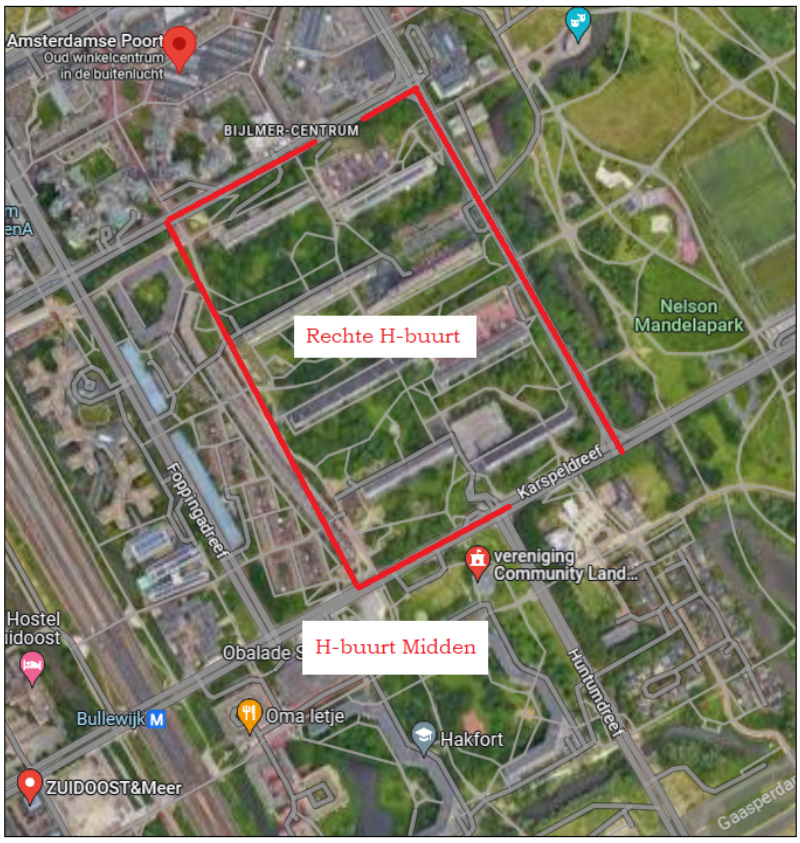
De aangewezen vijf locaties liggen niet binnen het plangebied. Het gebruik als darkstore wordt in voorliggend bestemmingsplan opgenomen als strijdig gebruik. Tevens is de afwijkingsbevoegdheid, voor het onder voorwaarden mogelijk maken van een darkstore, opgenomen.

2.4 Geschiedenis van het plangebied

Bouw H-buurt

De H-buurt is gelegen in de Bijlmer en gebouwd tussen de jaren '60 en '80. Het ontwerp voor de Bijlmer werd geïnspireerd door de functionele stad ideeën van de CIAM, waarbij een strikte scheiding van verkeersstromen, wonen, werken en recreëren een belangrijk rol speelde. Deze scheiding van functies is terug te zien in de stedenbouwkundige opbouw van de H-buurt. Door de hoge dreven en de architectuur uit verschillende perioden, bestaat de buurt uit meerdere subbuurten met ieder haar eigen karakteristiek en opgaven.

De Rechte H-buurt, gebouwd in 1968, was de eerste buurt die gebouwd werd volgens de Bijlmer-ideologie. In een parkachtige omgeving werden acht galerijflats gebouwd, met parkeergarages verbonden door middel van een droogloop. Licht, lucht en ruimte voor arm en rijk was kort samengevat de woon- en leefideologie die centraal stond.



Ligging H-buurt Midden ten opzichte van de Rechte H-buurt (bron: www.google.nl)

In 1974, kort na de bouw van de Rechte H-buurt, werden de flats Hakfort en Huigenbos in een vergelijkbare opzet gebouwd. De verkaveling van Hakfort en Huigenbos wijkt echter af van de oorspronkelijk beoogde rechte en orthogonale opzet en is een meer beschut alternatief op de lange haken van de Bijlmermeer. De flats Hakfort en Huigenbos omsluiten fraai ingerichte en deels oudere groenvoorzieningen, die als open binnenhoven vrij zijn gebleven van autoverkeer.

In het kader van de vernieuwing van de Bijlmer zijn de flats in de H-buurt en Hakfort/ Huigenbos

gerenoveerd, waarbij veel aandacht werd besteed aan de veiligheid in en rond de flats.

Vernieuwing

De vernieuwing van de Bijlmermeer startte in 1992 met de grootscheepse sloop van de hoogbouw en gebiedsontwikkeling in met name de F-buurt, E-buurt, D-buurt, G-buurt en K-buurt. H-midden maakte, met uitzondering van enkele kleine wijzigingen, geen deel uit van de eerste fase van de Bijlmervernieuwing. In 2001 werd voor een verdere vernieuwing het 'Finale Plan van Aanpak' opgesteld. Dat voorzag in de sloop van nog eens 4.000 woningen, bovenop de al gesloopte 2.500 woningen. In het Finale Plan van Aanpak werden de flats Hakfort en Huigenbos wel genoemd.

Tegen de mogelijke sloop van resterende hoogbouw kwamen actieve bewonersgroepen in verzet. Dat leidde tot het nagenoeg geheel opknappen van de Hakfort - en Huigenbos flats, waarmee deze weer toekomstbestendig zijn gemaakt.

In 2017 heeft de gemeenteraad besloten de garages Huigenbos en Hakfort te slopen. Dat gebeurde met het 'Plan van Aanpak bewonersgarages G/H buurt Amsterdam Zuidoost'. Voorgesteld werd om de vrijgekomen locaties integraal op te pakken in de gebiedsontwikkeling. Garage Huigenbos is vanwege de slechte technische staat al in 2018 gesloopt. Na de terugval in de woningbouw door de fianciële crisis in de periode 2008 tot 2014, kwam voor de Bijlmer de aandacht voor vernieuwing en toevoeging van woningbouw in 2015 weer op gang.

2.5 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied ligt centraal in de H-buurt tussen de Huntum- en Karspeldreef, de oorpronkelijke Bijlmerflats Hakfort en Huigenbos en de woonbuurt Heesterveld. De Huntum- en Karspeldreef liggen op hoogte (op een talud), de routes voor langzaam verkeer liggen op het maaiveld. De verkeersstromen (auto, fiets en metro) zijn gescheiden van elkaar aangelegd. De metrobaan en dreven liggen verhoogd; het fietsnetwerk loopt kruisingsvrij onder de dreven en metrobaan door. Op loopafstand (150 tot 450 meter) ligt het metrostation Bullewijk. Op circa 800 meter afstand ligt intercitystation Amsterdam Bijlmer Arena. Het plangebied is zowel met het openbaar vervoer als met de auto zeer goed bereikbaar.

Centraal in het plangebied, tussen de twee voormalige parkeergarages, ligt een plein dat onder het viaduct van de Karspeldreef door loopt. Het Nelson Mandelapark en winkelcentrum de Amsterdamse Poort liggen op loopafstand (circa 500 meter).

Binnen het plangebied zijn de volgende functies aanwezig:

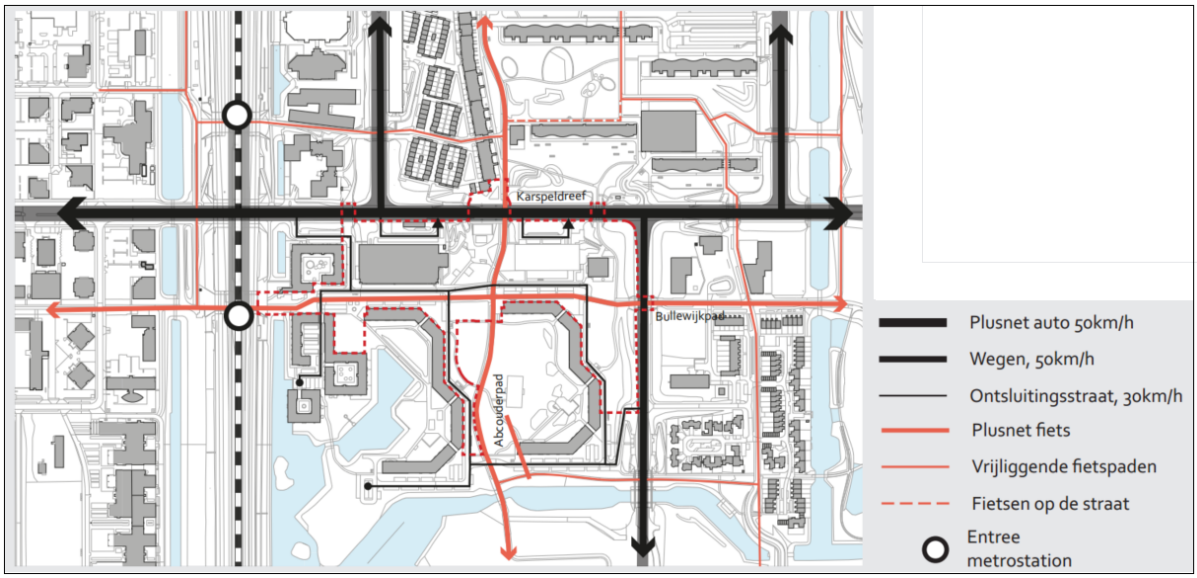
- parkeergarage Hakfort;
- verschillende bedrijvigheid in de plint van de garage Hakfort aan het Bullewijkpad;
- autowasstraat Ray's carwash Hakfort;
- wat speeltoestellen op het plein tussen de (voormalige) parkeergarages;
- een snack kraam.

In de omgeving zijn verschillende voorzieningen te vinden, zoals basisscholen en sportfaciliteiten. In Heesterveld zit sinds 2012 een tijdelijke 'creative community' met studenten en creatieve bedrijfjes. In Amstel III, aan de overzijde van het spoor, wordt een hoogstedelijke wijk ontwikkeld met circa 10.000 woningen (verdeeld in sociaal, middensegment en vrije sector).

Het plangebied is omgeven door verschillende groengebieden: het Nelson Mandelapark, de spoorzone, de groengebieden van het noordelijk deel van de H-buurt, het glooiende landschap tussen Hakfort/Huigenbos en het toekomstige park op de Gaasperdammertunnel. Het plangebied zelf mist momenteel een duidelijke groenstructuur. Tussen de flats in de omgeving liggen openbare groene hoven

met een speelplaats, maar het groen is gefragmenteerd en niet met elkaar verbonden.

Het gebied wordt voor de auto ontsloten via de Karspeldreef. Parkeerplaatsen bevinden zich aan de Karspeldreef en in de straten bij Hakfort/ Huigenbos en Heesterveld. Er is veel ruimte voor langzaam verkeer, met brede routes in een groene setting.



Verkeerssituatie (bron: Investeringsnota H-buurt Midden)

In het plangebied is sprake van hoogteverschillen. Het maaiveldniveau in het gebied varieert van 2 meter boven N.A.P. op de dreven tot -2,75 meter onder N.A.P. in het lager gelegen maaiveld.



Beeld vanaf de Karspeldreef op garage Hakfort en de carwash (bron: www.google.nl)



Beeld vanaf de Huntumdreef op het plangebied (bron: www.google.nl)



Plein tussen de (voormalige) parkeergarages vanaf de Hakfort (bron: www.google.nl)



Garage Hakfort (bron: www.google.nl)

2.6 Eerdere besluitvorming

1. Plan van Aanpak bewonersgarages G/H buurt Amsterdam Zuidoost. Op 20 december 2017 besloot

de gemeenteraad om onder andere parkeergarage Huigenbos te slopen en om parkeergarage Hakfort beperkt te herstellen. Beperkt, omdat deze parkeergarage later in de tijd ook gesloopt gaat worden. De locatie van de beide garages vormen in hoofdlijnen de locatie voor een gebiedsontwikkeling.
2. Verkenning van kansen H-buurt. Principenota H-buurt.Deze verkenning is in mei 2019 vastgesteld en vormt daarmee het uitgangspunt voor de herontwikkeling. In de studie wordt de H-buurt aangemerkt als ontwikkelingsbuurt op zowel het sociaal-economische vlak, maar ook als het gaat om gebiedsontwikkeling. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.4.10.
3. Op 12 januari 2021 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost ingestemd met de studie 'Blik op de Bijlmer 2019-2040'. De herontwikkeling die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, past binnen deze visie. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.4.11.
4. Investeringsnota H-midden (vastgesteld door de gemeenteraad op 20 april 2022).

2.6.1 Stedenbouwkundig plan en Investeringsnota H-buurt Midden

Het ontwerp stedenbouwkundige plan (SP) is medio juli 2021 ter inzage gegaan. Gedurende de termijn van ter inzage legging zijn er 8 inspraakreacties ingediend. Deze hebben op onderdelen geleid tot een aapassing van het SP. De samenvatting en beantwoording van deze reacties vormen een onderdeel van de vast te stellen Investeringsnota H-buurt Midden, welke op 20 april 2022 is vastgesteld door de gemeenteraad. De investeringsnota vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

Dit bestemmingsplan wijkt op de volgende punten af van de vastgestelde investeringsnota:

1. De autowasstraat aan de Karspeldreef blijft bestaan. De gemeente Amsterdam is eigenaar van de gronden, maar heeft de gronden in eeuwigdurende erfpacht uitgegeven. Het is niet gelukt om tot een overeenkomst te komen met de erfpachter. Onteigenen is niet noodzakelijk om de beoogde herontwikkeling mogelijk te maken, zo blijkt uit het verrichte akoestische onderzoek. Daarom wordt afgezien van onteigenen.
2. Het bestemmen van de autowasstraat heeft gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte en met name voor de realisatie van parkeerplaatsen. Om de huidige 238 parkeerplaatsen in de openbare ruimte terug te kunnen brengen, is de plangrens van voorliggend bestemmingsplan ruimer dan de aangehouden grens in de investeringsnota.
3. Het pand op de hoek Karspeldreef / Huntumdreef (de panden C en D uit de Investeringsnota) wordt anders vorm gegeven. De blokken C en D zijn samengevoegd tot één pand. Voor maximale ontwerpvrijheid is het hele bouwblok voorzien van een maximale bouwhoogte van 27 meter (8 bouwlagen). Dit geeft de ontwikkelende partij (waarschijnlijk een woningstichting) de gelegenheid om deze kavel optimaal te verkavelen.

In de toelichting van dit bestemmingsplan worden, daar waar dat geen afbreuk doet aan de inhoud, de illustraties uit de Investeringsnota gebruikt.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale omgevingsvisie (NOVI) is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De NOVI is op 11 september 2020 vastgesteld. Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuurvisie 2014 gaan op in en worden vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt in z'n geheel (behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone). De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050.

Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Omgevingskwaliteit is daarmee het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het rijk.

De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten, namelijk:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- bevorderen duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om beleidskeuzes te helpen maken hanteert het rijk een omgevingsinclusieve benadering en drie afwegingsprincipes:

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

NOVI-gebieden

In een aantal gebieden met grote opgaven en complexe problematiek bieden de (institutionele) kaders onvoldoende ruimte voor goede oplossingen. Daarom zijn acht voorlopige NOVI-gebieden benoemd. In goede afstemming met lopende trajecten kijken Rijk en regio gezamenlijk naar mogelijke oplossingen voor deze gebieden, die de huidige kaders ter discussie durven te stellen. Criteria bij het aanwijzen van een beperkt aantal NOVI-gebieden zijn:

- er is sprake van grote integrale opgaven ofwel transities die essentieel zijn voor Nederland, waarbij samenwerking Rijk-regio en verder denken dan bestaande kaders noodzakelijk is;
- de aanwijzing heeft toegevoegde waarde ten opzichte van de huidige inzet dan wel trajecten die Rijk en regio al samen oppakken, die waar mogelijk vereenvoudigen en niet onnodig daarmee dubbelen;
- er is een duidelijke schakel naar (dan wel zicht op) concrete uitvoering

Voorlopig zijn de volgende vier gebieden aangewezen:

- Transities van havengebieden in regio Rotterdam en Amsterdam
- Transities landelijk gebied: De Peel en het Groene Hart
- Energie- en klimaattransities in relatie tot verstedelijking: Groningen en regio Zwolle
- Transities in grensoverschrijdende context: Zuid-Limburg en de Zeeuwse havens/Zeeuws Vlaamse kanaalzone.

De NOVI gaat vergezeld met een Uitvoeringsagenda, waarin staat hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. Zo helpt de NOVI om keuzes te maken waar dat moet. Want niet alles kan overal.

Consequentie NOVI voor plangebied

Met de beoogde ontwikkeling wordt bijgedragen aan twee van de vier prioriteiten en de afwegingsprincipes van de NOVI, namelijk:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- sterke en gezonde steden en regio's.

Dat blijkt uit de hoofdstukken 5 t/m 17. Daarmee is de ontwikkeling in overeenstemming van de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid.

Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, electriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Ook treden de eerder vastgestelde regels op 1 oktober 2012 verlaat in werking met betrekking tot de ruimtelijke bescherming van het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes en met betrekking tot voorwaarden aan windmolens en hoge bebouwing rond militaire radarposten.

Consequentie Barro voor plangebied

Het Barro heeft geen consequenties voor het binnenstedelijk gelegen plangebied.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door

een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij dient de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling te worden aangetoond.

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Als stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: *ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen*.

De tot 1 juli 2017 in artikel 3.1.6, tweede lid, aanhef en onder a, (en vierde lid) van het Bro opgenomen eis dat de *actuele regionale* behoefte dient te worden beschreven is gewijzigd in die zin dat de elementen "actuele" en "regionale" komen te vervallen. Bestemmingsplannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, dienen in de toelichting een beschrijving te bevatten van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling.

De Afdeling hanteert een aantal uitgangspunten, die gehanteerd worden bij de beoordeling of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling (uitspraak 201608869/1/R3). Wanneer een bestemmingsplan voorziet in niet meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro, kunnen worden aangemerkt, kan deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt.

Wanneer een bestemmingsplan voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van *meer* dan 500 m^2 of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m^2, dient deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling te worden aangemerkt.

Consequentie Bro voor plangebied

Met voorliggend plan worden maximaal 500 woningen en 4.600 m^2 bvo aan niet woonfuncties ontwikkeld in binnenstedelijk gebied. Zoals beschreven in paragraaf 2.3 is op grond van het geldende bestemmingsplan 7.000 m^2 aan niet woonfuncties (naast de parkeergarages) mogelijk. Ten opzichte van de maximale planologische invulling is er een afname van het programma aan niet woonfuncties. Een onderbouwing van de behoefte is daarom niet nodig.

De realisatie van maximaal 500 woningen dient wel onderbouwd te worden. Zoals blijkt uit de paragraven 3.3 en 3.4.1 t/m 3.4.2 is de vraag naar woningen in Amsterdam hoog. Hieruit blijkt dat volgens de laatste prognoses de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen groeit. Met het Rijk heeft de MRA-regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad. Amsterdam geeft in haar visie aan (zie paragraaf 3.4.1) tot 2050 minimaal 150.000 nieuwe woningen toe te voegen aan de woningvoorraad. Daarmee is de behoefte aan deze stedelijke ontwikkeling aangetoond.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid

Op 19 november 2018 is de provinciale omgevingsvisie vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 borduurt voort op de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Noord-Holland herbergt vele kwaliteiten. Kwaliteiten die een basis bieden voor verdere ontwikkeling richting de toekomst. De visie houdt rekening met alle invloeden die op de provincie afkomen. Ook wordt in de visie gekeken naar hoe de provincie verbonden is met Nederland, Europa en de rest van de wereld. Vanuit die context - van aanwezige kwaliteiten en verbinding met de omgeving - wordt gekeken hoe naar de toekomst.

Amsterdam is vanouds een internationale handelsstad, waar dagelijks grote stromen mensen, goederen, informatie en geld doorheen gaan. In de 17e eeuw uitgegroeid tot wereldhandelsstad, berust de huidige economie nog steeds op handel, logistiek en bankieren. De toegang tot de globale netwerken via luchthaven, zeehaven en internethub zijn daarbij essentieel. Een aantal aspecten zijn van belang voor de stad:

- Landschap als onderdeel metropolitaan systeem. Het is noodzakelijk dat het landschappelijke raamwerk in de metropool wordt versterkt, bijvoorbeeld door het verbinden van gebieden. Verdichting in de stad vraagt ook om versterking van groen in en om de stad. Een voorbeeld zijn de transformatiegebieden van Greenport Aalsmeer. Hier kan het landschappelijk raamwerk zelfs worden uitgebreid. Ontwikkelingen zijn mogelijk, mits onder strikte voorwaarden. Het metropolitane landschap zal steeds vaker verschillende opgaven moeten stapelen en diverse belangen moeten verenigen.
- Nieuwe ontwikkelingen zijn zo veel mogelijk natuurinclusief. Bij alle ontwikkelingen wordt gestreefd naar het vergroten van de biodiversiteit. Meer biodiversiteit draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Natuurinclusiviteit (groen en water) in de stad draagt bij aan het voorkomen van hittestress, klimaatadaptatie en een gezonde leefomgeving.
- Optimale energiemix. De regionale optimale energiemix voor opwekking van hernieuwbare energie in de ondergrond, op de bovengrond en in de bebouwde omgeving past bij de regionale landschappelijke en gebiedskwaliteiten en de economische kansen. De warmtevoorziening is een belangrijk onderdeel van de energietransitie in Noord-Holland. Er moeten strategieën komen voor warmtesystemen die de warmte van hernieuwbare bronnen samen met restwarmte van bedrijven naar afnemers brengen (bedrijf, wijk en regio).

De provinciale visie is alleen bindend voor de provincie zelf. Voor de aspecten uit de visie, waarvan de provincie het belangrijk vindt dat deze doorwerken naar de gemeenten, zijn regels in de provinciale omgevingsverordening opgenomen.

3.2.2 Omgevingsverordening provincie Noord-Holland

De doorwerking van de omgevingsvisie naar de gemeenten toe wordt geregeld met de provinciale omgevingsverordening. Op 17 november 2020 is de omgevingsverordening in werking getreden. Nadien zijn meerdere aanpassingen doorgevoerd, waaronder het 'Wijzigingsbesluit - herbegrenzing bijzonder provinciaal landschap en natuurnetwerk Nederland. De geconsolideerde versie van 1 januari 2023 is de meest recente versie. De verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van onder andere gemeentelijke omgevingsplannen (bestemmingsplannen) . Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

De omgevingsverordening bevat de volgende instructieregels voor het opstellen van een omgevingsplan (bestemmingsplan):

- Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkeling
- Paragraaf 6.1.6 Wonen binnen de LIB 5 zone Schiphol
- Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Dit artikel geeft aan dat een omgevingsplan (bestemmingsplan) alleen een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk kan maken, als de ontwikkeling in overeenstemming is met de regionale schriftelijke afspraken. Onder stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening bedoeld: de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

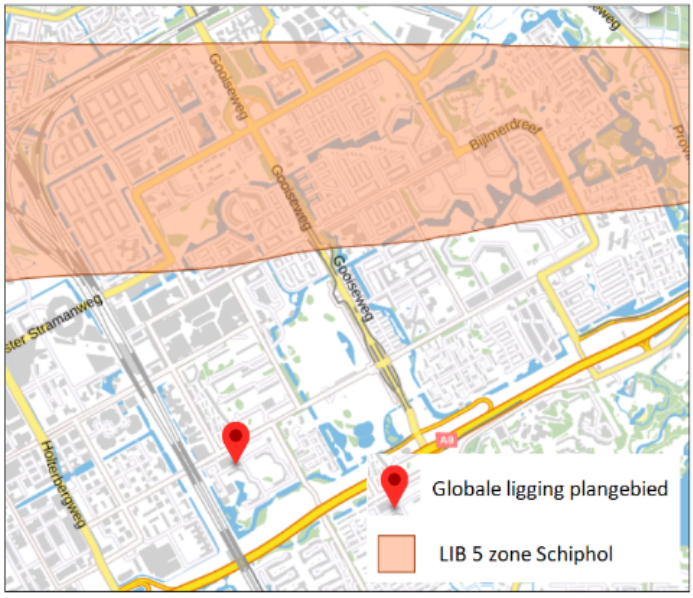
De ontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is een stedelijke ontwikkeling.

Paragraaf 6.1.6 Wonen binnen de LIB 5 zone Schiphol

Deze paragraaf ziet op het toevoegen van woningen binnen de LIB 5 zone Schiphol, zijnde het planologisch afwegingsgebied, zoals bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Deze paragraaf bevat regels met het oog op:

- het waarborgen van terughoudendheid met woningbouw in het landelijk gebied binnen de LIB 5 zone Schiphol;
- het expliciet meewegen van luchtvaartgeluid in ruimtelijke plannen waarin woningen worden toegevoegd binnen de LIB 5 zone Schiphol

Voor zover een ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat op gronden die liggen binnen het werkingsgebied LIB 5 zone wordt in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.



Ligging plangebied ten opzichte van de LIB5 zone (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op:

- wateroverlast;
- overstroming;
- hitte en;
- droogte.

De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling

plaats vindt.

3.2.3 Conclusie provinciaal beleid

1. De stedelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt past binnen de in de MRA regio gemaakte afspraken. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.3.1.
2. Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied en ligt buiten de LIB5 zone van Schiphol. Nadere argumentatie voor het aspect luchtvaart-geluid is niet nodig.
3. In de hoofdstukken 11 en 17 wordt nader in gegaan op het voorkomen van wateroverlast en het voorkomen van hitte en droogte.

Geconstateerd wordt dat de ontwikkeling voldoet aan de instructieregels van de provincie.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De MRA is een samenwerkingsverband van 31 gemeenten, twee provincies (Noord-Holland en Flevoland) en de Vervoerregio Amsterdam. Met de MRA Agenda als basis wordt samengewerkt op het gebied van Ruimte, Economie en Mobiliteit, en ook op het gebied van Wonen. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.
Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.
Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

Metropoolregio Amsterdam. Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024)

De MRA Agenda is opgesteld in opdracht van de Agendacommissie van de MRA. De samenwerking richt zich op het versterken van de internationale positie van de MRA als economische topregio met hoge leefkwaliteit. Hierbij zijn twee leidende principes:

- toekomstbestendige metropool, die gericht is om binnen 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn;
- evenwichtige metropool zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en hoge leefkwaliteit.

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

1. samenwerking verder versterken;
2. werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
3. bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit versterken;
4. vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

Met name de derde opdracht is relevant voor het plangebied van H-buurt Midden. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen

moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Wonen in de Metropoolregio 2021. Woningvoorraad en bewoning.

Het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam' (WiMRA) 2021 geeft de ontwikkelingen op de woningmarkt weer in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gaat in op de positie van de verschillende regio's daarbinnen. Het WiMRA is een belangrijke bron voor regionaal inzicht in de werking van en samenhang op de woningmarkt en voor het gesprek over de woningbouwopgave en de betaalbaarheid van het wonen. Het WiMRA wordt uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam en de corporaties vertegenwoordigd in de MRA. Uit de WiMRA blijkt dat in Amsterdam:

- het aandeel vrije sector huurwoning groeit (van 11% in 2017 naar 19% in 2021);
- weinig middeldure huur woningen (8% in Amsterdam) en betaalbare koop woningen in de woningvoorraad aanwezig is (4%).

3.3.2 Conclusie regionaal beleid

Met dit bestemmingsplan worden maximaal 500 woningen mogelijk gemaakt met een binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Bijna een kwart van de woningen worden sociale huurwoningen. Aanvullend wordt 30% in het segment middensegment huur gerealiseerd en 30% in het middensegment koop. Het middensegment (huur en koop samen) bestaat in uit maximaal 300 woningen. Daarmee bevat het woningbouwprogramma een groot aantal betaalbare woningen.

Het borgen van de betaalbaarheid vindt plaats in de uit te geven erfpachtovereenkomsten (privaatrechtelijk). Daarmee is er geen noodzaak om de doelgroepenverordening toe te passen in dit bestemmingsplan (bestuursrechtelijke borging). Het beoogde woningbouwprogramma past binnen de opgaven van de MRA.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 heeft de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040. Hierop zijn twee uitzonderingen: het beleid over de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

De centrale gedachte van de omgevingsvisie is dat de gemeente voorbereid wil zijn op een groei. De ontwikkeling van de economie en de toename van de bevolking wil de gemeente gebruiken om een betere stad te worden, met meer kansengelijkheid, leefbaarder voor mens en dier en duurzamer in een vitale en goed verbonden regio.

Door te groeien wil Amsterdam zijn verantwoordelijkheid nemen. Steden als Amsterdam zijn onmisbaar voor de ontwikkeling van cultuur, wetenschap, samenleving en economie. Maar steden bieden bovendien de beste kans op een duurzame manier van samenleven, waarbij mensen minder beslag leggen op schaarse ruimte en grondstoffen. Zodat we waardevolle landschappen en natuurgebieden niet hoeven vol te bouwen en we fietsend en met het openbaar vervoer naar ons werk kunnen. Daarom wil Amsterdam plek bieden aan meer mensen.

Maar groei is voor Amsterdam ook een kans. Ontwikkeling van de stad betekent de mogelijkheid om de grote ambities waar te maken die we hebben voor de bouw van betaalbare woningen, een inclusieve en innovatieve economie, verduurzaming van de stad, een groene openbare ruimte die uitnodigt tot wandelen en fitsen, minder kansenongelijkheid en meer eigenaarschap en zeggenschap over de eigen

leefomgeving.

De groeiambities van de 'Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en Duurzaam' uit 2011 zijn meer dan waargemaakt, de voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is nu al bijna bereikt. De omgevingsvisie heeft vijf strategische keuzes geformuleerd:

1. meerkernige ontwikkeling;
2. groeien binnen grenzen;
3. duurzaam en gezond bewegen;
4. rigoureus vergroenen;
5. samen stad maken.

Hoe de omgevingsvisie in de praktijk haar doorwerking zal krijgen, wordt nog uitgewerkt in een Uitvoeringsagenda omgevingsvisie Amsterdam.

De stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van de stad versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaats vinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op pagina 18 van de visie staat dat hoogbouw daarbij een middel kan zijn. Gebouwen hoger dan 70 meter concentreren zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het brede water van het IJ. Voor meer over het gemeentelijke hoogbouwbeleid wordt verwezen naar hoofdstuk 13.

Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt en kunnen woningen en bedrijfsgebouwen verduurzaamd worden en blijven de kwetsbare landschappen open.

Zuidoost

Zuidoost is binnen Amsterdam qua ruimtelijke opzet, bebouwing en de relatief grote afstand tot de rest van de stad bijzonder. Dat geldt zeker ook voor de unieke culturele diversiteit, die er in de afgelopen decennia is ontstaan. Zuidoost zal de komende jaren uitgroeien tot een sterke stedelijke kern met een duidelijk eigen karakter. Daarbij zullen de bestaande buurten in de Bijlmer, Gaasperdam en Gein samen met nieuwe buurten in Bijlmer-West een herkenbare en onderscheidende eenheid gaan vormen. De komende jaren gaat de gemeente daar met een 'Masterplan Zuidoost' invulling aan geven.



Uitsnede visiekaart (bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050)

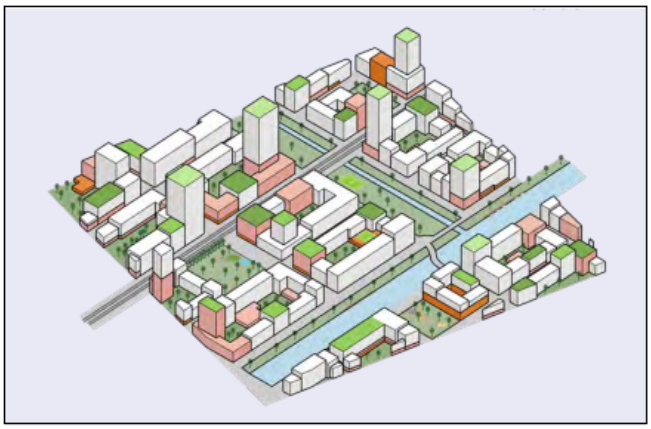
Plangebied H-Buurt

Het plangebied wordt in de omgevingsvisie aangeduid als 'hoogstedelijke buurt' en vormt onderdeel van fase 1 (ontwikkeling in de periode 2021 - 2030). Een hoogstedelijke buurt betekent:

- ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen;
- groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken;
- maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

De hoogste dichtheid wordt mogelijk gemaakt op goed bereikbare plekken, langs de ov-lijnen (zuidoostkant, zuidwestkant, Haven-Stad en noordwestkant). Geconcentreerd rondom de stations komen de meest dichte buurten: de hoogstedelijke centra en hoogstedelijke buurten. Om op een klein oppervlak veel dichtheid te maken is hoogbouw hier een bruikbare bouwvorm.

De openbare-ruimtestructuur van nieuwe buurten sluit zoveel mogelijk naadloos aan op die van de bestaande buurten waaraan ze grenzen.



Impressie hoogstedelijke buurt (bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050)

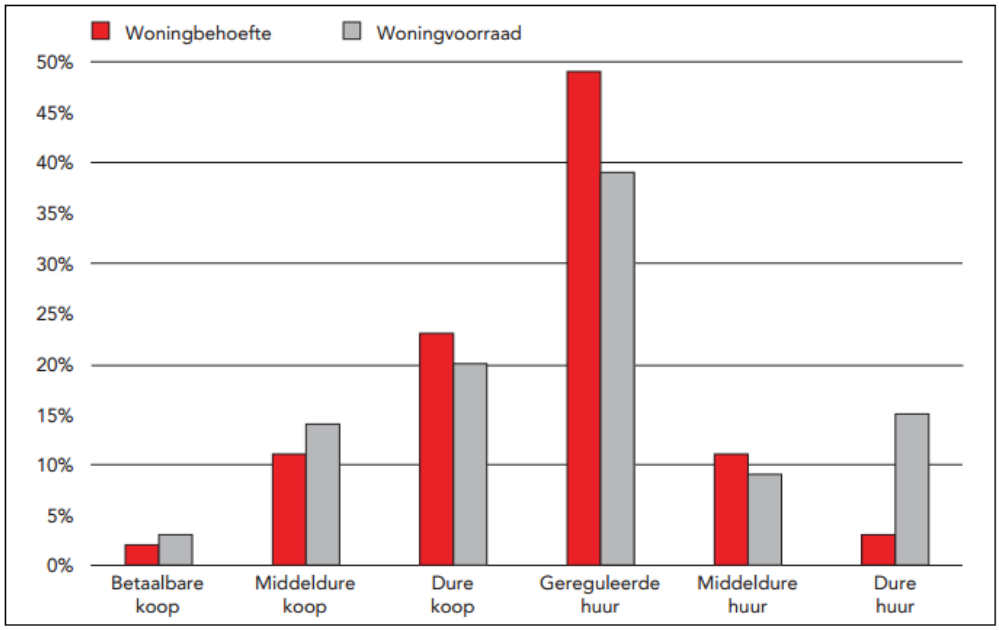
Consequentie omgevingsvisie voor plangebied

De beoogde herontwikkeling is in lijn met de omgevingsvisie. Met het toevoegen van maximaal 500 woningen en het vergroten van het programma aan voorzieningen wordt er bijgedragen aan een hoogstedelijke buurt. Zoals beschreven in paragraaf 4.5 krijgt de 'schakel-functie' van deze locatie in de groene stedelijk structuur een impuls.

3.4.2 Woonagenda 2025

De Woonagenda 2025 is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam en is op 19 juli 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De vraag die centraal staat in de woonagenda is: wat is er nodig om te zorgen dat Amsterdam een gezonde, dynamische, gemengde stad blijft waar ruimte is voor iedereen? Voor oude Amsterdammers en voor nieuwe Amsterdammers. Voor gezinnen en voor starters. Voor studenten en voor ouderen. Voor mensen met alle soorten inkomens. Die opgave is ingewikkeld.

Hoe ontwikkelen de woningvoorraad en de woningbehoefte zich tot 2025? Dit inzicht is nodig om te weten waar op gestuurd moet worden om de woningvoorraad en de woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. In de woonagenda is een figuur opgenomen waarin de woningvoorraad in 2025 vergeleken met de woningbehoefte in dat jaar. Voor deze prognose is uitgegaan van bestaand beleid ten aanzien van de woningvoorraad, *zonder* de aanvullende acties uit de woonagenda. De prognose maakt duidelijk waar de komende jaren tekorten in de voorraad ontstaan en voor welke uitdagingen Amsterdam nog staat.



Woningvoorraad en - behoefte in 2025 (bron: Woonagenda 2025)

Uit de prognose van de woningbehoefte en de woningvoorraad blijkt dat voor heel Amsterdam in 2025 het grootste tekort zit in de gereguleerde huurvoorraad. Dit zijn woningen met een huurprijs tot maximaal € 710,68. Ook wel 'sociale huurwoningen' genoemd. In de woonagenda zijn actie's benoemd die bijdragen aan voldoende, betaalbare en kwalitatief goede woningen. Om het aantal betaalbare woningen in de stad te vergroten hanteert Amsterdam de 40/40/20-regeling voor nieuwbouw: 40% sociale huur, 40% middeldure huur en 20% dure huur en koop.

Consequentie woonagenda voor plangebied

Van de maximaal 500 woningen, wordt 24% sociale huurwoning, 60% middensegment (waarvan 50% huur en 50% koop) en 16% vrije sector koop. Het bestaande woningbouwaanbod in de H-buurt bestaat hoofdzakelijk uit sociale huur (87%). Vanwege de doelstellingen die voor de Bijlmer gesteld zijn (zie paragraaf 3.4.11), is het wenselijk om een meer gemengde woningvoorraad te hebben. Daarom is, in afwijking van de 40/40/20-regeling, gekozen voor het woningbouwprogramma in onderstaande tabel (zie ook paragraaf 4.3).

Wonen	**Percentage**	**Aantal**
Sociale huur	24%	120
Middensegment huur	30%	150

bestemmingsplan_H-buurt Midden (vastgesteld)

Middensegment koop	30%	150
Vrije sector koop	16%	80
Totaal	**100%**	**500**

Overzicht te realiseren categorieën woningen (bron: Investeringsnota H-buurt Midden)

3.4.3 Actieplan wooncoöperaties

Op 17 september 2019 heeft het college van B&W het 'Actieplan wooncoöperaties' vastgesteld. Hierin staat dat de gemeente Amsterdam de groei van het aantal wooncoöperaties in de stad sterk gaat stimuleren. In de periode 2020-2021 starten 15 tot 20 wooncoöperaties met huurwoningen in het sociale en middensegment. Het aantal coöperatieve woningen moet in de jaren daarna oplopen tot 7.000 in 2025 om daarna door te groeien tot 40.000 coöperatieve woningen in 2040.

Een wooncoöperatie is een vorm van collectief wonen, waarbij de bewoners gezamenlijk vorm geven aan zelfbeheer en zelfbestuur. Een gemeenschap waarin bewoners meer met elkaar delen, variërend van een gemeenschappelijke tuin tot een gezamenlijk huishouden of de gezamenlijke opvang van de kinderen. Er is altijd sprake van een collectief element tussen bewoners en gebruikers van een pand of een gebied.

Het actieplan streeft er naar het percentage middeldure huurwoningen te verhogen. Wooncoöperaties dragen bij aan het blijvend beschikbaar houden van woningen in het sociale - en middenhuursegment.

Consequentie actieplan voor plangebied

De vraag naar middeldure huurwoningen is toegenomen doordat huishoudens met een middeninkomen niet meer in de sociale huursector terecht kunnen en steeds meer mensen een flexibel arbeidscontract hebben. Daarnaast zijn steeds meer huishoudens door de stijgende prijzen in de koopsector, aangewezen op een middeldure huurwoning.

Van het te realiseren woningbouwprogramma wordt 24% gerealiseerd als sociale huurwoningen (120 woningen) en 30% als middensegment huurwoningen (150 woningen). Daarmee wordt bijgedragen aan de doelstellingen van het actieplan, namelijk het verhogen van het aantal betaalbare huurwoningen (meer dan 50% van het woningbouwprogramma).

3.4.4 Huisvestingsverordening Amsterdam 2024

De gemeenteraad heeft de Huisvestingsverordening Amsterdam 2024 vastgesteld. De regels zijn per 1 januari 2020 in werking gegaan. Deze verordening bevat regels voor alle Amsterdamse woningen. De huisvestingsverordening is er om te zorgen dat de woningvoorraad en de leefbaarheid in de Amsterdamse buurten beschermd worden. De gemeente wil dat woningen worden gebruikt om in te wonen en dat er woningen zijn voor alle mensen die in Amsterdam willen wonen.

In de verordening staan onder andere nieuwe regels met betrekking tot het toestaan van een Bed & Breakfast (B&B). Het college van B&W heeft een quotum vastgesteld per wijk. Vergunningen voor het gedeeltelijk onttrekken aan de bestemming tot bewoning ten behoeve van een B&B worden, met inachtneming van een door burgemeester en wethouders per wijk vastgesteld quotum, verstrekt. Wanneer het aantal aanmeldingen voor een wijk hoger is dan het quotum, geschiedt de verdeling

middels loting. Voor de wijk Zuidoost geldt een quotum van 84. Momenteel is het nog mogelijk om in ZuidOost een vergunning te verkrijgen voor een B&B (bron: https://kaart.amsterdam.nl/vergunningen-bed-breakfast).

Aan een vergunning voor het gedeeltelijk onttrekken van een woonruimte aan de bestemming tot bewoning ten behoeve van een B&B worden voorwaarden gesteld, waaronder:

- de B&B beschikt over maximaal vier slaapplaatsen voor gasten;
- de woonruimte die ten behoeve van B&B wordt onttrokken is een deel van een zelfstandige woonruimte;
- de woonruimte waarbinnen wordt onttrokken is niet in eigendom van een woningcorporatie;
- de vergunning is geldig voor een periode van ten hoogste acht jaar.

Consequentie huisvestingsverordening voor plangebied

Met dit bestemmingsplan wordt de regeling uit de huisvestingsverordening vertaald: een B&B is als strijdig gebruik aangemerkt, maar het bevoegd gezag kan, onder voorwaarden, besluiten een B&B toch toe te staan (middels een afwijkingsbevoegdheid).

3.4.5 Shortstay

Shortstay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van minimaal zeven nachten en maximaal zes maanden. Shortstay in één appartement is toegestaan voor één huishouden of voor maximaal 4 personen als deze personen deel uitmaken van meerdere huishoudens. Voor de overnachtingen in een shortstay-appartement moet toeristenbelasting worden betaald.

Shortstay is bedoeld voor tijdelijk verblijf van expats en internationals die tijdelijk voor werk naar Amsterdam komen. Shortstay is uitdrukkelijk niet bedoeld voor het onderbrengen van toeristen. In de bestaande woningbouw kan shortstay alleen worden uitgevoerd als daar een tijdelijke woningonttrekking op basis van de Huisvestingswet voor is afgegeven. Sinds 14 januari 2014 worden geen nieuwe vergunningen voor shortstay in de bestaande woningbouw meer afgegeven.

Consequentie plangebied

Met dit bestemmingsplan wordt geen short-stay mogelijk gemaakt.

3.4.6 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018 - 2022

Op 20 december 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld. De strekking van het detailhandelsbeleid is dat Amsterdam inzet op een sterke en diverse winkelstad waar:

1. bewoners hun dagelijkse boodschappen op redelijke afstand van de woning (750 meter) kunnen doen; en
2. er meerdere interessante winkelgebieden zijn om te winkelen, ook buiten de binnenstad.

Het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 doet uitspraken over detailhandel die richtinggevend zijn bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen. Duidelijke kaders voor de detailhandel zijn nodig om initiatieven voor nieuwe winkels of uitbreiding van winkels in Amsterdam te kunnen toetsen: in welke gevallen wil de gemeente hier aan mee werken of niet. Dit beleid blijft van krac ht, totdat de gemeenteraad nieuw detailhandelsbeleid vaststelt.

In het beleid zijn twee hoofddoelen geformuleerd. Het eerste doel is 'dagelijkse boodschappen zijn op redelijke afstand van de woning verkrijgbaar'. Dat betekent niet alleen dat binnen (circa) 750 meter

afstand van een woning een buurtsupermarkt aanwezig is, maar ook is een clustering van voorzieningen wenselijk. Te denken aan (commerciële) functies als kapper, fietsenmaker of schoenmaker.

Consequentie detailhandelsbeleid voor het plan

Met het mogelijk maken van maximaal 1.550 m^2 aan dienstverlening, horeca en buurtsupermarkt (welke maximaal 200 m^2 mag zijn) voldoet voorliggend bestemmingsplan aan het detailhandelsbeleid. Momenteel is er detailhandel en andere dienstverlenende functies aanwezig:

- op circa 900 meter afstand in het winkelcentrum aan het Abcouderpad - de Holendrechterdreef (ten zuiden van het plangebied);
- p 600 tot 900 meter afstand aan Hullenbergweg - Haarlerbergweg op 600 tot 900 meter afstand (ten westen van het plangebied);
- op 600 meter afstand in de Amsterdamse Poort (ten noorden van het plangebied).

De voorzieningen die binnen het plangebied mogelijk worden gemaakt dragen bij aan de doelstelling om binnen 750 meter afstand van een woning een buurtsupermarkt en een clustering van voorzieningen te realiseren.

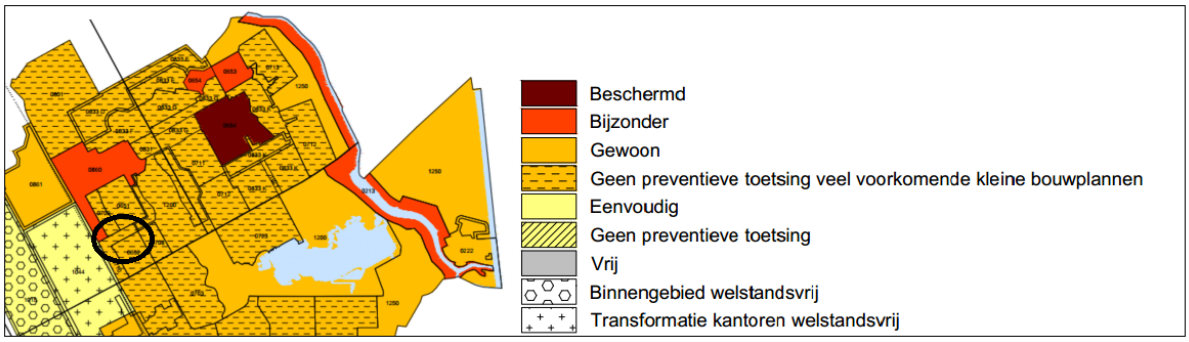
3.4.7 De schoonheid van Amsterdam

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam' vastgesteld. De stad hecht waarde aan de kwaliteit van de gebouwde omgeving; het is een publiek belang om zorgvuldig met die omgeving om te gaan. Tegelijkertijd wil de gemeente burgers niet onnodig beperken in de mogelijkheid gebouwen aan te passen. Het beoordelen van bouwplannen op redelijke eisen van welstand is een manier om deze twee uitganspunten in de praktijk te brengen.

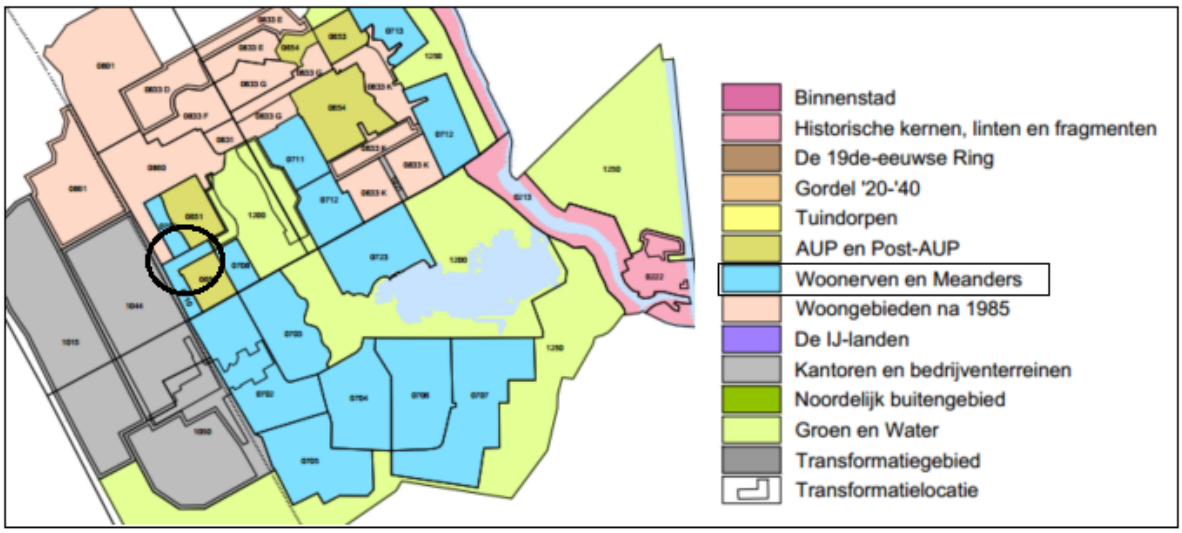
De welstandnota maakt onderscheid in verschillende welstandsniveaus. Het plangebied wordt aangemerkt als 'gewoon'. Het niveau 'gewoon geldt in een groot deel van de stad. Dit zijn gebieden, waar het beleid inzet op beheer van de bestaande kwaliteit. In deze gebieden speelt het aanzien van de stad als geheel een minder grote rol. Hier is het beleid gericht op het praktisch beheer en is het welstandsbeleid ondersteunend aan de gangbare kwaliteit van het gebied'.

Het plangebied heeft ook de aanduiding 'geen preventieve toetsing, veel voorkomende kleine bouwplannen'. Hier vindt vooraf geen toetsing plaats van de veel voorkomende kleine bouwplannen of zelfs van alle soorten bouwplannen. Wie hier een plan maakt, krijgt het vertrouwen en kan zelf het initiatief nemen bij de interpretatie van redelijke eisen van welstand. Van het resultaat wordt verwacht, dat het voldoet. De onder dit regime gerealiseerde bouwwerken mogen niet in ernstige mate strijdig zijn met redelijke eisen van welstand.

Het plangebied wordt aangemerkt als 'woonerven en meanders'. De woonerven in Zuidoost zijn hoofdzakelijk gebouwd in de jaren zeventig en tachtig en bestaan uit afzonderlijke woonbuurten, ontsloten door ringwegen. De buurten hebben zowel rijwoningen als middelhoge blokken. Het karakter is vooral naar binnen gericht. De grootste waarde is de groenstructuur die zorgt voor rustige woongebieden. De waarde ligt ook in de samenhang tussen de stedenbouwkundige eenheden met ieder hun eigen architectonische variaties. De architectuur is in het algemeen eenvoudig.



Uitsnede niveaukaart 'De schoonheid van Amsterdam' (bron: Schoonheid van Amsterdam)



Uitsnede kaart welstandsgebied De schoonheid van Amsterdam' (bron: Schoonheid van Amsterdam)

Consequentie welstand voor het plan

In het gebied geldt een gewoon welstandsniveau zonder preventieve toetsing aan veelvoorkomende kleine bouwplannen. De nog op te stellen bouwplannen voor de nieuwbouw, worden te zijner tijd voor advies voor gelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

3.4.8 Agenda Groen

De Agenda Groen is op 30 september 2015 vastgesteld in de gemeenteraad. Elke Amsterdammer moet straks een groene omgeving in de buurt hebben. In deze agenda wordt de koers uitgezet voor investeringen in het groen tussen 2015 en 2018 en daarmee geeft de agenda duidelijk richting aan initiatieven. De prioriteit wordt daarbij de komende jaren gelegd op vier thema's: stadsparken, klimaat en biodiversiteit, groen in de buurt en verbindingen en toegankelijkheid.

1. Stadsparken

Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad. Ze zijn er voor iedereen en ze worden steeds intensiever en op heel uiteenlopende manieren gebruikt: werken, leren over de natuur, barbecueën, wandelen, sporten, zonnen, een feestje vieren of een evenement bezoeken. Het doel is om

stadsparken beter in te richten op dat intensieve gebruik. Ook komen er meer en betere alternatieven voor de drukke stadsparken, om zo de bezoekersdrukte beter te spreiden over de groengebieden in en om de stad. De komende jaren worden tenminste drie stadsparken ingrijpend verbeterd voor duurzamer en intensiever gebruik.

2. Klimaat en biodiversiteit

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. Daarom wordt de komende jaren ingezet op 50.000 m^2 extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket.

3. Groen in de buurt

Amsterdammers hechten veel waarde aan mooi en bruikbaar groen in de directe omgeving van de woning. Groen in de buurt heeft een belangrijke functie als ontmoetingsplek en zorgt ervoor dat mensen meer bewegen. Bewoners weten zelf het beste waar behoefte aan is, daarom bieden we ruimte aan buurtinitiatieven. Daarom wordt de komende jaren ingezet op meer groene plekken in de buurt door het vergroenen of aanleggen van tenminste twintig postzegelparken.

4. Verbindingen en toegankelijkheid

Het laatste thema in de Agenda Groen is gericht op het verbeteren van wandel- en fietsroutes tussen en binnen groengebieden voor dagelijks recreatief en sportief gebruik. Amsterdam is rijk aan groen en veel van dat groen kan beter worden gebruikt als het toegankelijker is of beter met elkaar is verbonden. Ingezet wordt op het zichtbaar verbeteren van fietsverbindingen naar de landschappen rondom de stad. Knelpunten in de schakels tussen stad en land worden opgelost en er wordt geïnvesteerd in de belevingswaarde van deze routes.

Consequentie agenda groen voor het plan

Het plangebied is een stedelijk 'warmte eiland'. Door hier groen toe te voegen - zowel in de openbare ruimte als op de gevels en daken -, verbetert de leefbaarheid in het gebied en vermindert de energiebehoefte van gebouwen op zomerse dagen.

De openbare ruimte is een habitat voor mens, plant en dier. Bij de inrichting en het beheer wordt rekening gehouden met de huidige en potentiële biodiversiteit in het gebied. De stadsecoloog wordt betrokken bij de keuze van bestratingsmaterialen en beplanting zodat deze bijdragen aan een grotere soortendiversiteit in de stad. De gemeente vraagt van eigenaren om gebouwen natuurinclusief te ontwerpen zodat deze een gunstige invloed op de soortendiversiteit hebben. Het is algemeen bekend dat groene gevels en daken hieraan in positieve zin bijdragen. Hetzelfde geldt voor de realisering van broedgelegenheden. Reflecterende oppervlakten van bijvoorbeeld glas en staal hebben daarentegen een negatief effect. Die versterken de hittestress en veroorzaken onnodige slachtoffers in de vogelpopulatie door raambotsing.

Voor meer over de inrichting van de openbare ruimte en de verduurzaming wordt verwezen naar de paragraaf 4.5 en hoofdstuk 11.

3.4.9 Groenvisie 2020-2050

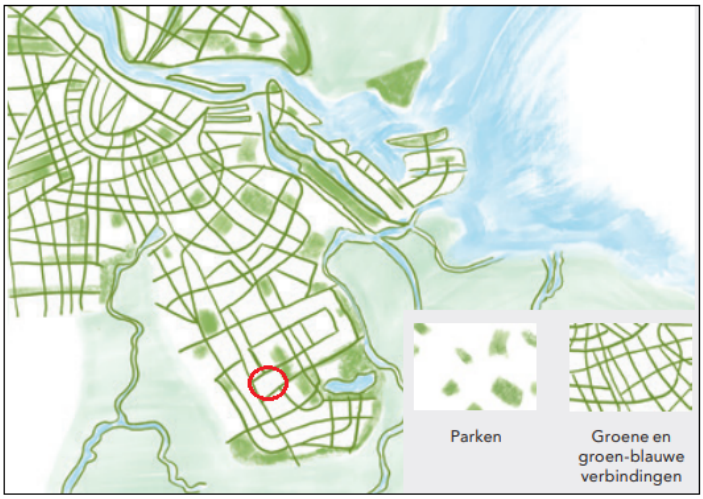
Op 16 december 2020 heeft de gemeenteraad de Groenvisie 2020 - 2050 vastgesteld. De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen.

Groen in de stad levert een essentiële bijdrage aan de gezondheid en het sociale welzijn van Amsterdammers. Het draagt bij aan de opgave om hitte te dempen en om het toenemende regenwater als gevolg van de verandering van het klimaat op te vangen en goed te gebruiken. En het draagt bij aan een grotere biodiversiteit. Dit betekent dat groen de stad beter maakt: een prettiger plek om te leven, gezonder, socialer, ecologisch sterker en duurzamer.

De visie bevat vier principes:

1. zorg voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen;
2. zorg voor groen dat bijdraagt aan verschillende opgaven;
3. de stad wordt natuurinclusief aangelegd en beheerd;
4. er wordt samen gewerkt aan groen.

Naast het versterken van groen-blauwe verbindingen kan ook de bebouwde omgeving groener worden gemaakt. Zowel in de binnentuinen, maar ook de gebouwen (groene daken, geveltuintjes, etc).



Blauw-groene verbindingen en parken (bron: Groenvisie 2020 -2050)

Voor nieuwbouwprojecten moet natuur geïntegreerd worden: er dient maximaal natuurinclusief gebouwd te worden (groene daken en groene gevel).

Consequentie groenvisie voor het plan

Voor meer over de inrichting van de openbare ruimte en de verduurzaming wordt verwezen naar de paragraaf 4.5 en hoofdstuk 11.

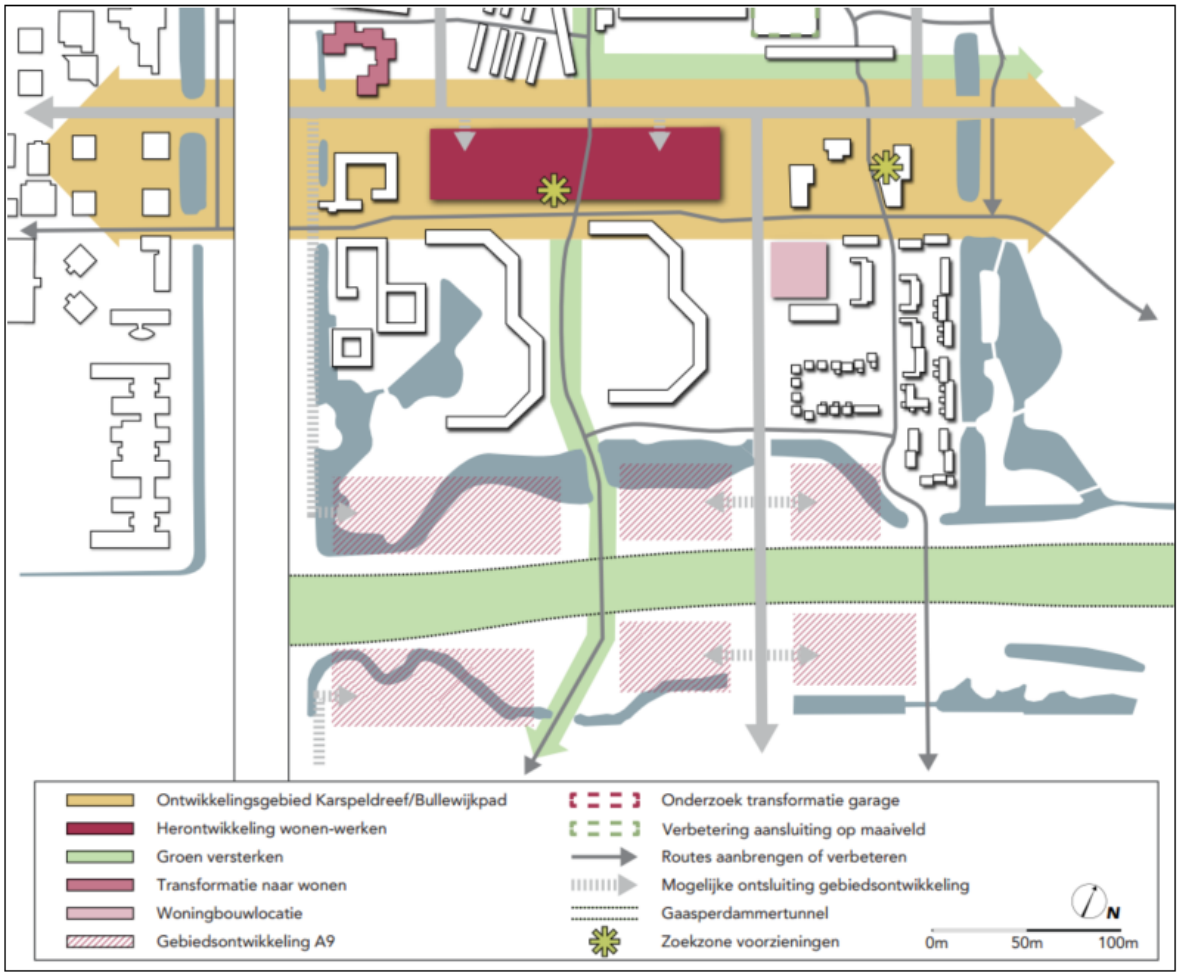
3.4.10 Verkenning van kansen H-buurt. Principenota H-buurt.

In mei 2019 is er een 'Verkenning van kansen H-buurt' opgesteld. Deze verkenning is in mei 2019 vastgesteld en vormt daarmee het uitgangspunt voor de herontwikkeling. In de studie wordt de H-buurt aangemerkt als ontwikkelingsbuurt op zowel het sociaal-economische vlak, maar ook als het gaat om gebiedsontwikkeling.

In de omgeving spelen grootstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de transformatie van Amstel III en de verdichting in het ArenApoort gebied, het gebied rond Bijlmer sportcentrum en het Nelson Mandelapark. In de H-buurt worden ook diverse ruimtelijke ingrepen gepleegd, zoals de renovatie van het metrostation Bullewijk, de sloop van verschillende parkeergarages, de transformatie van kantoorpanden langs de Foppingadreef en de overkluizing van de A9. Al deze ontwikkelingen hebben nadrukkelijk samenhang met elkaar op verschillende schaalniveaus. Door ontwikkelingen en projecten met elkaar te verbinden (het spoor als ruggegraat) komen kansen in beeld voor gebiedsontwikkeling op middellange en lange termijn.

Voor Hakfort, Huigenbos en Heesterveld wordt het toevoegen van 200 tot 500 woningen (van 50 - 150 m^2) als opgave genoemd. Daarnaast worden de volgende opgaven genoemd:

- de sloop van de twee parkeergarages Huigenbos en Hakfort;
- herontwikkeling van deze locatie met bijzondere aandacht voor functiemenging;
- compensatie van de vervallen parkeerplaatsen voor abonnementhouders;
- verbinding van het maaiveld (Bullewijkpad) met de verhoogde Karspeldreef;
- (lokale) werkgelegenheid in betaalbare ruimten;
- verbetering van de verbinding 'fysiek' en 'sociaal';
- een goede oost-westverbinding van het Bullewijkpad en een verbeterde noord-zuidverbindingen.



Ruimtelijke ambitiekaart (bron: Verkenning kansen H-buurt. Principenota H-buurt)

Consequentie verkenning voor het plan

De ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt is volledig in lijn met de verkenning uit 2019. De beoogde (her-)ontwikkeling is een uitwerking van de doelstellingen van de verkenning.

3.4.11 Blik op de Bijlmer 2019-2040

Op 12 januari 2021 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost ingestemd met de studie 'Blik op de Bijlmer 2019-2040'. Blik op de Bijlmer is een inspirerende studie over de ontwikkelkansen voor de komende twintig jaar voor de Bijlmer: het deel van Amsterdam Zuidoost ten oosten van het spoor en ten noorden van de A9. De studie was noodzakelijk geworden, omdat in steeds meer gebieden (her)ontwikkelingsprojecten kwamen, terwijl een actuele integrale visie op dit deel van Zuidoost ontbrak.

Met het aantrekken van de markt vanaf 2015 is de vraag naar woningbouwlocaties weer enorm gegroeid. Dat roept voor de stad en het stadsdeel belangrijke vragen op. Wat voor wijk is de Bijlmer geworden sinds de vernieuwing van de jaren '90? Moet er vast gehouden worden aan de vernieuwingsfilosofie van 2002, of wijzigt deze met de nieuwe stedelijke ambities van verdichten, duurzaamheid en ontwikkelbuurten?

De 'Studie Blik op de Bijlmer 2018-2040' is een actuele ruimtelijke visie met veel aandacht voor woningprogrammering, noodzakelijke voorzieningen, de gewenste economische ontwikkeling, duurzaamheid en cultuur. Daarmee wordt een integrale en brede onderlegger gecreëerd voor lopende en toekomstige (ruimtelijke) projecten. De visie formueert vier verbeterprincipes en vijf uitgangspunten voor de uitwerking van projecten. Op basis van de analyse zijn vier principes geformuleerd, die als leidraad fungeren voor de gewenste kwalitatieve verbeteringen. Op elk schaalniveau ligt er een opgave om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen.

Vier principes voor meer kwaliteit

De vier verbeterprincipes zijn:

1. Versterken van bestaande ruimtelijke structuren;
2. Creëren van plekken en buurten met een sterke eigen identiteit;
3. Toevoegen en mengen van afwisselende en productieve functies;
4. Nieuwe en/of sterkere verbindingen tussen buurten, met de wijken, met de stad en omringende gebieden

Vijf uitgangspunten voor de uitwerking van projecten

De vijf uitgangspunten zijn:

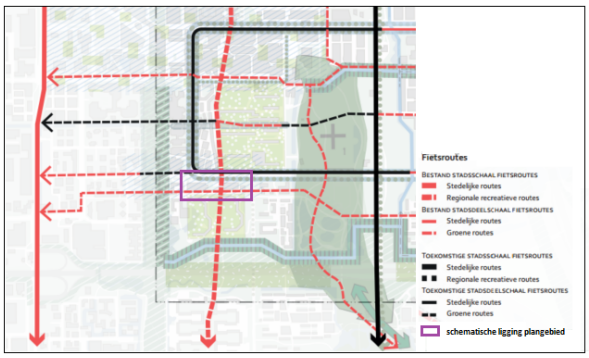
1. De Bijlmerring die vier subcentra verbindt;
2. Aanpak van de Gooise weg;
3. Lokale identiteit en cultuur: creatie van iconische plekken;
4. Groen met kwaliteit, onderling goed met elkaar verbonden;
5. Sociaal veilige doorgaande fietspaden.

Onderdeel van de visie is een kansenkaart. Hieruit blijkt dat de gebieden rondom OV-knooppunten (de Arenapoort, Duivendrecht, Bullewijk, Kraaiennest en Ganzenhoef) de potentie hebben om zich te ontwikkelen tot de levendige (sub)centra van de Bijlmer.

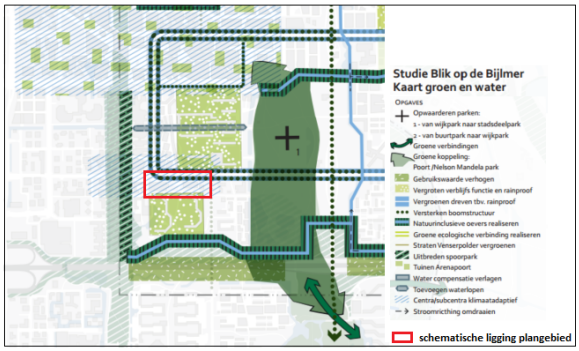
Winkelen, culturele activiteiten, bedrijvigheid, entertainment, recreatie en activering van de openbare ruimte maken een subcentrum tot een sfeervolle plek waar mensen uit de omliggende buurten graag komen en anderen ontmoeten. De kwaliteit van de inrichting van het openbaar gebied is een belangrijk ingrediënt voor het geven van een eigen identiteit. Daarnaast is een mix van functies van belang, zoals bedrijven, culturele, commerciële en maatschappelijke voorzieningen die door hun aard mede de identiteit van het subcentrum bepalen.

Bullewijk

Het plangebied van H-midden ligt in subcentrum Bullewijk, dat in de visie wordt genoemd als 'Bullewijk centrum'. Het plangebied is de locatie waar de Bijlmer en Amstel III letterlijk aan elkaar worden geknoopt. Ruimtelijk moet er dan ook een zeer goede verbinding zijn tussen de oost- en westzijde van het spoor. Die verbinding wordt bij station Bullewijk versterkt, bijvoorbeeld met nieuwe en/of verbeterde viaducten en het versterken van de routes. Maar ook door een stedelijk programma in gebouwen rondom de knoop en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte.



Fietsroutes (bron: 'Blik op de Bijlmer')



Groen en water (bron: 'Blik op de Bijlmer')

Consequentie actieplan voor plangebied

Het plangebied vormt een belangrijk deel van het project 'Bullewijk centrum', zoals dat in de visie benoemd is. De herontwikkeling is een concrete invulling / uitwerking van het project. Voor meer informatie over de invulling van de openbare ruimte, de fietsverbindingen en duurzaamheid wordt verwezen naar de paragraven 4.5 en 6.3.3 en hoofdstuk 11.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Uitgangspunten

Directe aanleiding voor de gebiedsontwikkeling van H-midden is de sloop van de bewonersgarages en de wens om de ruimte die vrijkomt kwalitatief beter te benutten door verdichting. De gemeente staat voor een grote woningbouwopgave en voor de Bijlmer is in het document 'Blik op de Bijlmer' aangegeven dat verdichting met woningbouw en toevoeging van voorzieningen kan zorgen voor een aantrekkelijk woon- en werkmilieu. Deze combinatie biedt kansen voor doorstroming van de huidige bewoners, voor vestiging van nieuwe bewoners en voor een steviger voorzieningenniveau waar heel Zuidoost baat bij heeft.

Het plangebied vormt een belangrijke schakel in het realiseren van een hoogstedelijke buurt nabij het metrostation Bullewijk. Het plangebied wordt het nieuwe centrum van de wijk Bullewijk met een daarbij behorend stedelijk programma. In deze paragraaf worden kort de uitgangspunten voor de (her-)ontwikkeling beschreven.

4.1.1 Autowasstraat

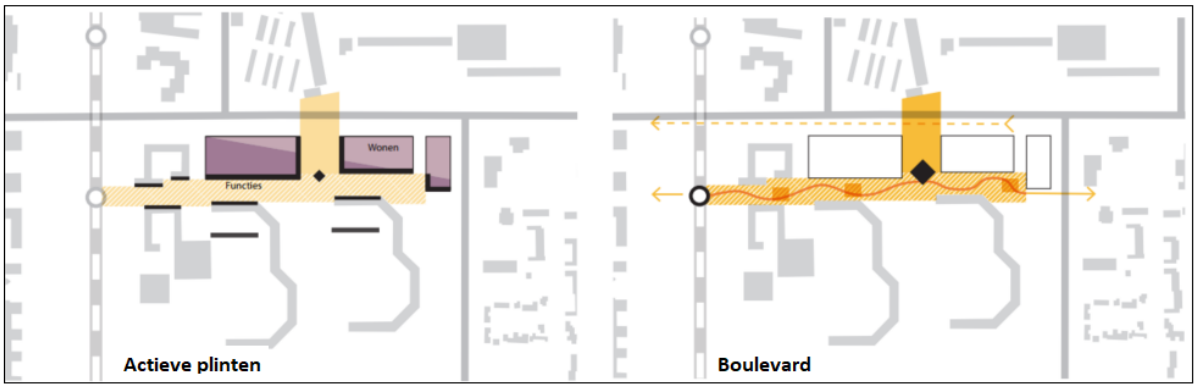
De autowasstraat aan de Karspeldreef (Ray's carwash Hakfort) wordt met dit bestemmingsplan positief bestemd. De Investeringsnota ging ervan uit dat de wasstraat verplaatst kon gaan worden naar buiten het plangebied.

De gemeente Amsterdam is eigenaar van de gronden, maar heeft de gronden in eeuwigdurende erfpacht uitgegeven. Het is niet gelukt om tot een overeenkomst te komen met de erfpachter. Onteigenen is, zoals blijkt uit hoofdstuk 15, niet noodzakelijk om de beoogde herontwikkeling mogelijk te maken.

4.1.2 Levendigheid - actieve plinten

Een belangrijk uitgangspunt voor het nieuwe centrum van de buurt is 'reuring en levendigheid'. Dit wordt bereikt door aan de kant van het Bullewijkpad een boulevard te realiseren. Een boulevard die twee belangrijke uitgangspunten bevat, namelijk:

- levendigheid op straat door de realisatie van actieve plinten met functies als horeca en maatschappelijke voorzieningen, maar ook dienstverlening en bedrijfjes met een maximale milieucategorie 2;
- een verbindingselement met metrostation Bullewijk in de vorm van een voetgangersvriendelijk gebied met ontmoetingsplekken



Impressie levendigheid - actieve plinten (bron: Investeringsnota H-buurt Midden)

4.1.3 Diversiteit woonprogramma

Een gedifferentieerd woningbouwprogramma op deze plek is van belang. Zowel voor de doorstroming van bestaande bewoners in het gebied als voor nieuwe bewoners. Een diversiteit aan woontypologieën (zoals appartementen, grondgebonden woningen en maisonnettes), zorgen ook voor een interessant straatbeeld.

4.1.4 Versterken langzaam verkeer verbinding

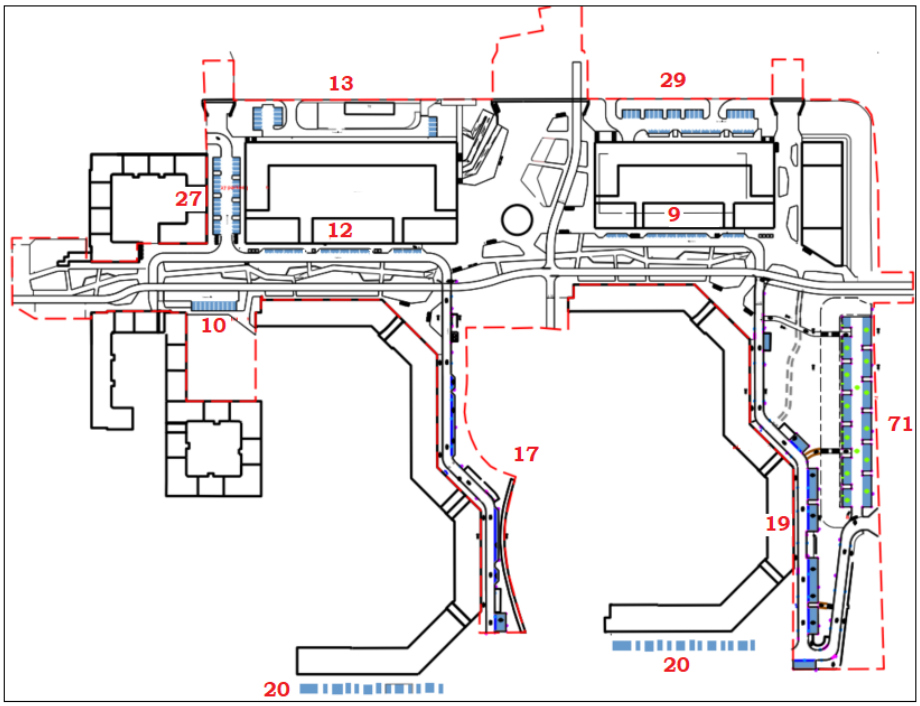
Woningen en voorzieningen zijn bereikbaar per auto, maar auto's zijn "te gast" en minder dominant aanwezig. Het bestaande, goed functionerende fietsnetwerk in het gebied wordt verder versterkt door het verminderen van het aantal kruisingsplekken tussen fietsers en auto's. De oost-west fietsroute wordt versterkt met de boulevard. Voor meer informatie over de inrichting van de openbare ruimte wordt verwezen naar paragraaf 4.5.



Impressie fietsnetwerk (bron: Investeringsnota H-buurt Midden)

4.1.5 Parkeren

Alle huidige openbare autoparkeerplaatsen, in zowel de huidige parkeergarage als op het maaiveld (in totaal 238), komen terug in de openbare ruimte. De parkeerplaatsen blijven ook in de toekomst openbaar. De groene velden worden zoveel mogelijk vrijgehouden van parkeerplaatsen. In totaal kunnen in de openbare ruimte 247 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

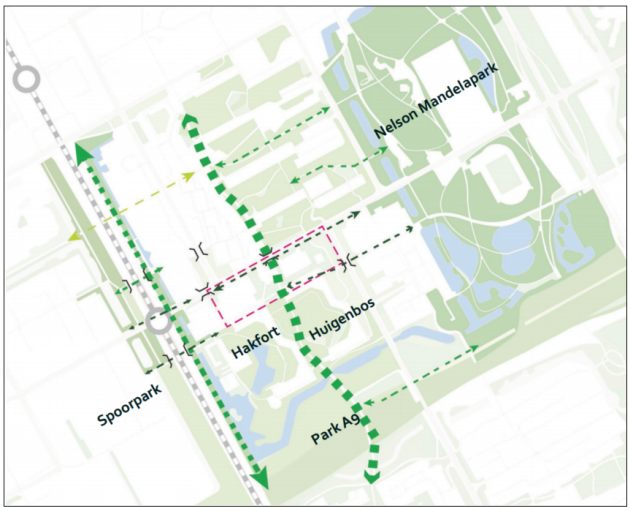


Impressie parkeren in openbare ruimte

De nieuw te bouwen parkeergarages op de begane grond (en deels in de tweede bouwlaag) van de nieuwbouw, omsloten door actief gebruikte plinten, worden beschikbaar voor de nieuwe bewoners en de bezoekers van het gebied. De parkeergarages bieden ruimte aan circa 300 parkeerplaatsen. Voor meer informatie over parkeren wordt verwezen naar paragraaf 6.4.1.

4.1.6 Groen

Het plangebied is omgeven door verschillende groengebieden: het Nelson Mandelapark, de spoorzone, de groengebieden van het noordelijke deel van de H-buurt, het glooiende landschap tussen Hakfort/Huigenbos en het toekomstige park op de Gaasperdammertunnel. Het plangebied zelf mist momenteel een duidelijke groenstructuur. Het groen is gefragmenteerd en niet met elkaar verbonden. H-midden heeft de potentie om de kenmerkende, groene Bijlmerlandschappen in de omgeving met elkaar te verbinden. De focus ligt daarbij op versterking en vernieuwing van het groen en behoud van bestaande kwaliteiten.



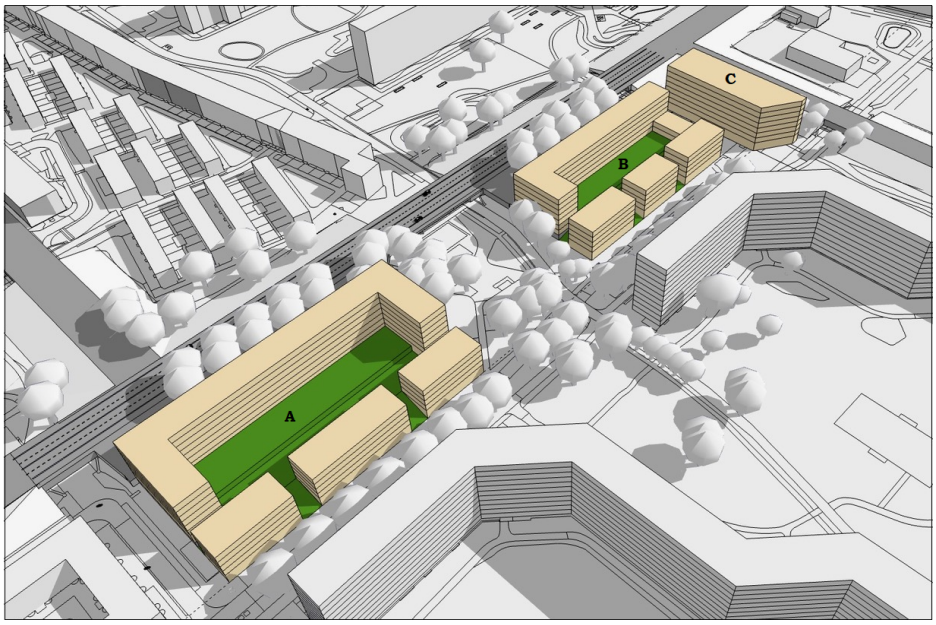
Groenstructuur (bron: Investeringsnota H-buurt Midden)

Uitgangspunt is dat de herontwikkeling bijdraagt aan een betere verbinding naar de groengebieden het Spoorzonepark, het Nelson Mandelapark en het (toekomstige) park op de Gaasperdammertunnel. Voor meer informatie over de inrichting van de openbare ruimte wordt verwezen naar paragraaf 4.5.

4.2 Bouwen

De uitgangspunten, zoals beschreven in de vorige paragraaf, hebben geleid tot een ontwerp bestaande uit drie bouwblokken met allemaal verschillende volumes. Daarbij wordt het aanwezig hoogteverschil tussen de Karspeldreef en het Bullewijkpad maximaal benut.

De bouwblokken vormen geen gesloten blokken, maar hebben voldoende variatie en openheid. Alle bouwblokken hebben een hoge plint van circa vijf meter, waarin (deels) niet-woonfuncties komen. Aan de zijde van de Karspeldreef 'staat' de plint, vanwege het aanwezige hoogteverschil, op de parkeergarage.



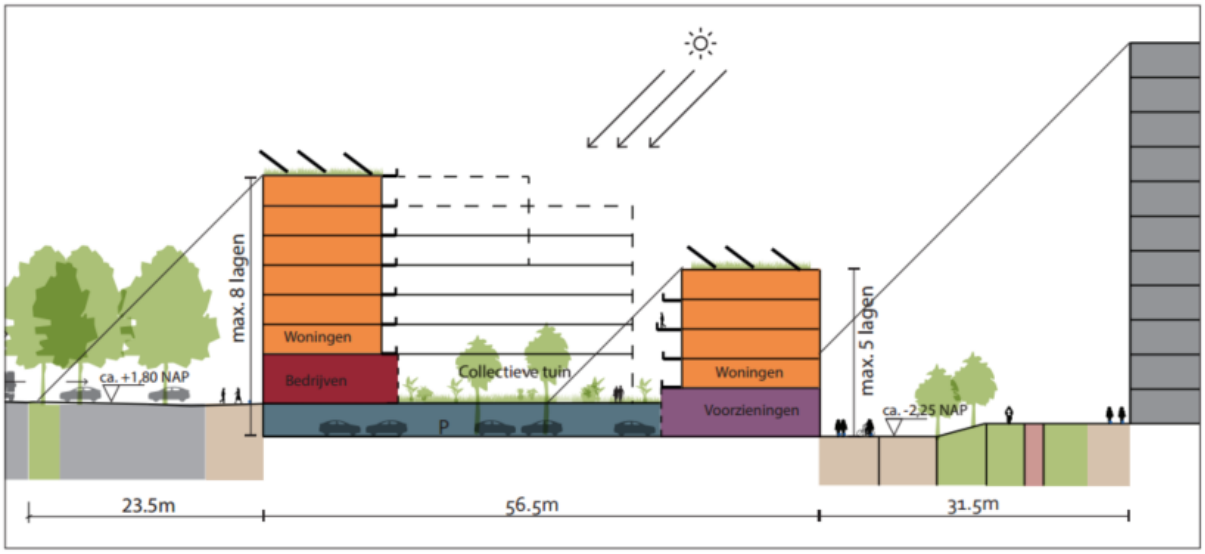
Schematische weergave nieuwbouw

Boulevard - Bullewijkpad (blok A en B)

Om de menselijke maat en gezelligheid van de boulevard te waarborgen, wordt de bebouwing aan de boulevard maximaal vijf bouwlagen hoog (maximale bouwhoogte van 18 meter). De bebouwing zorgt voor een sterke gevel aan de boulevard, maar deze wordt onderbroken door trappen die naar de binnentuin (op de parkeergarage) leiden. Hierdoor ontstaan er drie (woon-) torentjes per blok aan de boulevard. De afstand tot de flats aan de Hakfort en de Huigenbos is meer dan 30 meter.

Karpseldreef (blok A en B)

De bebouwing aan de dreefzijde heeft een meer stedelijke sfeer. Hier is een lange gevel met vanaf de dreef gezien zeven bouwlagen, waaronder een plint van maximaal 5 meter hoog. De plint 'staat' als het ware op de parkeergarage. De bouwhoogte is, *inclusief* de parkeergarage, maximaal 27 meter hoog. De lange gevels hebben een geluidwerende functie voor de het geluid afkomstig van de Karspeldreef.



Impressie benutting hoogteverschil Karspeldreef (bron: Investeringsnota H-buurt Midden)

Huntumdreef- Harspeldreef (blok C)

Het bouwblok aan de Huntumdreef bestaat uit één volume met een bouwhoogte van maximaal 27 meter (maximaal 8 bouwlagen).

Binnentuinen - parkeergarages

De bebouwing aan de Karspeldreef en het Bullewijkpad wordt, bij de blokken A en B, gescheiden door een binnentuin. Een binnentuin die op de parkeergarage wordt gerealiseerd en welke via verschillende trappen vanaf de boulevard en het centrale plein (openbaar) toegankelijk is. De parkeergarages worden deels in twee bouwlagen uitgevoerd.

4.3 Programma

Door de sloop van de parkeergarages ontstaat ruimte voor een nieuw woon- werk- en voorzieningenprogramma dat bestaat uit:

1. 500 woningen;
2. 1.550 m^2 commerciële ruimten, waaronder horeca, dienstverlening en een buurtsupermarkt;
3. 1.700 m^2 kleinschalige bedrijfsruimten;
4. 1.350 m^2 maatschappelijke voorzieningen, waaronder een huis-voor-de-wijk.

Met de herontwikkeling wil de gemeente voorzien in de ruimtebehoefte van lokale bewoners en ondernemers, en tegelijkertijd ruimte bieden aan nieuwe initiatieven.

4.3.1 Woningbouwprogramma

Opvallend hierbij is dat een relatief groot aandeel van de woningvoorraad in Bijlmer Centrum uit kleine woningen (< 40 m^2) bestaat. Het aandeel sociale huurwoningen is met 78% een stuk hoger dan het stedelijk gemiddelde (42%). Het aandeel middeldure huurwoningen ligt onder het stedelijke gemiddelde en onder de collegeambitie van 10% per gebied.

Daarnaast neemt de vraag naar middeldure huurwoningen verder toe, doordat huishoudens met een middeninkomen niet meer in de sociale huursector terecht kunnen en steeds meer mensen door de stijgende prijzen in de koopsector, aangewezen zijn op een middeldure huurwoning. Met het woningbouwprogramma wordt daarom sterk ingezet op het middensegment, zowel huur- als koopwoningen. In totaal wordt 60% van het programma in het middensegment gerealiseerd.

De resterende 40% wordt verdeeld tussen sociale huurwoningen (24%) en vrije sector koopwoningen (16%).

Wonen	**Percentage**	**Aantal**
Sociale huur	24%	120
Middensegment huur	30%	150
Middensegment koop	30%	150
Vrije sector koop (> 90 m^2)	16%	80
Totaal	**100%**	**500**

Overzicht te realiseren categorieën woningen

De sociale huurwoningen zijn voorzien in blok C. Het middensegment (zowel de huur - als koopwoningen) en dure segment (koopwoningen) is voorzien in de blokken A en B. Het bestemmingsplan schrijft niet voor waar welke woningen gerealiseerd worden. Daarmee wordt een andere toedeling van woningen aan de verschillende bouwblokken mogelijk gemaakt.

4.3.2 Voorzieningen

Het plangebied voorziet in totaal in 4.600 m^2 bvo aan nieuwe voorzieningen, onder verdeeld in:

- 1.550 m^2 commerciële ruimten, waaronder maximaal 750 m^2 bvo horeca, dienstverlening en een buurtsupermarkt;
- 1.700 m^2 voor kleinschalige bedrijfsruimten met een maximale milieucategorie 2;
- 1.350 m^2 maatschappelijke voorzieningen.

Zoals beschreven in paragraaf 4.1.2 is aan de zijde van de boulevard 'reuring en levendigheid' gewenst. Dit wordt bereikt door aan de kant van het Bullewijkpad en het centrale plein een boulevard te realiseren met actieve plinten met functies als horeca en maatschappelijke voorzieningen, maar ook dienstverlening en bedrijfjes met een maximale milieucategorie 2. Op het plein zelf komt een horecapaviljoen. De precieze ligging is nog niet duidelijk. Daarom is in dit bestemmingsplan een zoekgebied opgenomen.

Horecaterrassen zijn wel wenselijk, maar de exacte locaties en omvang van de terrassen zijn afhankelijk van de ondernemers die zich hier gaan vestigen. Voor de terrassen is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen binnen de verkeersbestemming, waarmee de terrassen onder bepaalde voorwaarden mogelijk zijn. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat met een akoestisch onderzoek aangetoond wordt dat het gebruik van de openbare ruimte ten behoeve van een terras het woon- en leefklimaat in de omgeving niet onaanvaardbaar nadelig beïnvloed.

Aan de kant van de Karspeldreef zijn meer de zakelijke functies, zoals dienstverlening en bedrijfjes, toegestaan.

Grote vestigingen zijn, vanwege het gewenste afwisselende karakter van de plinten, niet gewenst. Maar aan de andere kant moeten de functies wel levensvatbaar zijn. Daarom zijn in de regels de volgende minimale en maximale oppervlakten per functie opgenomen:

- voor horeca: minimaal 50 m^2 bvo en maximaal 200 m^2 bvo;
- bedrijven aan de zijde van de Karspeldreef: minimaal 200 m^2 bvo en maximaal 500 m^2 bvo;
- bedrijven, niet zijnde aan de Karspeldreef: minimaal 50 m^2 bvo en maximaal 250 m^2 bvo;
- buurtsupermarkt: maximaal 200 m^2 bvo;
- voor de overige functies: minimaal 50 m^2 bvo en maximaal 150 m^2 bvo.

Daarnaast blijft de huidige autowasstraat aan de Karspeldreef behouden.

4.4 Verkeer en parkeren

Voor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto's, fietsen en bromfietsen en de overige verkeersapecten, wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

4.5 Openbare ruimte

H-midden krijgt een aantrekkelijke openbare ruimte. Het plein en de boulevard spelen daar een belangrijke centrale rol in. De openbare ruimte is in te delen in vier gebieden:

- de boulevard
- het plein
- de dreef
- de kleine straten



Impressie openbare ruimte (bron: Investeringsnota H-buurt Midden)

Boulevard

De boulevard loopt in oost-westrichting van metrostation Bullewijk tot aan de Huntumdreef. Het is een belangrijke verbinding in het gebied. Op de boulevard zijn auto's, fietsers en voetgangers van elkaar

gescheiden. Iedere verkeersstroom krijgt een aparte plek. Dat zorgt voor rust en comfort. De geometrische vormen en compositie van de groenvakken maken van de boulevard een (denkbeeldige) meanderende rivier. Door de vormen van de groenvakken ontstaan tussenruimtes, zogenaamde 'pockets'. Iedere pocket heeft een eigen programma: een rustige plek om te zitten, een actieve plek met sport- of speelelementen, of iets anders.

Op de boulevard komen zowel speelmogelijkheden voor kinderen, als voor volwassenen. De groenvakken scheiden de verschillende verkeersstromen van elkaar. De groenvakken worden afgestemd op het klimaat op basis van een windmodel. Om comfortabele pocket-plekken te creëren, zijn groenvakken op strategische plekken beplant met hagen en bomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de (sociale) veiligheid van de pockets. Pockets vormen geen gesloten ruimtes.

Plein

Het plein is de parel van de buurt. Naast de bestaande sportfaciliteiten, worden extra sport- en spelfaciliteiten toegevoegd. Het plein biedt ruimte voor sport, spel en ontmoeting, en is aantrekkelijk voor verschillende doelgroepen.

Het talud van de Karspeldreef is in het ontwerp omgevormd tot landschappelijk amfitheater. Dit amfitheater bestaat o.a. uit een trap met zitelementen en heeft uitzicht op een horeca gelegenheid. Het plein is autovrij. Alleen hulpdiensten hebben er toegang. Het plein wordt vergroend en er worden extra bomen geplant. Op het plein komt tevens een waterelement. Dit waterelement heeft niet alleen een recreatieve functie, maar ook een functie voor het microklimaat. Het waterelement verzamelt en buffert water tijdens regenbuien en verkoelt het plein met fonteintjes op warme dagen.

De tunnel onder de Karspeldreef wordt opgeknapt en sociaal veiliger gemaakt, met goede verlichting en voorzieningen als een klimwand, het doen van workouts en een skateplek.

De Karspeldreef

De Karspeldreef heeft richting het metrostation een groener karakter. Dit groene karakter wordt in de vorm van een groene bomenlaan doorgetrokken, waardoor het wonen aan de Karspeldreef aangenaam wordt. De bomen aan de dreef maken onderdeel van het HBS (hoofdboomstructuur) en wordt gecombineerd met parkeren. Dat zorgt voor een groen, stedelijk beeld. Er wordt voldoende ruimte gereserveerd voor laden en lossen en bedrijfsactiviteiten.

De kleine straten

In de straat tussen het noordelijke blok van Heesterveld en blok A van H-midden, blijven alle bestaande bomen behouden. Om het groene profiel van de straat te versterken worden hier ook extra bomen geplant, waarbij ook extra parkeermogelijkheid wordt gecreëerd.

De kleine woonstraat tussen blok B en C wordt kleinschalig ingericht, met ruimte voor tuinen en groen in de straat (eventueel in gezamenlijk beheer). De nadruk in de kleine woonstraat ligt op kleinschaligheid en een aangenaam karakter.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / mer-beoordelingsplicht

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 regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling).

In het Besluit milieueffectrapportage (verder: het Besluit mer) is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het gaat dan om een project dat genoemd is in de bijlage onder D van het Besluit mer.

Het realiseren van maximaal 500 woningen en 4.600 m^2 bvo aan voorzieningen is te beschouwen als een "stedelijk ontwikkelingsproject" (categorie D11.2). In het Besluit mer is een drempelwaarde opgenomen. Voor projecten die boven deze drempelwaarden uit komen, geldt dat er een m.e.r. beoordeling opgesteld moet worden. Voor projecten die onder de drempelwaarden blijven, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld te worden.

Sinds 7 juli 2017 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig is, moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie schrijven. Een aanmeldingsnotitie hoeft alleen opgesteld te worden als de initiatiefnemer niet het bevoegd gezag is van de voorgenomen activiteit. Deze aanmeldingsnotitie is vormvrij, maar heeft wel een aantal inhoudelijke voorwaarden. De aanmeldingsnotitie moet in ieder geval informatie bevatten over de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten van de activiteit op het milieu. Het bevoegd gezag bepaalt op basis van de notitie of een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

De drempelwaarden het Besluit mer zijn:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

In de hoofdstukken 6 t/m 17 worden alle aspecten benoemd die terug komen in een aanmeldingsnotitie. Uit die hoofdstukken blijkt dat de realisatie van het beoogde programma geen significante nadelige gevolgen heeft voor het milieu. De herontwikkeling doet bovendien geen afbreuk aan het karakter van het bestaande gemengd woongebied. Er is daarmee geen noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapport. Het bevoegd gezag dient voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de relevante beleidsstukken genoemd, die direct aan de inrichting van het gebied ten behoeve van het verkeer ten grondslag liggen. In dit hoofdstuk wordt verder de bereikbaarheid en de ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger. Ook het auto- en (brom-)fietsparkeren wordt kort in beeld gebracht.

6.2 Beleid en regelgeving

6.2.1 Nota Parkeernormen Auto

Op 8 juni 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Op 29 november 2017 zijn wijzigingen in de nota vastgesteld. Het parkeerbeleid is op 22 december 2017 gepubliceerd, waarna het in werking is getreden.

In Amsterdam wordt volop gebouwd. We verwachten dat er tot 2025 zo'n vijftigduizend woningen bij komen. Daar horen twintig- tot dertigduizend auto's bij. Het is in het belang voor zowel de huidige als de toekomstige bewoners dat het verkeer in drukke delen van de stad niet vastloopt. Als we de stad bereikbaar willen houden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer én auto's, blijft er minder ruimte over voor parkeren op straat.

Daarom is het belangrijkste uitgangspunt van de Nota Parkeernormen dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen. Parkeerplekken komen in of onder het nieuwe gebouw, of worden gereserveerd in bestaande, nabijgelegen parkeergarages. Deze nota zorgt voor eenduidige parkeernormen in de hele stad. En door het maximum en minimum aantal parkeerplekken bij nieuwbouw omlaag te brengen, houden we ook rekening met toekomstige ontwikkelingen.

Voorzieningen

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Voorzieningen is een zeer diverse categorie. Alles wat geen woning of kantoor is, valt onder deze categorie. Het kan gaan om commerciële functies van gebouwen (hotels, bedrijven, ziekenhuizen) of maatschappelijke functies (scholen, sportvoorzieningen, kerken en moskeeën). Voor Zuidoost wordt uitgegaan van 'zeer sterk stedelijk' en 'schil centrum'. De goede bereikbaarhed met het openbaar vervoer speelt daarbij een belangrijke rol: het plangebied ligt tegen een A-locatie (Arenapoort) aan.

Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

Bij het toetsen van bouwplannen voor voorzieningen kan de gemeente de aanvrager verzoeken om een bevoorradingsplan in te dienen. Dit om te kunnen toetsen hoeveel laad- en losbewegingen een voorziening met zich meebrengt, of een voorziening bijvoorbeeld een loadingdock op eigen terrein of een voorziening op straat (een laad- en losstrook) nodig heeft, of dat er geen aparte voorzieningen nodig zijn. Hierdoor kan de gemeente tijdig anticiperen en doorstroommogelijkheden verbeteren.

Grote delen van Amsterdam zijn aangemerkt als 'parkeertariefgebied' (betaald parkeren). In gebieden

waar geen parkeerregulering geldt, heeft de gemeente de mogelijkheid te sturen op het parkeren in de openbare ruimte in geval van nieuwe ontwikkelingen. Als door ontwikkelingen de parkeerdruk binnen een gebied tot boven de 90% stijgt, kan het nodig zijn om een vorm van parkeerregulering in te voeren. Bij de planvorming moet duidelijk zijn of de extra parkeerbehoefte op straat afgewikkeld kan worden of dat een oplossing op eigen terrein gecreëerd moet worden. Zo'n zelfde werkwijze wordt toegepast in parkeertariefgebieden, waar een ontwikkeling plaats vindt.

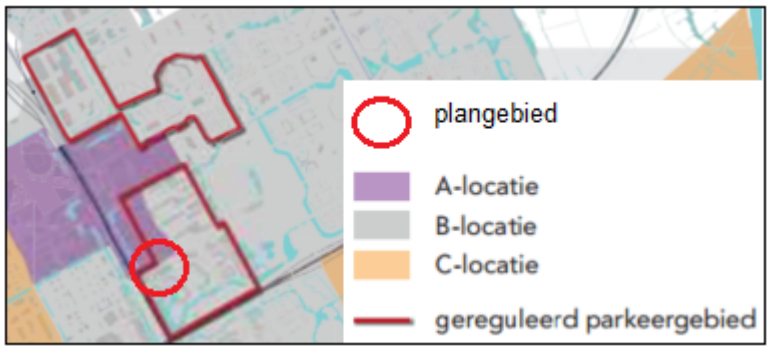
Consequentie plangebied

Het plangebied wordt aangemerkt als B-locatie, maar ligt tegen een A-locatie aan. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden in principe verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De parkeernorm voor parkeren door bezoekers is gelijk bij alle woningtypen (sociaal, middensegment en vrije sector) en bedraagt 0,1 parkeerplek per woning.

Aantal geëiste en maximaal toegestane parkeerplaatsen per woning	B-locaties	
	Minimum-parkeernorm	Maximum-parkeernorm
Vrije sector		
-Woningen tot 30 m² bvo	0,1[3]	1
-Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo	0,3	1
-Woningen boven de 60 m² bvo	0,6	1
Sociale- en middeldure huur	geen	1

Parkeernorm woningen (bron: Nota parkeernormen auto)

De verplichting om op eigen terrein parkeerplaatsen te realiseren vervalt indien aan de hand van gebieds- en functiespecifiek blijkt dat de parkeervraag op straat of in bestaande parkeergarages kan worden opgevangen. Indien de parkeervraag van een ontwikkeling op straat wordt opgevangen wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet.



Ligging op B-locatie (bron: Nota Parkeernormen Auto)

6.2.2 Nota parkeernormen fiets en scooter

De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is op 14 maart 2018 vastgesteld door de gemeenteraad. Het beleid is op 28 augustus 2018 gepubliceerd en met ingang van 29 augustus 2018 in werking getreden. In het beleid is bepaald dat het beleid niet van toepassing is op aanvragen die zijn ingediend vóór de inwerkingtreding van het beleid. Dit beleidskader geeft bindende beleidsregels voor fietsparkeervoorziening bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen voor niet-woonfuncties. De te ontwikkelen woningen moeten voldoen aan de regels voor fietsparkeren conform het Bouwbesluit 2012: het realiseren van een fietsenberging.

Volgens het bouwbesluit 2012 is een individuele (fietsen)berging die bescherming biedt tegen weer en wind verplicht voor nieuwbouwwoningen met een gebruiksoppervlakte van 50 m^2 of groter. Deze berging heeft een oppervlakte van minimaal 5 m^2, die rechtstreeks vanaf de openbare weg bereikbaar is via het aansluitende terrein, of via een gemeenschappelijke verkeersruimte. Voor woningen kleiner dan 50 m^2 volstaat een gemeenschappelijke bergruimte, met een vloeroppervlakte van minimaal 1,5 m^2 per wooneenheid. Uitzonderingen hierop zijn:

- Woonfuncties voor studenten en de zorg. Dan is een (fietsen)berging verplicht, maar mag deze in de open lucht gesitueerd zijn.
- Woonfuncties waar het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) opvangt biedt. Hier is geen (fietsen)berging voorgeschreven.
- Woningen die gebouwd worden in particulier opdrachtgeverschap (zelfbouw). Hier is geen (fietsen)berging voorgeschreven.

De gemeente Amsterdam kan op bovenstaande geen afwijkende of extra normen opleggen, maar het bouwbesluit biedt wel ruimte voor gelijkwaardige oplossingen. Middels de bouwbrief 2015-130 is geeft de gemeente Amsterdam de voorkeur aan een gezamenlijke fietsenstalling, als gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele fietsenberging. De reden hiervoor is de verwachting dat bewoners hier eerder hun fiets zullen parkeren en omdat het voor ontwikkelende partijen goedkoper kan zijn. Deze voorkeur is niet afdwingbaar.

De norm voor fietsparkeerplekken bij een gezamenlijke fietsenberging is als volgt:

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeer-plekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m^2	2	n.v.t.
>50 m^2 - < 75 m^2	3	2,7 m^2
>75 m^2 - <100 m^2	4	2,7 m^2
>100 m^2 - <125 m^2	5	2,7 m^2
>125 m^2	6	2,7 m^2

Norm fietsparkeerplekken bij gezamenlijke fietsenberging (bron: Bouwbrief 2015-130)

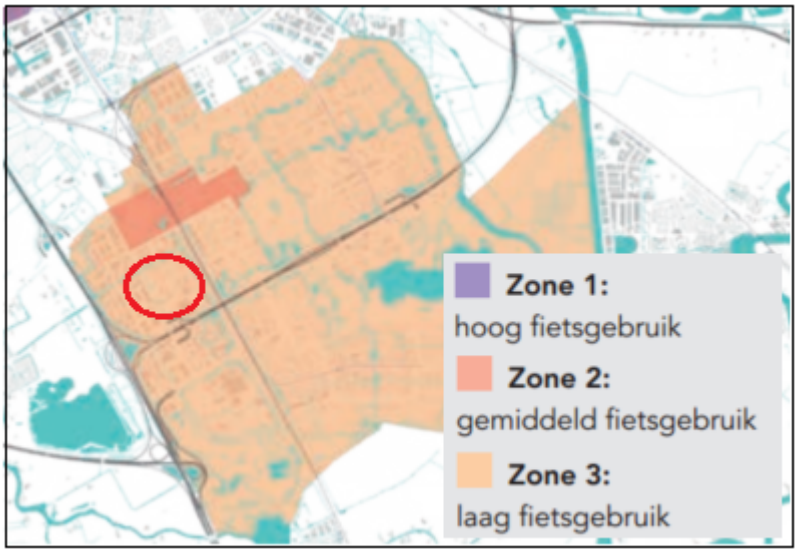
Dubbellaags parkeren is toegestaan, mits er per woning altijd minimaal 2 plekken in een laag rek

beschikbaar zijn. Goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld is voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging. Het is verplicht volgens het bouwbesluit om naast de gezamenlijke fietsenberging ook individuele bergingen te realiseren. Deze moet minimaal 2,7m2 groot zijn.

Voor scooters zijn in het bouwbesluit geen voorschriften opgenomen. De gemeente Amsterdam heeft hiervoor een niet-bindende norm opgesteld van 0,13 parkeerplek per woning. Deze worden gerealiseerd op eigen terrein, bij voorkeur in een parkeergarage of gezamenlijke fietsenstalling.

Met de nota kan bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen worden voorkomen dat de parkeerbehoefte op de openbare ruimte wordt afgewenteld. In de nota zijn normen en richtlijnen uitgewerkt voor parkeervoorzieningen. Voor niet woonfuncties wordt het verplicht om voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein. De normen van de nota lossen nadrukkelijk een *huidig* tekort aan parkeerplekken voor fietsen en scooters niet op.

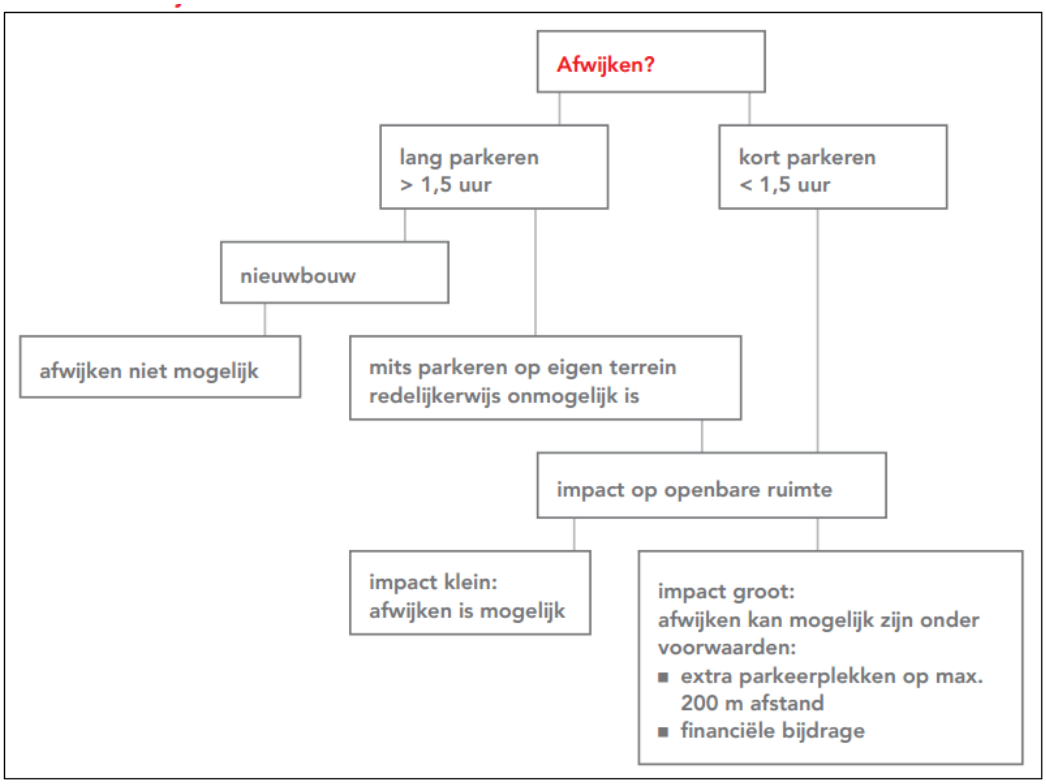
Voor het toepassen van de normen voor fietsparkeren is Amsterdam in drie zones verdeeld, omdat deze gebieden verschillen in intensiteit van het fietsgebruik en in fietsparkeerdruk. Het plangebied ligt in zone 3: laag fietsgebruik. Voor een aantal hoofdgroepen geeft de nota een fietsparkeernorm. Ook voor fietsparkeerplekken worden minimale en maximale normen genoemd.



Zone-indeling normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties (bron: Nota Parkeernormen fiets en scooter)

De nota bevat niet voor alle denkbare functies een parkeernorm. In geval voor een specifieke functie geen norm is opgenomen in deze nota, dan geldt de norm van de functie die qua parkeergedrag het beste aansluit. Als deze normentabel geen vergelijkbare functie bevat, is alleen maatwerk mogelijk.

Er kan afgeweken worden van de verplichting om op eigen terrein fietsparkeervoorzieningen te realiseren, indien voldaan wordt aan de afwijkingscriteria, welke in onderstaand schema is weergegeven.



Afwijkingscriteria parkeernorm (bron: Nota parkeernormen fiets en scooter)

6.3 Bereikbaarheid

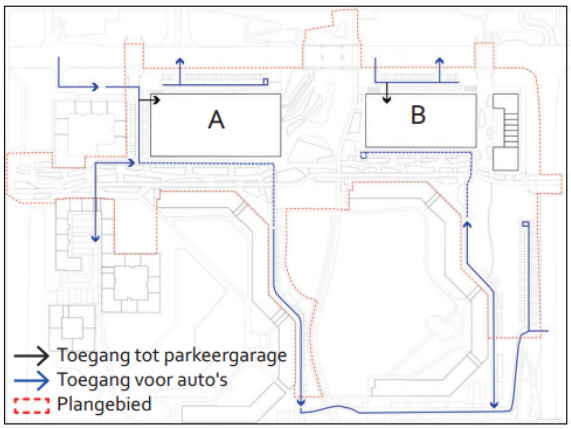
6.3.1 Bereikbaarheid auto en nood- en hulpdiensten

Door de ligging nabij de A9 en de A2 en de goede verdere ontsluiting via de Karspeldreef is het plangebied goed bereikbaar voor autoverkeer.

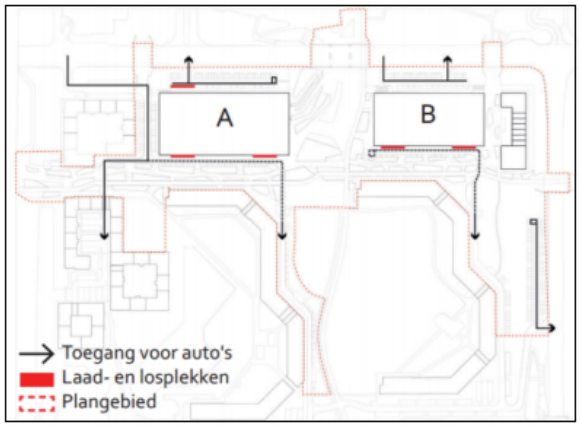
In het ontwerp zijn langs de Karspeldreef, ten noorden van blok A en B, twee parkeerterreinen gecreëerd. Bij blok A sluit het parkeerterrein op één plek aan op de Karspeldreef. Dit parkeerterrein is doodlopend met een keermogelijkheid aan het eind. Bij blok B sluit het parkeerterrein op twee plekken aan op de Karspeldreef.

De bestaande routes ten zuiden van de nieuwe woonblokken blijven nagenoeg gehandhaafd. In het nieuwe ontwerp is de weg ter hoogte van het plein afgeknipt. Hierdoor ontstaat een autovrij plein (m.u.v. toegankelijkheid voor hulpdiensten).

De route tussen blok B en de flat Huigenbos is doodlopend met een keermogelijkheid aan het eind. Bewoners van Hakfort en Huigenbos kunnen via de Karspeldreef en Huntumdreef de wijk in-, maar kunnen alleen via de Huntumdreef de wijk uitrijden.



Ontsluiting autoverkeer plangebied



Laad- en losplekken plangebied

6.3.2 Bereikbaarheid openbaar vervoer

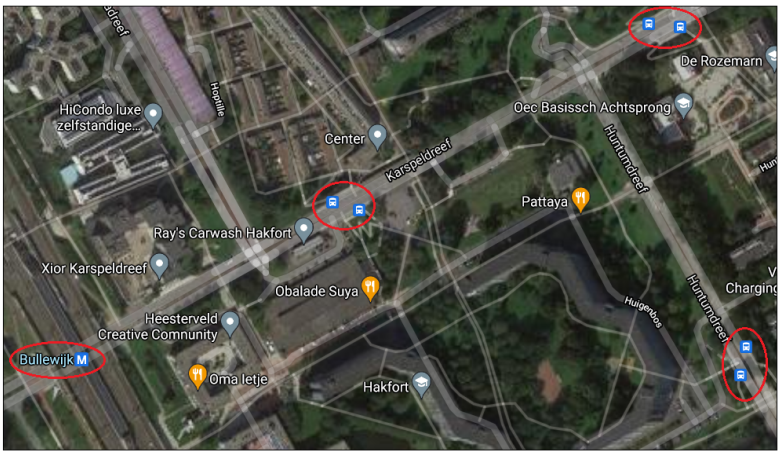
Het plangebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Metrostation Bullewijk ligt op circa 135 meter afstand tot blok A. De afstand tot blok C bedraagt circa 450 meter. De afstand tot intercity treinstation Amsterdam Bijlmer Arena bedraagt 750 tot 950 meter. Aan de Karspeldreef stoppen twee lijnen van het gemeentelijk vervoersbedrijf (GVB):

- lijn 49: station Weesp - station Bijlmer Arena
- lijn N85: nachtbus Amsterdam CS - Gein

Aan de Huntumdreef stoppen ook twee lijnen, namelijk:

- lijn 41: station Holendrecht - station Muiderpoort
- lijn N85: nachtbus Amsterdam CS - Gein

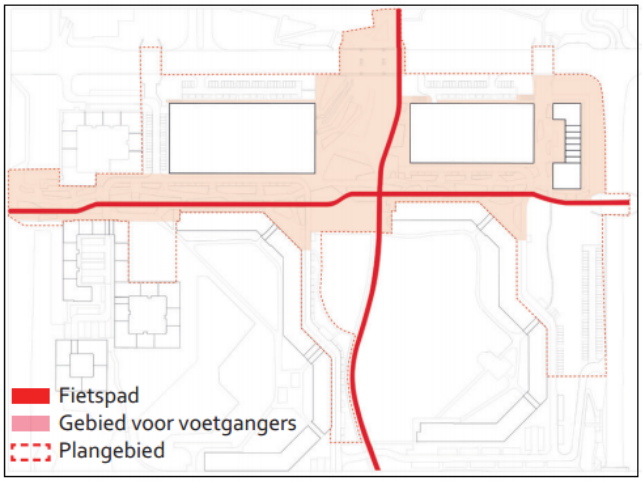
De verlenging van de HOV (hoogwaardige openbaar vervoer) lijn van Schiphol naar IJburg zal op termijn rijden op/langs de Karspeldreef.



Openbaar vervoer is omgeving plangebied (bron: www.google.nl)

6.3.3 Langzaam verkeer

Lopen en fietsen wordt in het plan van H-midden gestimuleerd. Langzaam verkeer wordt gescheiden van het autoverkeer. Voor de fiets- en voetgangers zijn aantrekkelijke, doorgaande routes gecreëerd. De routes voor de auto zijn minder aantrekkelijk en (veelal) doodlopend. De twee reeds aanwezige fietspaden (in noord-zuidrichting en in west-oostzijde) kruisen het plangebied op het plein.



Doorgaande fietsroutes plangebied (bron: Investeringsnota H-buurt Midden)

6.4 Parkeren en verkeersaantrekkende werking

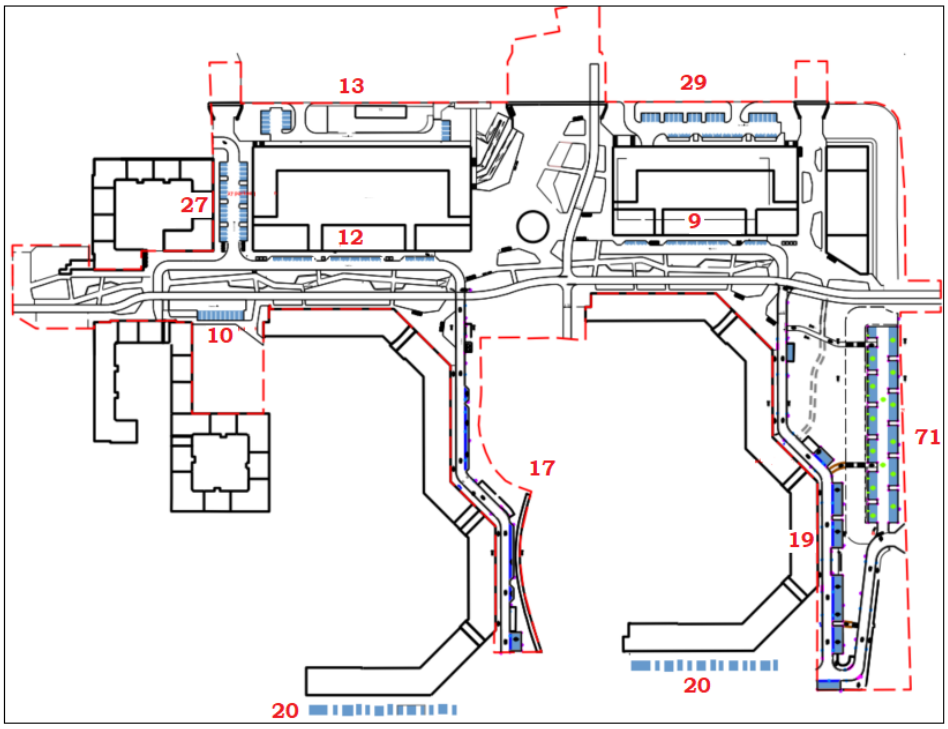
6.4.1 Parkeren auto

Parkeren voor de nieuwe functies gebeurt vrijwel geheel op eigen terrein. Binnen de blokken A en B komen parkeergarages, waar de toekomstige bewoners en de bezoekers van het gebied (kunnen) gaan parkeren. Op het dak van de garages worden groene binnentuinen ingericht.

Met de sloop van parkeergarages Hakfort en Huigenbos verdwijnen ook de parkeerplaatsen voor de bewoners van de bestaande flats. Die parkeermogelijkheden komen terug in de openbare ruimte. Daar is in het plan ruimte voor gezocht.

6.4.1.1 Parkeren bestaande woningen

Door de sloop van parkeergarages Hakfort en Huigenbos verdwijnen de huidige bebouwde openbare parkeerplaatsen. Alle 238 (openbare) parkeerplaatsen voor de huidige bewoners en bezoekers worden terug gebracht in de openbare ruimte van het plangebied. De groene velden worden zoveel mogelijk vrijgehouden van parkeerplaatsen.



Schematische weergave parkeren openbare ruimte

6.4.1.2 Parkeren nieuwe woningen

De nieuwe bewoners parkeren inpandig op eigen terrein in de collectieve parkeergarage's in de blokken A en B. De parkeergarage wordt op maaiveld in één bouwlaag, en deels in twee bouwlagen, opgelost, met voorzieningen rondom (in de plint). Hierbij wordt gebruik gemaakt van het aanwezig hoogteverschil: de parkeergarage loopt door tot aan de bouwgrens aan de kant van de Karspeldreef. Bovenop de parkeergarage wordt hier de plint met voorzieningen (dienstverlening en bedrijfjes) gerealiseerd.

De parkeergarage van blok A kan vanaf de Karspeldreef of vanaf het lager gelegen maaiveld worden ontsloten. De parkeergarage van blok B wordt ontsloten vanaf de Karspeldreef. In blok A kunnen maximaal 190 parkeerplaatsen gerealiseerd worden en in blok B maximaal 110 parkeerplaatsen.

Tenminste 20% van de parkeerplekken op eigen terrein wordt voorzien van een elektrische, slimme laadpaal. Alle overige parkeerplekken op eigen terrein worden voorbereid (bouwkundig en ondergronds) op de mogelijke toekomstige installatie van laadvoorzieningen.

Met voorliggend bestemmingsplan worden maximaal 500 woningen toegevoegd aan de woningvoorraad. In paragraaf 4.3.1 is het woningbouwprogramma benoemd. Conform de Nota Parkeernormen Auto gelden de volgende parkeernormen voor de verschillende woningcategorieën. In onderstaande tabel een overzicht van de parkeervraag (aantal woningen x minimale parkeernorm). Daarbij is voor 'middensegment koop' woningen een parkeernorm van 0,6 gehanteerd.

	Aantal woningen	**Parkeernorm**	**Totale parkeervraag**
Middensegment koop (70 m^2)	150	0,6	90 parkeerplaatsen

Vrije sector koop			
>60 m^2	80	0,6	48 parkeerplaatsen
Bezoekers	500	0,1	50 parkeerplaatsen
Totaal			**138 + 50 parkeerplaatsen**

Overzicht (minimale) parkeervraag wonen

Omdat voor sociale huur- en middeldure huurwoningen geen parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden, komt de parkeervraag voor de toekomstige bewoners van de woningen uit op 138 parkeerplaatsen. Als daarbij de parkeervraag van de bezoekers van de nieuwe woningen bij opgeteld worden komt de totale parkeervraag uit op 188 parkeerplaatsen. De nieuwe bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning om op straat te parkeren.

De bezoekers van de toekomstige bewoners kunnen van zowel de parkeerplaatsen op maaiveld als van de parkeergarages gebruik maken. Gezien de lage parkeerdruk in de openbare ruimte en de beschikbare ruimte in de parkeergarages levert dit geen parkeerproblemen op (zie paragraaf 6.4.1.4 t/m 6.4.1.6).

6.4.1.3 Voorzieningen

Met dit bestemmingsplan wordt maximaal 4.600 m^2 bvo aan niet-woonprogramma gerealiseerd, onder verdeeld in:

- 1.550 m^2 commerciële ruimten, waaronder (in beperkte mate) horeca, dienstverlening en een buurtsupermarkt;
- 1.700 m^2 voor kleinschalige bedrijfsruimten;
- 1.350 m^2 maatschappelijke voorzieningen, waaronder een huis-voor-de-wijk.

De bezoekers van het niet-woonprogramma krijgen ook toegang tot de nieuw te realiseren parkeergarages in de blokken A en B. De exacte invulling van dit programma is nog niet bekend. Daarom moet uitgegaan worden van het scenario met de hoogste parkeervraag (worst case), waarbij de volgende uitgangspunten gehanteerd worden:

- plangebied ligt in 'schil centrum' en is 'zeer sterk stedelijk';
- uitgegaan wordt van de minimale parkeernorm;
- maximaal 750 m^2 bvo aan horeca III (café / bar) en/of horeca IV (restaurant / lunchroom);
- de parkeernorm voor een restaurant is gelijk gesteld is aan de parkeernorm van een café, namelijk 4 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo. Een parkeernorm van 8 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo voor een restaurant (conform de CROW-kencijfers) is voor Amsterdam niet realistisch. Er is sprake van een hoge stedelijke dichtheid en de locatie is heel goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets.
- er wordt een buurtsupermarkt van maximaal 200 m^2 bvo gerealiseerd;
- voor de overige 600 m^2 aan dienstverlenende commerciële voorzieningen, heeft maatschappelijke dienstverlening de hoogste parkeernorm. Voor dit programma wordt aangesloten bij de parkeernorm voor het maatschappelijke programma;
- maximaal 1.350 m^2 bvo aan andere maatschappelijke voorzieningen. Binnen de bestemming

maatschappelijke voorzieningen zijn veel verschillende functies mogelijk. De functies met de hoogste parkeernorm zijn 'huisartsenpraktijk' (1,4 parkeerplaats per behandelkamer). Hierbij wordt uitgegaan van 30 m^2 per behandelkamer. Als uit gegaan wordt van een hoger oppervlakte per behandelkamer, neemt de parkeervraag af;

- maximaal 1.700 m^2 aan bedrijven met maximale milieucategorie 2.

	Aantal	Minimale parkeernorm	Totaal
Commercieel			
horeca	750	4	30
buurtsupermarkt	200	0,4	0,8
dienstverlening	600	1,4 (per kamer)	28
Maatschappelijk	1.350	1,4 (per kamer)	63
Bedrijven	1.700	0,6	10
Totaal	4.600		**132**

Worst case berekening van parkeerbehoefte voorzieningen

De totale parkeervraag voor het niet-woonprogramma komt uit op 132 parkeerplaatsen.

6.4.1.4 Parkeerbalans

Overeenkomstig de CROW-publicatie zijn de aanwezigheidspercentages toegepast. Bij de aanwezigheidspercentages van horeca is, gebaseerd op landelijke ervaringen, een aanname gedaan, omdat het CROW hiervan geen aanwezigheidspercentages geeft.

Onderstaande tabel geeft de parkeerbehoefte van alle nieuwe functies die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

		Werkdag			Koopavond	Zaterdag		Zondagmiddag
	totaal	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
wonen									
bewoners		50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
	138	69	69	124	138	110	83	110	97
bedrijven		100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
	10,20	10	10	1	0	1	0	0	0
commercieel		100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
	28,00	28	28	1	0	21	0	0	0
supermarkt		30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	100%
	0,80	0,24	0,48	0,32	0,00	0,64	0,80	0,32	0,80
horeca		5,00%	25,00%	90,00%	0,00%	90,00%	40,00%	100,00%	40,00%
	30,00	1,5	7,5	27	0	27	12	30	12
maatschappelijk		100,00%	75,00%	10,00%	0,00%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%
	63,00	63	47,25	6,3	0	6,3	6,3	6,3	6,3
totaal (*excl bezoekers bewoners*)	**270,00**	**171,94**	**162,43**	**159,73**	**138,00**	**165,85**	**101,90**	**147,02**	**115,70**

		Werkdag				Koopavond	Zaterdag		Zondagmiddag
	totaal	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
bezoekers woningen		10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
	50	5	10	40	0	35	30	40	35

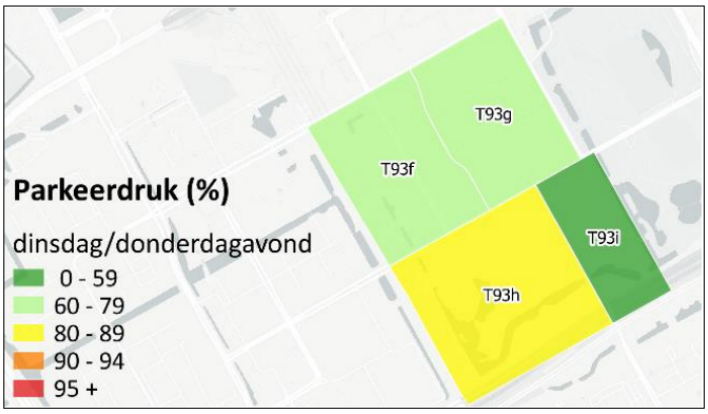
Parkeerbalans, gebaseerd op gemeentelijke parkeernorm en aanwezigheidspercentages CROW

Na toepassing van de aanwezigheidspercentages, blijkt dat de maximale parkeerbehoefte op een doordeweekse- en zaterdagavond ligt, namelijk 200 parkeerplaatsen. De nieuwe parkeergarages bieden plaats aan circa 300 parkeerplaatsen. Geconstateerd wordt dat de ontwikkeling in (ruim) voldoende parkeerplaatsen voorziet.

6.4.1.5 Parkeeronderzoek Zuidoost 2020

De gemeente Amsterdam heeft in december 2019 een parkeeronderzoek voor Zuidoost op laten stellen. In november 2020 is een actualisatie van de parkeercapaciteit en het parkeeronderzoek uitgevoerd. Dat was op het moment dat iedereen veel thuis was vanwege het COVID-virus. Hierdoor waren er waarschijnlijk meer bewoners thuis dan voor de pandemie.

In het onderzoek wordt Zuidoost in verschillende wijken opgedeeld. Het plangebied van 'H-buurt' ligt in (deel-)gebied T93h. Binnen (deel-)gebied T93h is op dinsdag - en donderdagmiddag, dinsdag- en donderdagavond en zondagmiddag de parkeerdruk gemeten. Hieruit is gebleken dat de parkeerdruk het hoogst is op de dinsdag- en donderdagavond. Dan is de parkeerdruk 80-89%.



Parkeerdruk Zuidoost (bron: Parkeerdruk Zuidoost. Rapportage, Amsterdam, 6 november 2020)

In het gebied T93h zijn in totaal 344 parkeerplaatsen. Op het drukste moment (uitgaande van een parkeerdruk van 89%) zijn er in dit gebied 306 parkeerplaatsen bezet en 38 parkeerplaatsen beschikbaar. Als uitgegaan wordt van een parkeerdruk van 80%, dan zijn er 69 parkeerplaatsen beschikbaar.

6.4.1.6 Conclusie parkeren auto

Gezien:

- de parkeervraag voor de toekomstige bewoners van de woningen uit komt op 138 parkeerplaatsen;
- de bezoekers van de maximaal 4.600 m^2 bvo aan voorzieningen leidt tot een parkeervraag van 132 parkeerplaatsen;
- de bezoekers van de maximaal 500 woningen leidt tot een maximale parkeerbehoefte van 40

parkeerplaatsen op een doordeweekse- en zaterdagavond;
- de totale parkeerbehoefte, na het toepassen van de aanwezigheidspercentages, op maximale 200 parkeerplaatsen ligt op een doordeweekse - en zaterdagavond;
- de realisatie van circa 300 parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarages in de blokken A en B;
- de realisatie van tenminste 238 parkeerplaatsen in de openbare ruimte (de huidige parkeerplaatsen);
- de parkeerdruk in het parkeergebied T39h en omgeving;

wordt geconcludeerd dat er ruim voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden voor de bewoners van de te realiseren woningen en de bezoekers van het gebied.

6.4.2 Parkeren fiets en scooter

Fietsvoorzieningen woningen

De te ontwikkelen woningen moeten voldoen aan de regels voor fietsparkeren conform het Bouwbesluit 2012: het realiseren van een fietsenberging. Voor de woningen betekent dit dat in de plint een gezamenlijke fietsenstalling gerealiseerd wordt.

In de openbare ruimte moet voor bezoekers worden voorzien in 0,5 fietsparkeerplaats per woning (maximaal 250 plekken). Dubbelgebruik is hierbij mogelijk. Om lang parkeren te voorkomen worden bij voorkeur geen nietjes en rekken met aanbindmogelijkheid geplaatst.

Niet-woonfuncties

Zoals beschreven in paragraaf 6.2.2 is het een verplichting bij nieuwe ontwikkelingen dat voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd worden. Er kan afgeweken worden van de verplichting om op eigen terrein fietsparkeervoorzieningen te realiseren, indien voldaan wordt aan de genoemde afwijkingscriteria. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in kort - (< 1,5 uur) en lang parkeren (> 1,5 uur).

Kort parkeren

In geval de impact op de openbare ruimte klein is, mogen de benodigde fietsparkeervoozieningen in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Als de impact groot is, dat kan alleen afgeweken worden in geval er op maximaal 200 meter afstand de fietsparkeerplekken gerealiseerd kunnen worden. Hiervoor dient een financiële vergoeding afgedragen te worden.

Lang parkeren

In geval van lang parkeren kan uitsluitend afgeweken worden van de verplichting om op eigen terrein fietsvoorzieningen te treffen, in geval het redelijkerwijs onmogelijk is om op eigen terrein de voorzieningen te treffen.

Plangebied

De meeste niet woonfuncties die mogelijk worden gemaakt betreft 'kort parkeren', waarbij het maatgevende moment volgens de Nota parkeernormen fiets en scooter op werkdagen overdag. Alleen voor de bedrijven en het horecaprogramma (maximaal 750 m^2 bvo) kan sprake zijn van lang parkeerders. De bedrijven dienen op eigen terrein te voorzien in fietsparkeerplekken. Voor de horecafunctie kan niet verwacht worden dat parkeren op eigen terrein gerealiseerd wordt. Deze functie mag, samen met de maatschappelijke functies, de parkeervoorzieningen in de openbare ruimte realiseren. Het maatgevend moment voor de horeca ligt op donderdag, vrijdag en zaterdagavond tussen 18.00 en 22.00 uur.

Gericht op het programma dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, geeft de nota een fiets- en scooterparkeernorm voor horeca en een supermarkt. De overige normen zijn niet van toepassing.

Elk blok krijgt een eigen (inpandige) gezamenlijke fietsenstalling op de begane grond, conform de eisen en richtlijnen uit de bouwbrief gemeente Amsterdam, waar fietsparkeerplekken voor de woningen en de bedrijven gerealiseerd worden. Minimaal 5% van het totaal aantal (inpandige) fietsparkeerplekken is geschikt voor fietsen met afwijkende maten, zoals bak- en kratfietsen.

Hoe het programma van 4.600 m^2 bvo exact ingevuld wordt, is nog niet bekend. Ieder programma dient te voldoen aan de normen die gesteld worden voor fiets- en scooterparkeerplekken. En omdat het ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte nog verder uitgewerkt gaat worden, kunnen de benodigde fietsparkeervoorzieningen goed geïntegreerd worden in de openbare ruimte. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van dubbelgebruik, omdat het maatgevende moment voor horeca op een ander moment ligt dan het overgrote deel van de overige functies.

6.4.3 Verkeersaantrekkende werking

Om het effect op de verkeersstromen van de herontwikkeling in beeld te krijgen is onderzoek gedaan (bijlage 1). Daarbij is de verkeersgeneratie en de gevolgen voor de omliggende wegen in kaart gebracht.

Uit het onderzoek blijkt:

- dat het aantal motorvoertuigen per etmaal (mtv/etmaal) toeneemt met 990;
- dat de vervoerswijzekeuze (auto, OV of fiets) nauwelijks wijzigt ten opzichte van de autonome situatie;
- dat de Karspeldreef en de Huntumdreef beide belast zijn met 15.000 tot 17.000 mtv/etmaal;
- dat de capaciteit van de Karspeldreef en de Huntumdreef hoger ligt dan 17.000 mtv/etmaal;
- dat de Hakfort en de Huigenbos in de *autonome* situatie een verkeersaantrekkende werking hebben van 2.990, respectievelijk 2.230 mtv/etmaal ;
- dat de toename op de Hakfort en de Huigenbos als gevolg van de herontwikkeling 910, respectievelijk 330 mtv/etmaal is.

Gezien de intensiteit en capaciteit op de erftoegangswegen en stadsontsluitingswegen kan geconcludeerd worden dat de toename van verkeer probleemloos opgevangen kan worden op het bestaande wegennet. Datzelfde geldt voor de doorstroming van de aanwezig kruispunten in de directe omgeving van het plan.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidsnormen 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 luchtvaartterreinen.

7.2 Beleid en regelgeving

7.2.1 Wet Geluidhinder

Wegverkeerslawaai kan de leefkwaliteit van een gebied sterk beïnvloeden. Mensen die veelvuldig worden blootgesteld aan een hoog niveau van wegverkeerslawaai kunnen hier lichamelijke en psychische klachten door oplopen. De Wet geluidhinder (Wgh) verplicht ertoe onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen binnen vastgestelde onderzoeksgebieden (zones) langs wegen (art. 74-75 Wgh). Tevens stellen de Wgh en het Besluit geluidhinder regels aan de maximale geluidsbelasting op deze bestemmingen. Onder geluidsgevoelige bestemmingen wordt verstaan (Art. 1 Wgh):

- Woningen
- Onderwijsgebouwen
- Ziekenhuizen en verpleeghuizen
- Geluidsgevoelige terreinen (bij onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en woonwagenstandplaatsen)

Voor deze bestemmingen gelden voorkeursgrenswaarden. Deze voorkeursgrenswaarden worden mede bepaald door de locatie van de gevoelige bestemmingen en het type weg. Bij realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen dient de geluidsbelasting ten hoogste de voorkeursgrenswaarde te bedragen.

Indien bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen niet aan de voorkeursgrenswaarde kan wordt voldaan, kan worden geconcludeerd dat de locatie niet zonder meer geschikt is voor de beoogde ontwikkeling. Onder voorwaarden kunnen hogere waarden worden vastgesteld door het bevoegd gezag tot de maximale grenswaarde uit de Wgh. 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 geluidsbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.1.1 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. De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken. Dit geldt niet voor wegen:

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

Ondanks dat de Wgh akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai niet verplicht stelt bij de hiervoor genoemde wegen, dient op grond van de Wet ruimtelijke ordening altijd aangetoond te worden dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Aantal rijstroken	**Geluidzones stedelijk gebied**
Weg met één of twee rijstroken	200 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter
Weg met drie of vier rijstroken	nvt
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt

Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied (bron: artikel 74 Wet geluidhinder)

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 geluidsgevoelige 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.

Type geluidsgevoelige functie	**Voorkeursgrenswaarde (dB)**	**Maximaal toelaatbare hogere waarde dan voorkeursgrenswaarde (dB)**	
		Binnenstedelijk	*Buitenstedelijk*
Woning	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)	53 dB
Onderwijsgebouw	48 dB (art. 3.1, lid 1 Bgh)	63 dB (art. 3.2, lid 2, sub b Bgh)	53 dB
Ziekenhuizen en verpleeghuizen	48 dB (art. 3.1, lid 1 Bgh)	63 dB (art. 3.2, lid 2, sub b Bgh)	53 dB
Bij AMvB aangewezen ander gezondheidsgebouwen	48 dB (art. 3.1, lid 1 Bgh)	53 dB (art. 3.2, lid 1, onder c Bgh)	53 dB

Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden (maximaal 33 d(B)). Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

7.2.1.2 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b 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.

Type Geluidsgevoelig gebouw	**Voorkeurs grenswaarde [dB]**	**Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrensaarde [dB]**	
		Binnenstedelijk	*Buitenstedelijk*
Woning	55 dB *art. 106 d, lid 1 Wgh*	68 dB *art. 106 d, lid 2 Wgh*	
Onderwijsgebouwen	53 dB *art. 106 d, lid 6, onder a Wgh*	68 *art. 106 d, lid 6 Wgh*	
Ziekenhuizen en verpleeghuizen [b]	53 dB *art. 106 d, lid 6, onder a Wgh*	68 *art. 106 d, lid 6 Wgh*	
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen [c]	53 dB *art. 106 d, lid 6, onder a Wgh*	68 *art. 106 d, lid 6 Wgh*	

Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

7.2.1.3 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143) , de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

7.2.2 Amsterdams Geluidbeleid 2016. Hogere waarde Wet geluidhinder.

Het Amsterdams geluidbeleid wordt toegepast bij de ontwikkeling van woningen en andere geluidgevoelige objecten op locaties met een hoge(re) geluidbelasting. Naar aanleiding van een wijziging in de Wet geluidhinder is het Amsterdams beleid 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder' vastgesteld in 2007. Naast dat beleid worden in de uitvoeringspraktijk verschillende regels en afspraken 1 toegepast. Gebleken is dat het beleid en de uitvoeringsafspraken niet altijd voldoende duidelijk waren, zodat er discussie kon ontstaan over de interpretatie van regelgeving. Daarnaast bood het beleid niet (expliciet) de mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel kunnen voldoen aan de doelstelling van het beleid, namelijk het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Op 5 maart 2019 heeft het college van B&W het geluidbeleid gewijzigd vastgesteld.

Stille zijde

Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dus dat iedere woning een stille zijde heeft. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor andere functies. Een stille of geluidluwe zijde (de termen zijn synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde (48 dB) of lager.

Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen in principe te beschikken over een stille zijde. Van dit principe mag slechts worden afgeweken als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110a, vijfde lid, Wgh).

Een woning die moet worden uitgevoerd met een dove gevel (kort gezegd, een gevel zonder te openen ramen en deuren) dient te allen tijde te zijn voorzien van een stille zijde (behoudens uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld in een tijdelijke situatie).

In het beleid zijn mogelijke maatregelen (maatregelen aan de bron, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger) beschreven die kunnen worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bereiken. Deze maatregelen zijn niet uitputtend bedoeld. Andere oplossingen zijn mogelijk mits aangetoond wordt dat het doel, rustig slapen met open raam, wordt behaald.

Bevoegdheid

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden. Voor zover een besluit tot het vaststellen van een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde (tot ten hoogste de maximaal toegestane ontheffingswaarde) hoort bij een ruimtelijk besluit waar de bevoegdheid gemandateerd is aan het Dagelijks Bestuur ligt ook de bevoegdheid tot vaststellen van hogere waarden bij het Dagelijks Bestuur. Voordat hogere waarden worden vastgesteld is het conceptbesluit hogere waarden ter advisering voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). Het advies van het TAVGA wordt betrokken bij de besluitvorming en genoemd in het besluit.

Het bevoegd gezag kan slechts hogere waarde vaststellen als de gecumuleerde geluidbelastingen (na correctie volgens de Wgh) niet leiden tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidbelasting. De wet geeft geen maximale waarde bij cumulatie van geluidbelastingen.

Er treedt een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden; 3 dB komt overeen met een verhoging van de geluidbelasting die als significant hoger wordt ervaren. In die gevallen kan of niet gebouwd worden of er worden oplossingen gezocht met dove gevels. Naar verwachting is dit een situatie die zich in de praktijk zelden zal voordoen.

7.3 Plangebied

Binnen het plangebied worden geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Daarom is onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaai (bijlage 2).

7.3.1 Wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de wettelijke onderzoekszones van de volgende wegen:

1. A9 (buitenstedelijk, 80 km/uur)
2. Karspeldreef (binnenstedelijk, 50 km/uur)
3. Foppinggadreef (binnenstedelijk, 50 km/uur)

4. Huntumdreef (binnenstedelijk, 50 km/uur)
5. Heesterveld / Hakfort / Huigenbos (binnenstedelijk, 30 km/uur)

Voor binnenstedelijke wegen geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB en voor buitenstedelijke wegen geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB.

Gezien de ligging binnen een aantal wettelijke onderzoekszones is er een verplichting tot het doen van akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai. Dit onderzoek is in bijlage 2 toegevoegd. In onderstaande tabel zijn de maximaal optredende geluidbelastingen voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en metrolawaai opgenomen. Daar waar er een overschrijding van de voorkeurswaarde plaats vindt, is deze geel gemarkeerd.

Bron/blok	Max. geluidbelasting in dB				
	Blok A		Blok B		Blok C
	8-laags	5-laags	8-laags	5-laags	8-laags
A9	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48
Karspeldreef	≤48-58	≤48-50	≤48-58	≤48-51	≤48-58
Huntumdreef	≤48	≤48	≤48	≤48-50	≤48-59
Foppingadreef	≤48-51	≤48	≤48	≤48	≤48
Wegen gecumuleerd (>48 dB) na aftrek	≤48-58	≤48-50	≤48-58	≤48-51	≤48-60
Metrolijn 50 en 54	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48
Heesterveld 30 km/uur	≤48-52	≤48-53	≤48	≤48	≤48
Hakfort 30 km/uur	≤48	≤48-55	≤48	≤48	≤48
Huigenbos 30 km/uur	≤48	≤48-53	≤48	≤48-54	≤48-49
Wegen + metro gecumuleerd zonder aftrek	37-64	40-61	36-63	37-60	53-65
Spoortraject	≤55-62	≤55-60	≤55	≤55	≤55
$L_{VL,CUM}$*	58-64	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	60-65

Maximale optredende gevelbelastingen voor wegverkeers- en spoorweglawaai

Uit de tabel blijkt dat op een aantal plekken de voorkeurswaarde wordt overschreden. Ook het geluid van de wegen Heesterveld, Hakfort en Huigenbos (met een snelheidsregime van 30 km/uur) overschrijden de voorkeursgrenswaarde (48 dB) op bepaalde delen van blok A en B. Voor deze wegen kunnen geen hogere waarden worden vastgesteld.

7.3.2 Spoorweglawaai en metro

Spoorweg

Het spoortracé Amsterdam-Utrecht is het meest nabijgelegen spoortracé. De zonebreedte langs een spoorweg wordt conform het Besluit geluidhinder bepaald door de waarden van de geluidproductie-plafonds. De zonebreedte langs het spoor bedraagt 600 meter. De voorkeurswaarde voor spoorweglawaai is 55 dB en de maximale ontheffingswaarde is 68 dB.

Blok A van het project ligt op een afstand van circa 135 m van het spoor. De afstand tot blok C is circa 450 meter. Het gehele plangebied ligt daarmee binnen de wettelijke onderzoekszone van het spoor. Spoorweglawaai is daarom ook onderzocht (bijlage 2).

Metro

De zonebreedte van metrotraject 617 (metrolijn 50, Isolatorweg - Gein, en metrolijn 54, Centraal station - Gein) bedraagt 100 meter op basis van de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder. Het plangebied ligt buiten deze zone. De maximale ontheffingswaarde voor de metro is 63 dB.

7.3.3 Industrielawaai

De planlocatie is niet gelegen binnen de geluidzone rond een industrieterrein. Industrielawaai hoeft niet onderzocht te worden.

7.3.4 Cumulatie

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (63 dB voor wegverkeerslawaai, 68 dB voor spoorweglawaai). Voor het wegverkeer wordt de aftrek ingevolge artikel 110g van de Wgh bij deze berekening niet toegepast.

De grenswaarden voor gecumuleerde geluidbelastingen zijn dan als volgt:

- $L_{VL,CUM}$: 66 dB (63 + 3 dB).
- $L_{RL,CUM}$: 71 dB (68 + 3 dB).

7.4 Conclusie

Blok A

Uit onderzoek blijkt dat:

- de geluidsbelasting van de Karspeldreef, de Foppingadreef en het spoortraject boven de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh ligt (58, 51 en 62 dB);
- de maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden. Dit betekent dat deze geluidsbronnen relevant zijn voor de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting;
- de geluidsbelasting van de Heesterveld, Hakfort en Huigenbos, alle wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur, maximaal 55 dB is (na aftrek). De voorkeursgrenswaarde (48 dB) zoals deze voor gezoneerde wegen geldt wordt met maximaal 7 dB overschreden (Hakfort). Voor deze wegen kunnen geen hogere waarden worden vastgesteld;
- de $L_{VL,CUM}$ maximaal 64 dB bedraagt en voldoet aan het Amsterdams beleid.

Blok B

Uit onderzoek blijkt dat:

- de geluidsbelasting van de Karspeldreef en Huntumdreef boven de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh ligt (58 en 50 dB);
- de maximaal optredende geluidbelasting vanwege de A9, metrolijn 50 en 54 lager is dan 48 dB;
- de maximaal optredende geluidbelasting vanwege het spoortraject lager is dan 55 dB;
- de geluidsbelasting van de Heesterveld, Hakfort en Huigenbos, allen wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur, maximaal 54 dB is (na aftrek). De voorkeursgrenswaarde (48 dB) zoals deze voor gezoneerde wegen geldt wordt met maximaal 6 dB overschreden (Hakfort). Voor

deze wegen kunnen geen hogere waarden worden vastgesteld;
- cumulatie ($L_{VL,CUM}$) niet van toepassing is voor blok B.

Blok C

Uit onderzoek blijkt dat:

- de geluidsbelasting van de Karspeldreef en Huntumdreef boven de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh ligt (58 en 59 dB);
- de maximaal optredende geluidbelasting vanwege de A9, metrolijn 50 en 54 lager is dan 48 dB;
- de maximaal optredende geluidbelasting vanwege het spoortraject lager is dan 55 dB;
- de geluidsbelasting van de Heesterveld, Hakfort en Huigenbos, allen wegen met een snelheidsregime van 30 km/uur, maximaal 48 dB is (na aftrek);
- de $L_{VL,CUM}$ maximaal 65 dB bedraagt en voldoet aan het Amsterdams beleid.

Het bevoegd gezag kan hogere waarden vaststellen wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn. Daartoe eist de Wet geluidhinder de volgende onderzoeken:

- Allereerst dient te worden nagegaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren tot maximaal de voorkeursgrenswaarde. Tevens dient beoordeeld te worden of deze maatregelen al dan niet doelmatig zijn.
- Indien deze maatregelen niet doelmatig zijn, dient te worden nagegaan welke maatregelen wel doelmatig zijn om de geluidbelasting zo ver mogelijk te reduceren. Voor de geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarden kunnen dan hogere waarden worden aangevraagd.
- Indien er geen maatregelen denkbaar zijn die als doelmatig kunnen worden aangemerkt kunnen hogere waarden worden aangevraagd voor de geluidbelastingen zonder maatregelen.

Ten behoeve van de motivering voor de vaststelling van hogere waarden is het effect van bron - en overdrachts-maatregelen inzichtelijk gemaakt. Andere maatregelen om de gevelbelastingen terug te dringen naar 48 dB zijn niet mogelijk: deze zijn of financieel niet rendabel of stedenbouwkundig niet gewenst.

Maatregelen aan de bron (wegverkeerslawaai)

Als gevolg van de Karspeldreef wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden met maximaal 10 dB, vanwege de Foppingadreef met maximaal 2 dB en vanwege de Huntumdreef met maximaal 11 dB. Op alle drie de wegen is standaard asfalt (asfalt (ref. wegdek) aanwezig.

Het toepassen van dunne deklagen B over een effectieve lengte kan de geluidbelasting op de gevel tot ca. 3 dB reduceren. Dit betekent dat alleen op de gevels vanwege de Foppingalaan geheel voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de Karspeldreef en Huntumdreef kan niet geheel worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Maatregelen in overdrachtsgebied (wegverkeerslawaai)

Het toepassen van geluidschermen langs de Karspeldreef en Huntumdreef kan bij de lager gelegen verdiepingen van het plan een positief effect hebben. Echter, om ook op de hoger gelegen verdiepingen een voldoende grote reductie te bereiken zijn hoge geluidschermen noodzakelijk. Deze zullen zowel op grote stedenbouwkundige als financiële bezwaren stuiten en zijn daarom niet nader onderzocht.

Maatregelen spoorweglawaai

Als gevolg van het spoortraject Utrecht-Amsterdam Centraal wordt de voorkeursgrenswaarde op alleen blok A met maximaal 7 dB overschreden. Langs het spoortraject is aan de zijde van het plan volgens het geluidregister van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (bijgewerkt 27 januari 2021) reeds een

geluidscherm met een hoogte van ca. 4 m aanwezig. Aangezien het spoortraject Rijksinfrastructuur betreft, kunnen voor het plangebied op het gebied van maatregelen op of aan het spoor geen eisen worden gesteld tenzij hierover bestuurlijke overeenstemming wordt bereikt.

Geconcludeerd wordt dat aanvullende geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht reeds aanwezig zijn, dan wel bezwaren ontmoeten van civieltechnische, verkeerskundige, vervoerskundige en stedenbouwkundige aard.

Omdat vanwege de Karspeldreef, Foppingadreef, Huntumdreef en het spoortraject Utrecht-Amsterdam Centraal sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is het noodzakelijk om in het kader van een planologische procedure hogere waarden voor de woningen vast te stellen. De gemeente kan enkel een hogere waarde vaststellen als er een aanvaardbaar akoestisch klimaat wordt gerealiseerd en per woning wordt voldaan aan de aanvullende voorwaarden uit gemeentelijk beleid waaronder de aanwezigheid van een geluidluwe zijde.

Geadviseerd wordt om het woningontwerp af te stemmen op het omgevingsgeluid door per woning één zijde te laten grenzen aan de reeds op voorhand aanwezige geluidluwe gevels in het plan. Hiermee wordt rechtstreeks voldaan aan het gemeentelijk beleid. Uit het onderzoek blijkt dat dit uitvoerbaar is.

Geadviseerd wordt om voor de woningen de volgende hogere waarden vast te stellen:

- Geluid van Karspeldreef: 58 dB.
- Geluid van Huntumdreef: 59 dB.
- Geluid van Foppingadreef: 51 dB.
- Geluid van spoor: 62 dB.

Het ontwerpbesluit voor het vaststellen van de hogere waarden is als bijlage 3 toegevoegd. Op 15 juli 2021 heeft de TAVGA het plan besproken (bijlage 4). Met inachtneming van het volgende, is TAVGA akkoord:

a. Het plan voldoet aan de Wgh en het Amsterdamse geluidbeleid;
b. De verplichte stille zijde wordt opgenomen in de planregels van het bestemmingsplan;
c. Alle woningen worden voorzien van een stille zijde, bij voorkeur de slaapkamer en de buitenruimte aan de stille zijde situeren;
d. Indien nodig wordt ook voor geluid van 30 km wegen maatregelen geborgd voor een stille zijde.

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarmee geregeld wordt dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld pas in gebruik genomen mogen worden nadat aangetoond is dat er een 'geluidsluwe zijde' is gerealiseerd en in stand wordt gehouden.

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 Beleid en regelgeving

8.2.1 Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

Sinds mei 2008 is de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze nieuwe richtlijn vervangt de huidige EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn.

De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevat onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De richtlijn geeft lidstaten de mogelijkheid om later te voldoen aan grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 als de betreffende lidstaten voldoende inspanning laten zien om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om voor deze derogatie in aanmerking te komen moeten de lidstaten een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Met dit plan moet een lidstaat laten zien op welke manier alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen zal worden voldaan. Nederland heeft om derogatie verzocht op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Mede op grond van het NSL heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 derogatie verleend en Nederland daarmee langer de tijd gegeven om overal aan de grenswaarden te voldoen. Dit betekent dat de norm voor stikstofdioxide uiterlijk 1 januari 2015 gehaald moet zijn en de norm voor fijnstof uiterlijk 11 juni 2011.

In de richtlijn zijn verder nieuwe normen en streefdata geïntroduceerd voor de fijnere fractie van fijnstof ($PM_{2.5}$). Verder bevat de richtlijn expliciet de mogelijkheid tot aftrek van fijnstof afkomstig van natuurlijke bronnen bij het vaststellen van overschrijdingssituaties. De werkingssfeer van de richtlijn wordt beperkt door te bepalen dat de richtlijn niet van toepassing is op plaatsen waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. Hiermee samenhangend is de richtlijn (bijlage III) nu ook heel expliciet over locaties waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld wordt.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijn verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

8.2.2 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".

Wet luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

a. een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt;
b. de luchtkwaliteit tengevolge van het project (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
c. een project “niet in betekenende mate” (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht (De NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM_{10}) als stikstofdioxide (NO_2) met minder dan 3% van de grenswaarde (1,2 µg/m^3 PM_{10} of NO_2 en 0,75 µg/m^3 $PM_{2.5}$ jaargemiddeld);
d. een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). (Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.)

Stof	Grenswaarden Type norm	Van kracht vanaf	Concentratie (µg/m^3)	Maximum overschrijdingen per jaar
Stikstofdioxide	Jaargemiddelde	2015	40	
	Uurgemiddelde	2015	200	18
Fijn stof (PM_{10})	Jaargemiddelde	2011	40	
	24-uursgemiddelde	2011	50	35
Zeer fijn stof ($PM_{2.5}$)	Jaargemiddelde	2015	25	
	Jaargemiddelde	2020	20	

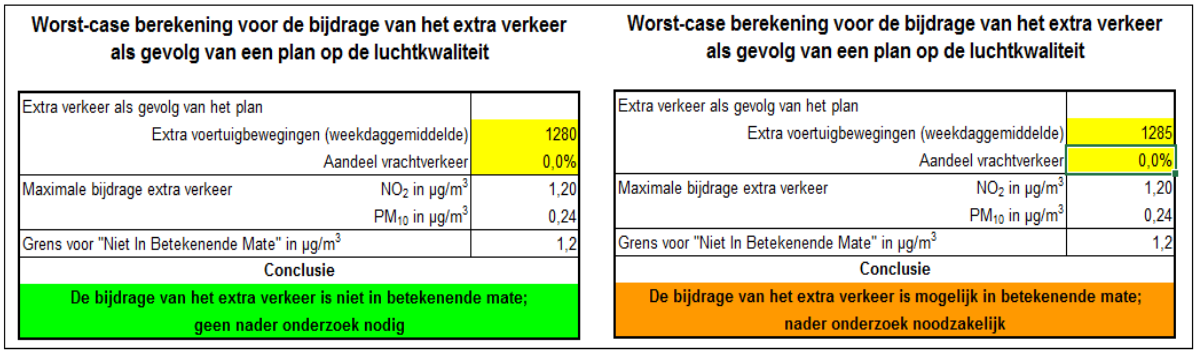
Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

Regeling NIBM

De Ministeriële Regeling NIBM geeft een uitwerking aan het Besluit NIBM en een getalsmatige invulling van de NIBM-grens. Voor een aantal categorieën van projecten kan met zekerheid worden gesteld dat de 3%-grens niet zal worden overschreden. Het betreft onder andere het onderstaande geval, waarbij een luchtkwaliteitonderzoek niet meer nodig is:

1. woningbouw = 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en
2. woningbouw = 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Uit de NIBM-tool blijkt dat bij meer dan 1.280 motorvoertuigen per dag extra, in betekenende mate wordt bijgedragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. In de overige gevallen, die niet in het Besluit NIBM genoemd worden, zal op een andere manier bijvoorbeeld door middel van berekeningen aannemelijk gemaakt moeten worden dat de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden.



Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1280
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	1,20
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	0,24
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1285
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	1,20
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	0,24
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Rekentool 'niet in betekenende mate'

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruik maken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1.000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

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.

8.2.3 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.

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 gelden van 40 µg/m^3 jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en 50 µg/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. Gezien de aanzienlijke afstand van het plangebied tot rijks- en provinciale wegen, ruimschoots meer dan 300 meter is een expliciete toets aan normen uit de AMvB niet noodzakelijk.

8.2.4 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat “geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is” wordt vervangen door: *“in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het eigen wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is”* (Amendement C - Gemeenteblad afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. 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;
2. 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. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: *'gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in*

gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis'.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

8.3 Conclusie

In onderstaande tabel zijn de verschillende waarden van de luchtkwaliteit opgenomen. Hieruit blijkt dat de waarden ruim voldoen aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Geconstateerd wordt dat de bestaande luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

Stof	**2020**
stikstofdioxide (NO_2)	16 µg/m^3
fijn stof (PM_{10})	16 µg/m^3
fijn stof ($PM_{2,5)}$	8 µg/m^3

Waarden luchtkwaliteit 2020 (https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten)

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en de GGD hanteren voor PM_{10} en voor $PM_{2,5}$ lagere waarden, namelijk 20 µg/m^3 en 10 µg/m^3. Beide waarden voldoen in 2019 reeds.

De ontwikkeling draagt in 'niet betekenende mate bij' aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan neemt het aantal woningen toe met 500; het aantal ligt ver onder de aantal van 1.500 woningen (met één ontsluitingsweg) conform de Wet luchtkwaliteit. Nader luchtkwaliteitsonderzoek is daarom niet nodig. Dat wordt bevestigd door de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling, zoals beschreven in paragraaf 6.4.3. Het aantal verkeersbewegingen neemt met 990 mtv/etmaal toe.

Voorliggend bestemmingsplan voldoet ook aan de 'Richtlijn gevoelige bestemmingen'. Binnen 50 meter van de Karspeldreef en Huntumdreef (wegen met 10.000 mtv/etmaal of meer) worden (lucht-)gevoelige functies uitgesloten.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 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 ruimtelijke 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.

9.2 Beleid en regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaires (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem. De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

9.2.2 Nota Bodembeheer. Gemeente Amsterdam

De gemeenteraad heeft op 6 november 2019 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Deze zijn op 21 november 2019 in werking getreden. De nota is in opdracht van de gemeente Amsterdam opgesteld door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Deze (herziene) Nota bodembeheer biedt ruimte voor lokaal maatwerk en gebiedsspecifiek beleid. Daarin is het mogelijk regels aan te scherpen om de bodem in bepaalde situaties nog sterker te beschermen, of regels juist te versoepelen waar dat verantwoord is. Daarnaast behandelt de nota het nieuwe beleidskader voor bodemsaneringen en -onderzoek, waarbij de aanpak van diffuus bodemlood een prominente plek inneemt.

Een initiatiefnemer die in de bodem gaat werken dient bekend te zijn met de kwaliteit van de grond, of deze aan te tonen met een bodemonderzoek. Het bodemonderzoek wordt afgestemd op de verwachte verontreinigingen en op de voorgenomen bestemming van een locatie. Het bodemonderzoek bestaat meestal uit twee delen: een vooronderzoek (archiefonderzoek) en een verkennend bodemonderzoek (veld- en analytisch-chemisch). Mocht het vooronderzoek een locatie als onverdacht typeren, dan kan een verkennend bodemonderzoek veelal achterwege blijven. Een bodemonderzoeksrapport voor een omgevingsvergunning is evenmin vereist als er al voldoende bodemgegevens beschikbaar zijn.

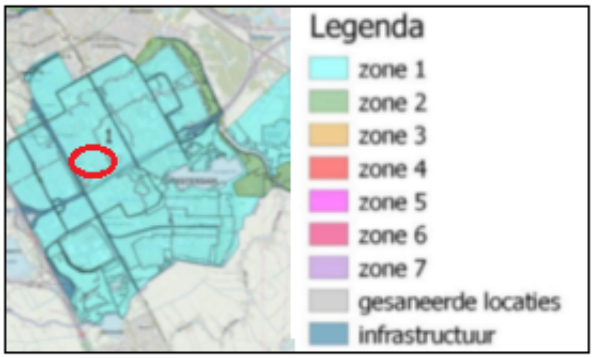
Bij een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet in de meeste gevallen een bodemonderzoek worden ingediend op grond van artikel 2.4 van de Regeling omgevingsrecht. Er zijn enkele algemene uitzonderingen op deze onderzoeksplicht. Daarnaast biedt ook de Bouwverordening Amsterdam 2013 (artikelen 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6 en 3.1.7) de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van

de plicht tot het indienen van een onderzoeksrapport. Een dergelijke ontheffing is alleen aan de orde als aan alle drie van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. uit de puntbronnencheck blijkt dat de onderzoekslocatie niet verdacht is (dus ook niet asbestverdacht);
2. de locatie valt binnen bodemkwaliteitszone 1 of 2 op de bodemkwaliteitskaart;
3. er worden met het plaatsen van het bouwwerk geen sanerende maatregelen doorsneden.

Bodemkwaliteit plangebied

De bodemkwaliteit in de meeste naoorlogse wijken van Amsterdam (gedefinieerd als zone 1) voldoet aan de Achtergrondwaarde (AW). Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken. Daarom was het niet nodig om voor zone 1 gebiedsspecifiek beleid te ontwikkelen. In deze zone is de toepassingseis of kwaliteitseis aanvulgrond/leeflaag voor alle bodemfuncties dan ook Achtergrondwaarde, conform het generieke beleid.



Zone	Voorkomende bodemfuncties	Gemiddelde kwaliteit zone	Bepalende stof(fen)	% van oppervlak Amsterdam
1 Naoorlogse en jonge woonwijken, volkstuinparken, polders Osdorp en havengebied Westpoort	- Natuur; Landbouw; Moestuin/volkstuin - Wonen met tuin; Plaatsen waar kinderen spelen; Groen met natuurwaarden - Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	Toplaag: AW Diepe laag: AW Oorspr. mv: AW		53,6

Uitsnede Nota Bodembeheer

9.3 Resultaten onderzoeken

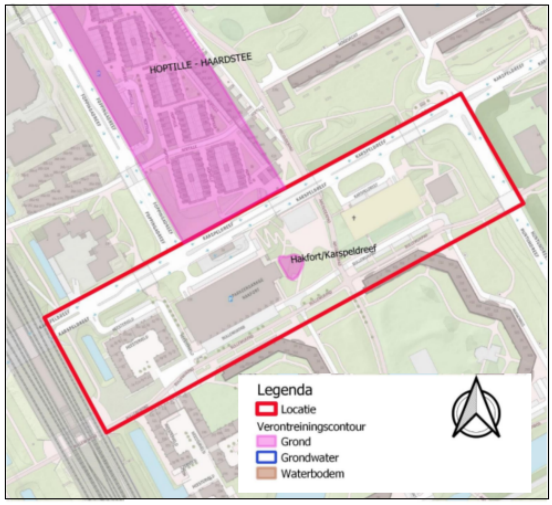
In juni 2019 is er een archiefonderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit (zie bijlage 5). Uit de geraadpleegde rapporten blijkt dat:

1. op de locatie voornamelijk lichte verontreinigingen voorkomen. Er is één sterke verontreiniging aangetroffen met minerale olie. Deze verontreiniging is voor zover bekend niet gesaneerd;
2. voor het overige het plangebied beschouwd wordt als 'onverdacht' gebied';
3. er geen (ondergrondse) tanks op de locatie bekend zijn;
4. er verschillende asbestonderzoeken reeds zijn uitgevoerd, waarbij geen asbest is aangetroffen.

Voor het verdachte gebied met waarschijnlijk een sterke verontreiniging met minerale olie die in 1997 midden in de locatie van H-midden is aangetroffen (bij het plein), hoeft op dit moment ook geen vervolgonderzoek te gebeuren. Het huidige asfalt dat nu aanwezig is geldt als 'sanerende maatregel'. Als het asfalt wordt verwijderd, is nader bodemonderzoek nodig.

Voor het onverdachte gebied geldt dat, als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals

ontgravingen) er een ontheffing van de onderzoeksplicht verstrekt kan worden op basis van dit archiefonderzoek. Ook in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning is een ontheffing van de onderzoeksplicht mogelijk.



Mogelijke verontreiniging (bron: Archiefonderzoek Bullewijkpad/Karspeldreef)

9.4 Conclusie

Ten behoeve van het vaststellen van dit bestemmingsplan is nader bodemonderzoek niet nodig. Op grond van het archiefonderzoek kan ontheffing van de onderzoeksplicht verkregen worden voor de niet verdachte gronden. Voor de plek met mogelijk sterke verontreiniging is nader onderzoek nodig, indien de huidige sanerende maatregel (het bestaande asfalt) verwijderd wordt.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 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.

10.2 Beleid en regelgeving

10.2.1 Wet- en regelgeving

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Vanaf 1 januari 2012 is in het Bro vastgelegd dat bij het maken van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing, rekening gehouden moet worden met cultuurhistorische waarden. Als gevolg hiervan is het van belang dat voorafgaand aan het maken van deze plannen de aanwezige cultuurhistorische waarden bekend zijn.

De cultuurhistorische waarden kunnen bestaan uit vastgestelde, monumentale waarden en waardevolle elementen. Over het algemeen wordt bij het inventariseren van cultuurhistorische waarden onderscheid gemaakt tussen waardevaste en waardevolle elementen. Waardevaste elementen hebben een beschermde status en zijn op basis van de Monumentenwet of gemeentelijke verordening aangewezen als rijks-, provinciaal of gemeentelijk monument. Waardevolle elementen zijn daarentegen niet formeel beschermd, maar kunnen een bijzondere karakteristieke of geschiedkundige waarde hebben en van belang zijn als cultuurdrager.

De cultuurhistorische waarde van een plangebied is zodoende niet alleen afhankelijk van beschermde monumentale waarden binnen het gebied, maar kan zeker ook bepaald worden door waardevolle structuren of objecten in de directe omgeving. Bij het inventariseren dient dan ook zowel naar het plangebied als naar de omgeving daarvan gekeken te worden.

Monumentenwet en Erfgoedwet

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals) vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische

monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

Vanaf 1 juli 2016 zijn grote delen van de Monumentenwet overgegaan in de Erfgoedwet. Hierdoor is naast de Monumentenwet ook de Erfgoedwet van toepassing.

Erfgoedwet

Met de Erfgoedwet beschermt de overheid het cultureel erfgoed in Nederland. Voor 2016 waren er verschillende wetten en regels voor behoud en beheer van cultureel erfgoed. Sinds juli 2016 zijn die allemaal samengegaan in 1 wet.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Daarmee spreekt de regering het vertrouwen uit dat de sector voldoende kennis, deskundigheid en betrokkenheid heeft om de zorg voor ons cultureel erfgoed in de praktijk waar te maken.

10.2.2 Prachtlandschap Noord-Holland. Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 (leidraad) is een provinciale handreiking voor het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap, zoals bebouwing, agrarische bedrijven, infrastructuur of vormen van energieopwekking. De leidraad is op 10 april 2018 vastgesteld door Gedeputeerde Staten en is in artikel 15 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening verankerd.

De Leidraad geeft gebiedsgerichte én ontwikkelingsgerichte beschrijvingen en biedt zo toepasbare informatie over de manier waarop ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijke gebied (het landschap) kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie beoogt met deze Leidraad om samen met bijvoorbeeld gemeenten, ontwikkelaars en initiatiefnemers te werken aan het behouden en versterken van de kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie.

10.2.3 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen

bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht. Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

10.3 Resultaten onderzoeken

Archeologie

In 2012 is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het gebied 'Grote H-Buurt / Holendrecht'. Het plangebied is *niet* in dit onderzoek meegenomen. Uit een archeologische quick-scan (zie bijlage 6), blijkt dat er deels een hoge verwachtingswaarde is. Alleen in geval er bodemingrepen dieper dan 3,50 m plaats vinden, leidt dit tot een aantasting van eventuele archeologische waarden. Ingrepen tot 3,5 meter diep kunnen vrij gesteld worden van het doen van archeologisch onderzoek.

Geadviseerd wordt om voor het het deel van het plangebied waar deze hoge verwachtingswaarde geldt, een dubbelbestemming op te nemen, met een uitzondering van de onderzoeksplicht voor bodemingrepen kleiner dan 500 m^2 of ondieper dan NAP -3,50 meter.

Voor de sloop - en nieuwbouw vinden bodemingrepen tot ongeveer 2 meter diep plaats. Het huidige maaiveld ligt op ongeveer -2,5 tot -2,8 NAP. Vrijstelling van de onderzoeksplicht tot -3,5 NAP betekent dat er circa 80 cm gegraven kan worden zonder nader onderzoek te doen. Nader onderzoek kan nu niet gebeuren omdat één van de parkeergarages er nog staat. In dit bestemmingsplan is daarom een dubbelbestemming voor archeologie opgenomen.

Volgens de Erfgoedwet geldt tevens een vondstmeldingsplicht. Als tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten (voorwerpen, structuren of andere overblijfselen van menselijke activiteit) worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg maatregelen worden getroffen tot documentatie en berging van de vondsten.

Cultuurhistorie

Het plangebied bevat geen belangrijke cultuurhistorische elementen.

10.4 Conclusie

10.4.1 Archeologie

Mogelijke archeologische waarden liggen op dieper dan 3,5 meter onder NAP. Gezien het lage maaiveld, bevat dit bestemmingsplan daarom een dubbelbestemming voor archeologie. Voor werkzaamheden die dieper dan 3,5 meter onder NAP plaats vinden, dient met onderzoek aangetoond te worden dat er geen waarden verstoord worden.

Tevens geldt volgens de Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht. Als tijdens de uitvoering van

werkzaamheden vondsten (voorwerpen, structuren of andere overblijfselen van menselijke activiteit) worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg maatregelen worden getroffen tot documentatie en berging van de vondsten.

10.4.2 Cultuurhistorie

Het plangebied heeft geen cultuurhistorische waarden.

Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

11.1 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.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Omgevingsverordening provincie Noord-Holland

Zoals beschreven in paragraaf 3.2.2 schrijft de provinciale verordening voor dat als een ruimtelijk plan een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de toelichting een beschrijving bevat van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.

11.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO_2 neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energie besparingplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

11.2.2.1 Agenda duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

- Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;

- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstof-dioxide 35% lager dan in 2015;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
- Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
- In 2025 is de CO2-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.

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.

Huishoudelijk afval wordt verzameld in ondergrondse afvalcontainers. In het ontwerp is op twee locaties een inzamellocatie voor restafval, glas en papier opgenomen. De grofvuillocaties komen tegenover de ondergrondse afvalcontainers te liggen. De inzamellocaties zijn op centrale plekken in het gebied gelegen en goed bereikbaar vanuit de hoofdentrees van de woningen.

Hierbij is rekening gehouden met de loopafstanden. In de nieuwe buurt zal ook een textielcontainer geplaatst worden. De locatie en uitvoering zijn nog niet bekend en zullen in de VO-fase (voorlopig ontwerp) worden uitgewerkt.

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.

Voorwaarden en aandachtspunten gebouwen

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

11.2.2.2 Duurzaam bouwen in Amsterdam (hand-out)

Het stadsbestuur van Amsterdam heeft duidelijke ambities op het gebied van duurzaam bouwen. Duurzaamheid is een standaard onderdeel van iedere nieuwe gronduitgifte of aanpassing van een bestaand erfpachtrecht.

De hand-out (uit augustus 2018) is bedoeld voor projectleiders, ontwikkelaars en ontwerpers/architecten die een rol spelen bij de ontwikkeling of ontwerp van een gebouw. Het vertaalt het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Amsterdam naar specifieke ambities en maatregelen op het niveau van kavel en gebouw. Per thema is het gemeentelijk beleid, ambitieniveau en bijbehorende maatregelen toegelicht. Uiteraard komt ook het regenbestendig bouwen uitgebreid aan bod.

De gemeente Amsterdam heeft hoge duurzaamheidsambities en stelt aanvullende eisen op het bouwbesluit. Zo wil Amsterdam in 2020 klimaatneutraal zijn, in 2040 aardgasvrij en in 2050 een circulaire stad. In de handout 'Duurzaam Bouwen in Amsterdam' zijn zes pijlers uiteengezet:

1. Duurzame energie en aardgasvrij. Amsterdam stelt bovenwettelijke eisen aan de energieprestatie van gebouwen en daagt de markt uit om energiepositief (EPC < 0,0 in plaats van maximaal 0,2) te bouwen. Bijkomend voordeel van een scherpe energieprestatie is een lage energierekening voor de bewoner.
2. Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht. Naast het stimuleren van autodelen en het vergroten van het fietsgebruik door een lage parkeernorm, stimuleert Amsterdam een duurzame en slimme bouwlogistiek (Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam (2016). Dit door onder andere de inzet van schone bouwwerktuigen: gebruik zoveel mogelijk elektrische bouwwerktuigen of bouwwerktuigen met een schone emissienorm. De stimulering dient meerdere doelen o.a. vermindering van de uitstoot van CO2, een gezondere luchtkwaliteit (door minder uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof), minder geluidoverlast, een betere doorstroming van het verkeer over weg en water, een grotere verkeersveiligheid en minder schade aan bruggen, kades en wegen.
3. Klimaatadaptatie. Conform het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 – 2021 moet de capaciteit voor hemelwaterberging op de te ontwikkelen kavel minimaal 60 mm/uur zijn door bijv. hergebruik van hemelwater of verwerking op de eigen kavel.
4. Groen in de openbare ruimte, groene daken of gevels en natuurinclusief bouwen. Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en de openbare ruimte. Naast groen in de openbare ruimte bestaat ook de mogelijkheid om een (deels) groen dak of groene gevel (eventueel in combinatie met zonnepanelen) te realiseren.
5. Circulair bouwen. Amsterdam heeft de ambitie om in het materiaalgebruik bij nieuwbouw een zo laag mogelijke milieubelasting te realiseren. Dit kan door de zogenaamde Milieuprestatie van gebouwen (MPG) zo laag mogelijk te houden. Het streven is een MPG lager dan 0,8. i.p.v. de wettelijke norm uit het Bouwbesluit van 1,0. Maatregelen waarmee de MPG kan worden verlaagd, zijn onder meer het toepassen van biobased materialen (bijv. hout, isolatie met grassen e.d.) en van hergebruikte of gerecyclede materialen (ook wel secundaire materialen genoemd), bijvoorbeeld beton, bakstenen, elektrische installaties e.d.
6. Afval. Amsterdam streeft er naar om afval zo veel mogelijk te scheiden aan de bron, zodat de stad in 2050 volledig circulair is. Daarnaast dient aangesloten te worden bij het afvalinzamelingsysteem

van het gebied (bijv. ondergrondse afvalcontainers, inpandige inzameling of Ondergronds Afval Transport Systeem).

Voor het plan is gekozen om aan te sluiten bij deze duurzaamheids-ambities.

11.2.2.3 Strategie klimaatadaptatie Amsterdam

Met de strategie klimaatadaptatie (vastgesteld op 4 februari 2020 door het college van B&W) zet de gemeente Amsterdam samen met de drie waterschappen Amstel, Gooi en Vecht, Hollands Noorderkwartier en Rijnland, een stip op de horizon voor een klimaatbestendige stad. Het doel is om in 2050 zo goed mogelijk voorbereid te zijn op het veranderende klimaat.

Klimaatadaptatie is essentieel om te zorgen dat Amsterdam in fysiek, sociaal en economisch opzicht waardevol blijft. Het is een kans om samen met alle Amsterdammers een belangrijke bijdrage aan een veilige, groene, leefbare en aantrekkelijke stad te leveren. Het streven is om klimaatadaptatie tot het 'nieuwe normaal' te maken; dit wil zeggen dat klimaatadaptatie als vanzelfsprekend wordt meegenomen in relevante ontwikkelingen en projecten in de stad. Het klimaatbestendiger en veerkrachtiger maken van onze stad vereist een nieuwe wijze van inrichten en beheren van de stad.

De strategie is gericht op de volgende klimaat-thema's:

- Hitte. Het streven is om beter bestand te zijn tegen hitte en in het bijzonder om schade en overlast veroorzaakt door hitte in zowel het fysieke als het sociale domein zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken.
- Droogte. Het streven is om beter bestand te zijn tegen langdurige perioden van droogte en in het bijzonder om schade aan gebouwen, groen, infrastructuur, water en dijken zoveel mogelijk te voorkomen en overlast te beperken.
- Wateroverlast. Het streven is om schade en overlast door extreme regenbuien zoveel mogelijk te voorkomen en om regenwater tegelijkertijd te laten bijdragen aan een aantrekkelijke, comfortabele en leefbare stad.
- Overstromingen. Het streven is om de kans op overstromingen in de stad te verkleinen, in aanvulling op de verantwoordelijkheden van de andere bestuurslagen en -organen hiervoor. Daarnaast worden gevolgbeperking nagestreefd bij een eventuele overstroming, zowel via de ruimtelijke inrichting als door middel van crisisbeheersing.

11.2.2.4 Nieuw Amsterdams Klimaat. Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050

De routekaart (Nieuw Amsterdams Klimaat. Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050) is door het college van B&W vastgesteld op 3 maart 2020. In de routekaart worden de belangrijkste ingrediënten van de strategie beschreven om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden. De routekaart wordt ieder jaar geactualiseerd.

In 16 pijlers wordt beschreven wat er deze collegeperiode wordt gedaan om tot de gewenste CO_2-reductie te komen. In vier aanvullende pijlers beschrijven we de randvoorwaarden die verder nodig zijn om de beoogde doelen te behalen: het versterken van de beweging in de stad, klimaatrechtvaardigheid, kennisontwikkeling & innovatie en ruimte & infrastructuur.

Veel aspecten uit de routekaart zijn relevant voor de ontwikkeling van H-buurt. Te denken aan:

- energiezuinig maken van woningen en voorzieningen;
- energieneutraal bouwen;
- beperken van vervuilende verkeersbewegingen;
- maximaal opwekken van zonne-energie op daken.

11.3 Duurzaamheid plangebied

Voor de herontwikkeling worden de volgende duurzaamheidsdoelen gesteld:

- Voor het plangebied wordt gestreefd naar energieneutraal bouwen (BENG 2<0).
- Door het toevoegen van groen in de openbare ruimte en het realiseren van groene daken op de parkeergarages en de bebouwing, wordt regenwater langer vastgehouden. Dit verlaagt de hittestress, waardoor de leefbaarheid in het gebied verbetert en de energiebehoefte van gebouwen op zomerse dagen vermindert.
- De openbare ruimte is een habitat voor mens, plant en dier. Bij de inrichting en het beheer wordt rekening gehouden met de huidige en potentiële biodiversiteit in het gebied. De stadsecoloog wordt betrokken bij de keuze van bestratingsmaterialen en beplanting zodat deze bijdragen aan een grotere soortendiversiteit in de stad.
- Om uitvoering te geven aan een circulaire stad is de Stadsdonut voor Amsterdam ontwikkeld. Een raamwerk dat gestoeld is op de ecologische en sociale thema's in de stad. Voor H-buurt midden wordt de circulaire - en betaalbare ontwikkeling verder vorm gegeven via participatie en coöperatieve vormen. Dit leidt tot een kansrijk behoud en verbreding van waardes voor de buurt aan de hand van het Amsterdamse donut-model.

Aanvullend houdt het plan rekening met het vernieuwen en het uitbreiden van het leidingtracé voor het warmtenet. Vattenfall en de gemeente Amsterdam hebben een duurzaamheidsambitie om woningen voor 2030 aardgasvrij te maken.Dit tracé loopt van zuid naar noord, vanaf A9 Gaasperdam naar de Amsterdamse Poort, door het plangebied van H-midden. De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd en zijn gestart. Naar verwacht zijn deze werkzaamheden gereed voor de eerste bouwactiviteiten.

11.4 Conclusie

De genomen duurzaamheidsaspecten, zoals beschreven in paragraaf 11.3 zijn in overeenstemming met het provinciale - en gemeentelijke beleid.

Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

12.1 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.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen 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 die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. 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.

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.

12.2 Beleid en regelgeving

12.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.
De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

12.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze 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} 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.

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.

12.2.3 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. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

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. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

12.2.4 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 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 5 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.

12.2.5 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 gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.
Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. 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.
Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

12.3 Plangebied

Bedrijven – Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Er zijn in de directe omgeving van het plangebied geen bedrijven gevestigd die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Dit bestemmingsplan maakt ook geen nieuwe Bevi-bedrijven mogelijk.

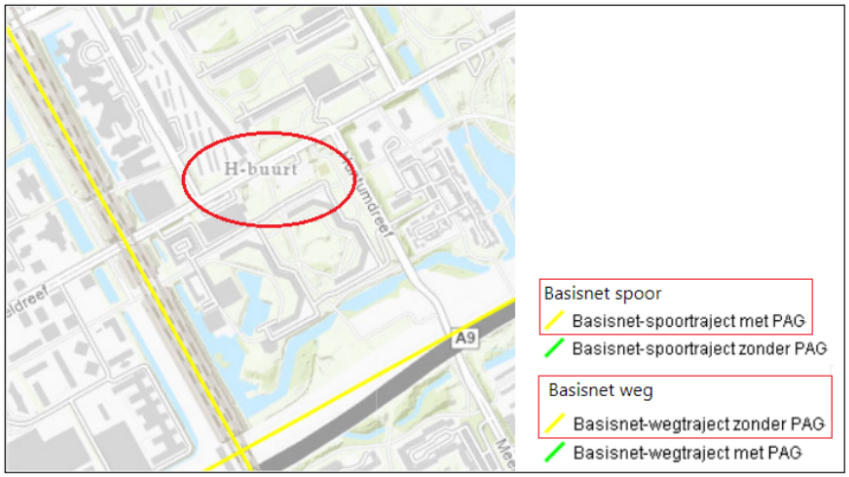
Bedrijven – Overige veiligheidswetgeving

Er zijn in de directe omgeving geen bedrijven gevestigd met een overig veiligheidsrisico. Propaantanks zijn in het bedrijvenbestand van de Omgevingsdienst in dit gedeelte van de gemeente Amsterdam niet bekend.

Transport van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water

Vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan over alle rijks- en provinciale wegen. Een aantal tunnels is hiervan uitgezonderd. Op rijks- en provinciale wegen die door de gemeente lopen, is vervoer van gevaarlijke stoffen dus ook toegestaan.

Conform Artikel 8 van het Besluit externe veiligheid en transportroutes (Bevt) dient voor ontwikkelingen binnen 200 meter van een transportroute onderzocht te worden of voldaan wordt aan de veiligheidsnormen. De snelweg A9 ligt op ruim 350 meter afstand en de spoorlijn Amsterdam - Utrecht ligt op circa 130 meter afstand. Een deel van het plangebied ligt wel op meer dan 200 meter. De A9 wordt aangemerkt als transportroute *zonder* plasbrandaandachtsgebied (PAG).



Risicobronnen in de omgeving (bron: https://geoweb.gelderland.nl/WebViewer/Index.html?configBase= https://geoweb.gelderland.nl/ Geocortex/Essentials/REST/sites/risicokaart/ viewers/Mobiliteit/ virtualdirectory/Resources/Config/Defaul)

Over de spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen per ketelwagen of container plaats. Daarom is een berekening van het groepsrisico uitgevoerd, welke in bijlage 7 is toegevoegd. Hieruit blijkt dat:

- het plangebied buiten de plaatsgebonden risicocontour (PR) van 10^{-6} per jaar ligt. Er wordt daarmee voldaan aan de grenswaarde voor het PR;
- het plangebied eveneens buiten het plasbrandaandachtsgebied van het spoortraject ligt;

- het berekende groepsrisico ten gevolge van de maatgevende kilometer van het spoortraject de oriëntatiewaarde in zowel de huidige als toekomstige situatie niet overschrijdt;
- het groepsrisico niet toe neemt: in zowel de huidige als de toekomstige situatie is het hoogst berekende groepsrisico ten gevolge van de maatgevende kilometer 0,33 x OW (oriëntatiewaarde).

Ondanks dat het GR niet toeneemt dient op grond van artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in gegaan te worden op een aantal aspecten, omdat een deel van het plangebied binnen het invloedsgebied van de spoorlijn ligt. Mogelijk kan er een ongeval plaats vinden door:

- transport van brandbare gassen, met een invloedsgebied van 460 meter;
- transport van toxische stoffen (vloeistoffen en gassen), met een invloedsgebied van meer dan 4 kilometer.

Aangetoond moet worden wat de mogelijkheden zijn:

1. voor het beperken van de omvang van een eventuele ramp;
2. zelfredzaamheid: voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.

Naast een (beperkte) verantwoording is een advies van de veiligheidsregio nodig.

Beperkte verantwoording GR en advies veiligheidsregio

1. Het beperken van de omvang van een eventuele ramp

Het treffen van maatregelen aan de bebouwing voor een mogelijk ongeval met toxische stoffen wordt vanwege de lage vervoersintensiteiten hiervan niet nader beschouwd. Op het moment dat zich een incident voordoet is het beste handelingsperspectief het vluchten, sluiten van deuren en ramen en het binnen schuilen.

Op het moment dat zich een incident voordoet met LPG dan is het maatgevende incident het optreden van een koude BLEVE 4, dit betekent dat er geen tijd is tussen het begin van het ongevalsscenario en het ontstaan van een BLEVE. Tegen de gevolgen van een BLEVE zijn in voorliggende situatie redelijkerwijs geen maatregelen te treffen.

Een warme BLEVE is minder maatgevend aangezien daarbij door de hulpdiensten tijdig een groot effectgebied kan worden ontruimd/afgezet (het opwarmen van een ketelwagen met LPG door een plasbrand onder de tankwagon duurt enige tijd, afhankelijk van de constructie en de intensiteit van brand vindt binnen 20 minuten een BLEVE plaats).

2. Zelfredzaamheid

De aanwezige personen betreffen naar verwachting hoofdzakelijk volwassenen. Er wordt aangenomen dat er geen of in zeer beperkte mate personen met een lichamelijke of geestelijke beperking binnen het plangebied aanwezig zullen zijn. Zodoende is er geen sprake van een hoge concentratie van 'verminderd zelfredzame' personen. Dit betekent dat de personen die aanwezig zijn zelfstandig kunnen vluchten ten tijde van een ongeval met gevaarlijke stoffen in de nabijheid van de beoogde ontwikkeling. Het wordt aangeraden om de mogelijkheid tot vluchten van de betreffende risicobron af mogelijk te maken. Het is bovendien raadzaam om te voorzien in duidelijke instructies en communicatie ten tijden van een mogelijke ramp.

De bereikbaarheid en de aanwezigheid van voldoende bluswater zijn maatregelen die de effecten kunnen verkleinen. Hulpverleningsdiensten kunnen de beoogde ontwikkeling gemakkelijk via verschillende routes bereiken. Mede gezien het feit dat in de huidige situatie ter plaatse van de beoogde ontwikkellocatie reeds bebouwing gesitueerd is, wordt er vanuit gegaan dat aanwezige brandkranen en vaste opstelplaatsen voor de brandweer in voldoende mate aanwezig zijn.

In bijlage **8** is het advies van de veiligheidsregio opgenomen.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Er vindt geen transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen plaats in de omgeving.

Elektromagnetische straling

Er zijn in de omgeving geen hoogspanningslijnen aanwezig waarvan de indicatieve magneetveldzones tot het plangebied reiken. Uit de gegevens op de website www.antenneregister.nl blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen zendmasten aanwezig zijn die overschrijdingen van de geldende blootstellingslimieten voor elektrische en magnetische veldsterkten veroorzaken.

12.4 Conclusie

Gezien de ligging (deels) binnen de 200 meter zone van de spoorlijn Amsterdam - Utrecht is onderzocht of voldaan wordt aan de veiligheidsnormen. Het groepsrisico is berekend en daaruit blijkt dat dit niet toeneemt als gevolg van de ontwikkeling, die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Wel is er een beperkte verantwoording opgesteld en advies van de veiligheidsregio ontvangen. Het wordt aangeraden om de mogelijkheid tot vluchten van de betreffende risicobron af mogelijk te maken. Het is bovendien raadzaam om te voorzien in duidelijke instructies en communicatie ten tijden van een mogelijke ramp en om voldoende bluswater voorzieningen te realiseren.

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Beleid en regelgeving

13.1.1 Hoogbouw, Beleid en Instrument

Op 8 juli 2021 heeft de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040. Hierop zijn twee uitzonderingen: het beleid over de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Er is nieuw beleid in voorbereiding, maar dit is nog niet vastgesteld en daarom wordt dat hier buiten beschouwing gelaten.

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument uit 2005 is naar aanleiding van de voormalige' Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam" in 2011 geactualiseerd als aanvullend toetsingskader. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de visie wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

De hoogbouweffectrapportage (HER) is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Het uitvoeren van een HER wordt in het beleid aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd; in deze situaties wil het college van B&W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn van hoogbouw.

Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij hoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of hoger in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht), hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied, in 'gebieden van bijzondere waarden', of in de randen van de groene scheggen.

Voor overige gebieden geldt de ondergrens van 60 meter, met uitzondering van een aantal in de structuurvisie aangegeven hoogbouwstimuleringsgebieden (zones langs infrastructuur bundel) waarvoor deze verplichting niet geldt.



Hoogbouw en uitrol centrumgebied (bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)

Consequentie plangebied

Vanwege de ligging van het plangebied gelden er geen nadere regels voor de maximale bouwhoogte en geldt er geen verplichting voor het opstellen van een HER.

13.1.2 Bezonning

Er is geen wet- en regelgeving voor bezonning. De meeste gemeenten hanteren de TNO-norm. Andere gemeenten hebben eigen beleid. Bezonningsdiagrammen geven inzicht in de bezonning van de gevels en (extra) schaduw op de omgeving. TNO kent een 'lichte' en een 'strenge' norm:

- de 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam;
- de 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen immers - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht. Met een 3d-model wordt de bestaande situatie vergeleken met de toekomstige situatie.

13.1.3 Windhinder

In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder vindt zijn grondslag in art. 3.1 Wro (Wet ruimtelijke ordening), die zorgt voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling noodzakelijk.

In 2006 is de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' uitgebracht. Deze norm geeft richtlijnen (methodes) voor het uitvoeren van windtunnel- en CFD onderzoek. Daarnaast wordt een beoordelingsmethodiek van windhinder en windgevaar beschreven. Hierbij wordt gewerkt met uurgemiddeldewindsnelheden (m/s) gerelateerd aan de overschrijdingskans in percentage van uren per jaar.

In een tabel is voor verschillende situaties en activiteiten (doorlopen, slenteren, langdurig zitten) een beoordeling van het windklimaat gegeven (slecht, matig, goed). Daarnaast is een toetsingskader ten aanzien van windgevaar uitgewerkt.

De NEN 8100 is een privaatrechtelijke norm en niet aangewezen in het Bouwbesluit of andere wetgeving. In Nederland is de NEN 8100 sinds het verschijnen in 2006 de meest gebruikte norm voor het onderzoeken en beoordelen van het windklimaat.

Ligging*	**Bouwhoogtes [m]**	**Noodzaak van toetsing**
Beschut	≤ 15	Voor beschut liggende gebouwen tot een hoogte van 15 m is geen nader onderzoek noodzakelijk;
Beschut	15 tot 30	De hulp van een windhinderdeskundige noodzakelijk om te beoordelen of er wel of niet CFD- of windtunnelonderzoek noodzakelijk is: - voor beschut liggende gebouwen met een hoogte van 15 tot 30 meter; - voor onbeschut liggende gebouwen tot een hoogte van 30 m.
Onbeschut	≤ 30	
Beschut of onbeschut	> 30	Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter is nader onderzoek met CFD of windtunnel noodzakelijk.

Beslismodel NEN 8100

In de NEN 8100 is 'windhinder' gedefinieerd als *'het ondervinden van hinder ten gevolge van wind'*. Hierbij valt te denken aan wapperende kleding, verwaaide haren, gehinderd worden bij het lezen van een krant of gehinderd worden bij het lopen. Het ervaren van windhinder is afhankelijk van de activiteit die men op dat moment onderneemt, waarbij de kans dat bij een willekeurige snelheid windhinder ervaren wordt groter is bij stil zitten dan bij stevig doorlopen.

Kans dat de drempelsnelheid (5 m/s) overschreden wordt [% van aantal uren per jaar]	**kwaliteits klasse**	**Activiteiten**		
		Doorlopen (niet windhinder-gevoelig)	**Slenteren** (wel windhinder-gevoelig)	**Langdurig zitten** (meest windhinder-gevoelig)
< 2,5 %	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5 %	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10 %	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20 %	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20 %	E	Slecht	Slecht	Slecht

Criteria voor windhinder

In de NEN 8100 is 'windgevaar' gedefinieerd als *'het optreden van een zodanige windsnelheid dat bij personen in ernstige mate problemen (evenwichtsverlies) optreden bij het lopen'.*

Kans dat de drempelsnelheid (15 m/s) overschreden wordt [% van aantal uren per jaar]	Kwalificatie
≤ 0,05 %	Geen risico
0,05 - 0,30 %	Beperkt Risico
≥ 0,30 %	Gevaarlijk

Criteria voor windgevaar

Conform het beslismodel uit de NEN 8100 dient voor onbeschut liggende gebouwen hoger dan 30 meter een uitgebreid onderzoek met CFD of in de windtunnel conform de NEN 8100 uitgevoerd te worden. Met een dergelijk onderzoek kan het windklimaat ter plaatse nauwkeurig bepaald worden en kunnen ook mogelijke maatregelen ter verbetering van het windklimaat gedetailleerd onderzocht worden.

13.2 Resultaten onderzoek

13.2.1 Bezonning

Om te bekijken welke effect de nieuwe bebouwing heeft voor bewoners van de omliggende bestaande bebouwing en de toekomstige nieuwbouw, is een bezonningsstudie uitgevoerd (bijlage 9). In de studie zijn de effecten in kaart gebracht van de bouw van de nieuwe woningen in H-buurt Midden op de bestaande woningen.

Geconcludeerd wordt dat de nieuwbouw geen schaduw geeft op de bestaande woningen ten zuiden van het Bullewijkpad en op het pand aan de Heesterveld (westzijde).

Met de nieuwbouw is er een beperkt effect op een aantal woningen aan de Hoptille. Door de ongunstige oriëntatie van de gevels van deze woningen op het oosten, is de bezonning van een aantal woningen aan de Hoptille in de huidige situatie al beperkt. Als gevolg van het plan wordt op 21 oktober, tussen 09.00 uur en 10.00 uur zonlicht weggenomen. Hierdoor voldoet de bezonning op deze gevels niet aan het criteria van 2 uren zon op 21 oktober. Uit de bezonningsstudie blijkt dat het met name scheerlicht (licht bij een lage zonnestand) betreft. Over het algemeen wordt dit licht als hinderlijk ervaren. Voor de rest van het jaar heeft de nieuwbouw geen negatieve effecten op de woningen aan de Hoptille.

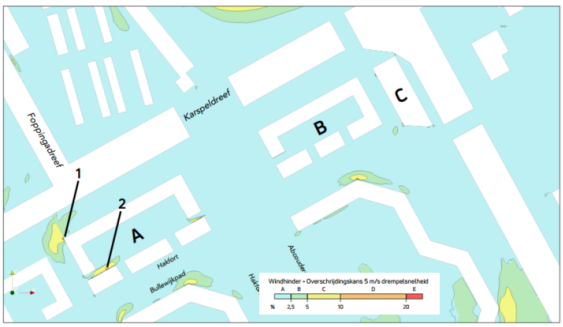
Gezien het beperkte effect van de nieuwbouw op bezonning op een aantal woningen aan de Hoptille (alleen in de ochtend tussen 09.00 en 10.00 uur in het najaar) wordt dit effect ruimtelijk aanvaardbaar geacht. Het belang van de realisatie van woningen weegt in dit geval zwaarder dan het belang van een uur extra scheerlicht in een deel van het najaar.

13.2.2 Windhinder

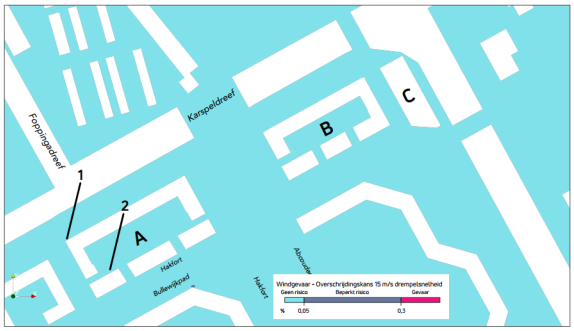
Het bouwproject veroorzaakt een verandering in het straatbeeld en dit heeft een invloed op het windklimaat. De vraag is of het windklimaat in het gebied acceptabel is na realisatie van de nieuwe gebouwen. Daarom is er een windstudie uitgevoerd (bijlage 10). Hieruit blijkt:

- rondom blok B en C is veelal een luw windklimaat aanwezig met een overwegende windhinderklasse A;
- op het plein tussen blok A en B is enkel windhinderklasse A aanwezig. Het windklimaat hier biedt goede condities voor alle functies gedurende alle perioden van het jaar;
- aan de westzijde van blok A heeft de nieuwbouw een significant effect op het lokaal windklimaat. Aan deze zijen, met name op het kruispunt tussen het Heesterveld en het Karspeldreef (locatie 1),

ontstaat een meer gevarieerd windklimaat, waarbij de optredende condities voornamelijk worden gekenmerkt door windhinderklassen B, C en (beperkt) D. De stroming richting locatie 1 is uitgewerkt in paragraaf 5.1. Om het windklimaat te verbeteren dient downwash aan de zuidwestzijde van blok A verminderd te worden;
- de zuidwestelijke doorgang naar de binnentuin van blok A (locatie 2) kent een windrijk klimaat. De hier optredende condities worden overwegend geclassifiseerd in windhinderklassen C en D. In het onderzoek zijn een aantal mogelijkheden benoemd om het windklimaat te verbeteren;
- Er is rondom de nieuwbouw geen risico op windgevaar aanwezig.



Windhinder



Windgevaar

De mogelijkheden om het windklimaat rond, men name blok A, te verbeteren zijn:

- Locatie 1. Voor de inrichting van de openbare ruimte op deze locatie wordt geadviseerd hier geen wandelpaden en/of zitplaatsen te realiseren. Hiermee wordt vermeden dat activiteiten kunnen plaatsvinden waarvoor het comfortniveau ter plekke niet adequaat is. Optioneel kan met de toepassing van een luifel op de zuidwestgevel (en rondom de westhoek) het lokaal windklimaat worden verbeterd. Gedacht kan worden aan een luifel van minimaal 2 meter. Het effect kan in de verdere uitwerking van dit bouwdeel worden gevalideerd.
- Locatie 2. Om het windklimaat rondom locatie 2 te optimaliseren, wordt aanbevolen om hier vegetatie toe te passen met een afwisselende hoogte (struiken: +/- 2 meter, bomen: 5-8 + m)eter, opbouw (kruin hoog of laag) en porositeit (wintergroen). Een alternatief voor bovengenoemde aanpassing is het toepassen van verticale (groen)schermen of kunstwerken met een hoogte van minimaal 1,8-2,0 meter en breedte van 2,0 meter. Het effect kan in de verdere uitwerking van dit bouwdeel worden gevalideerd.

13.3 Conclusie

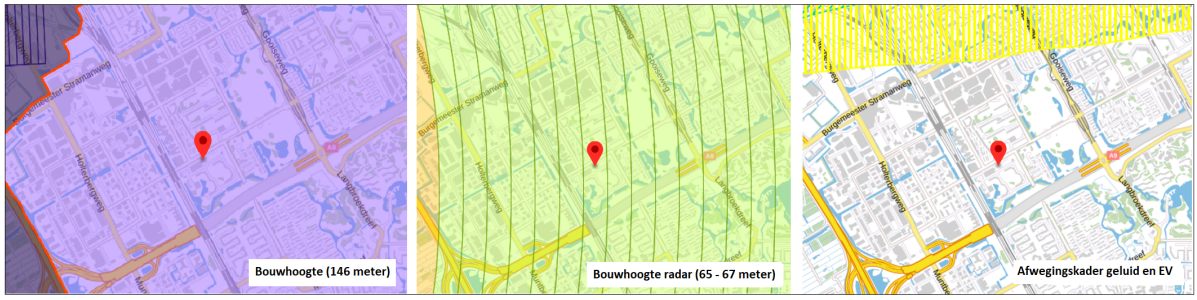
Er worden maatregelen genomen in de openbare ruimte om windhinder zo veel mogelijke tegen te gaan. Ook bij het ontwerpen van de gebouwen wordt hier rekening mee gehouden.

Hoofdstuk 14 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart 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 bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthaven luchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthaven luchtverkeer (o.a. radar);
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthaven luchtverkeer.



Luchthavenindelingsbesluit

Voor het plangebied geldt:

- een bouwhoogte van 146 meter is maximaal mogelijk om de veiligheid van het vliegverkeer te kunnen garanderen;
- een bouwhoogte van 65 tot 67 meter is maximaal mogelijk om te voorkomen dat de radar van het vliegverkeer verstoord wordt;
- dat dit buiten het afwegingskader geluid (de 20 Ke-contour) en externe veiligheid ligt. Daarmee gelden voor het plangebied geen beperkingen voor geluid of veiligheid.

De maximaal bouwhoogte binnen het plangebied bedraagt 27 meter. De bepalingen uit het LIB vormen geen beperkingen voor het plangebied.

Hoofdstuk 15 Milieuhinder bedrijvigheid

15.1 Beleid en regelgeving

Bedrijvigheid is een milieubelastende activiteit. Ten gevolge van aanwezige bedrijvigheid kan mogelijk hinder voor de omgeving optreden met betrekking tot de milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar.

Nieuwe situaties, waarin milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies met elkaar worden gecombineerd, moeten worden beoordeeld op mogelijke hindersituaties. Daarbij wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, Algemene Maatregelen van Bestuur onder de Wet milieubeheer en de brochure Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009). Bedrijven en Milieuzonering geeft richtafstanden per categorie en per type bedrijvigheid aan. Binnen deze richtafstanden is bij een gemiddelde bedrijfsvoering hinder van het bedrijf te verwachten. De gegeven afstanden zijn richtafstanden en geen harde afstandsnormen.

De richtafstanden in Bedrijven en Milieuzonering gelden ten opzichte van een milieugevoelige functie, zoals bijvoorbeeld bedoeld met de omgevingstypen rustige woonwijk of rustig buitengebied. In het geval de milieugevoelige functies zijn gelokaliseerd in omgevingstype gemengd gebied kan een afwijkende systematiek worden toegepast, die meer ruimte biedt aan bedrijven. De VNG-richtafstanden zijn van toepassing op *nieuwe* situaties, waarbij milieugevoelige functies (bijvoorbeeld wonen) en bedrijven in elkaars nabijheid gerealiseerd worden.

Gezien de aanwezigheid van de spoorlijn Utrecht - Amsterdam (op circa 100 meter afstand), de aanwezigheid van kantoren aan de Foppingadreef, een aantal verspreid liggende maatschappelijke functies rondom het plangebied en de huidige en toekomstige functies in de plinten binnen het plangebied, is het plangebied te beschouwen als een gemengd gebied.

15.2 Plangebied - resultaten onderzoeken

15.2.1 Bestaande functies

Het plangebied ligt op circa 135 meter van de spoorlijn Amsterdam - Utrecht. Daarnaast zijn de volgende functies in de omgeving:

	Functie	**Milieucategorie**	**Richtafstand**		**Feitelijke afstand**
			rustig	**gemengd**	
1	Heesterveld creative community	1	10	0	> 20 meter
2	Kantoor (Xior Karspeldreef, woningverhuur)	1	10	0	> 60 meter
3	Kantoor (Heliomare arbeidsintegratie)	1	10	0	> 70 meter
4	Basisschool Achtsprong	2	30	10	> 70 meter
5	Autowasstraat (Ray's carwash Hakfort)	2	30	10	< 10 meter

Richtafstanden bestaande functies tot nieuwe woningen

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat, met uitzondering van de autowasstraat, voldaan wordt zowel aan de richtafstanden die gelden voor een gemengd gebied als een rustige woonwijk. Voor de autowasstraat is geluid het bepalende milieuaspect. Voor de wasstraat is daarom akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 11).

Akoestisch onderzoek autowasstraat

Blok A is voor de wasstraat bepalend, vanwege de ligging op minder dan 10 meter afstand. Blok B ligt op circa 95 meter afstand, Uit het onderzoek blijkt dat voor blok A (het westelijk gelegen gebouw):

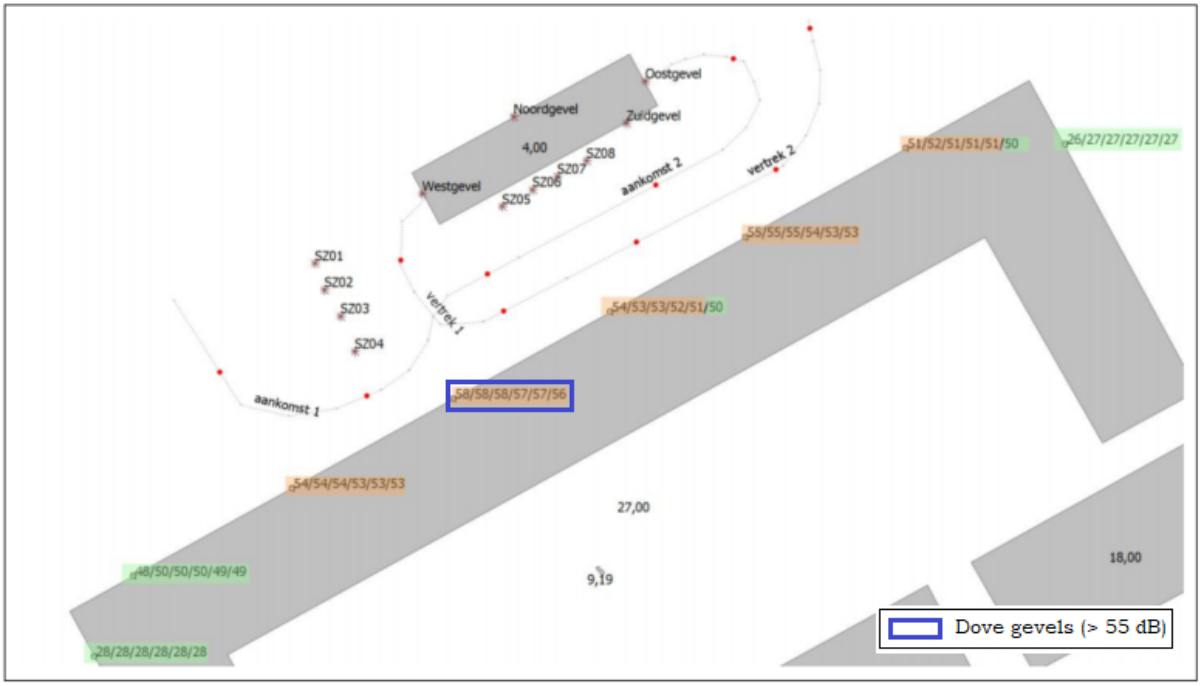
1. Het merendeel van de noord- gevels van de nieuwe woningen niet voldoet aan de geluidrichtwaarde voor langtijdgemiddelde geluidniveaus van 50 dB(A) etmaalwaarde. Het langtijdgemiddelde geluidniveau $L_{Ar,LT}$ door bedrijfsactiviteiten van de autowasserij bedraagt ten hoogste 58 dB(A) in de dagperiode (tevens etmaalwaarde).
2. In de eerste en tweede bouwlaag van de noord- gevels van de nieuwe woningen wordt niet voldaan aan de geluidrichtwaarde voor maximale geluidniveaus van 70 dB(A) etmaalwaarde. Het maximale geluidniveau $L_{A,max}$ door bedrijfsactiviteiten van de autowasserij bedraagt ten hoogste 72 dB(A) in de dagperiode.
3. Een gering deel van de noordgevels van de nieuwe woningen voldoet niet aan de geluidrichtwaarde voor langtijdgemiddelde geluidniveaus van 55 dB(A) etmaalwaarde.
4. Het gecumuleerde geluid bedraagt ten hoogste 64 dB en voldoet aan de gestelde toetswaarde overeenkomstig het geluidbeleid van Amsterdam van 66 dB. Daarmee wordt het gecumuleerde geluid op de nieuwe woningen aanvaardbaar geacht.

De overschrijding van de richtwaarde voor langtijdgemiddelde geluidniveaus houdt voornamelijk verband met het geluid van de drooginstallatie uit de uitrij-opening, gevolgd door het langzaam rijden van personenauto's op het terrein.

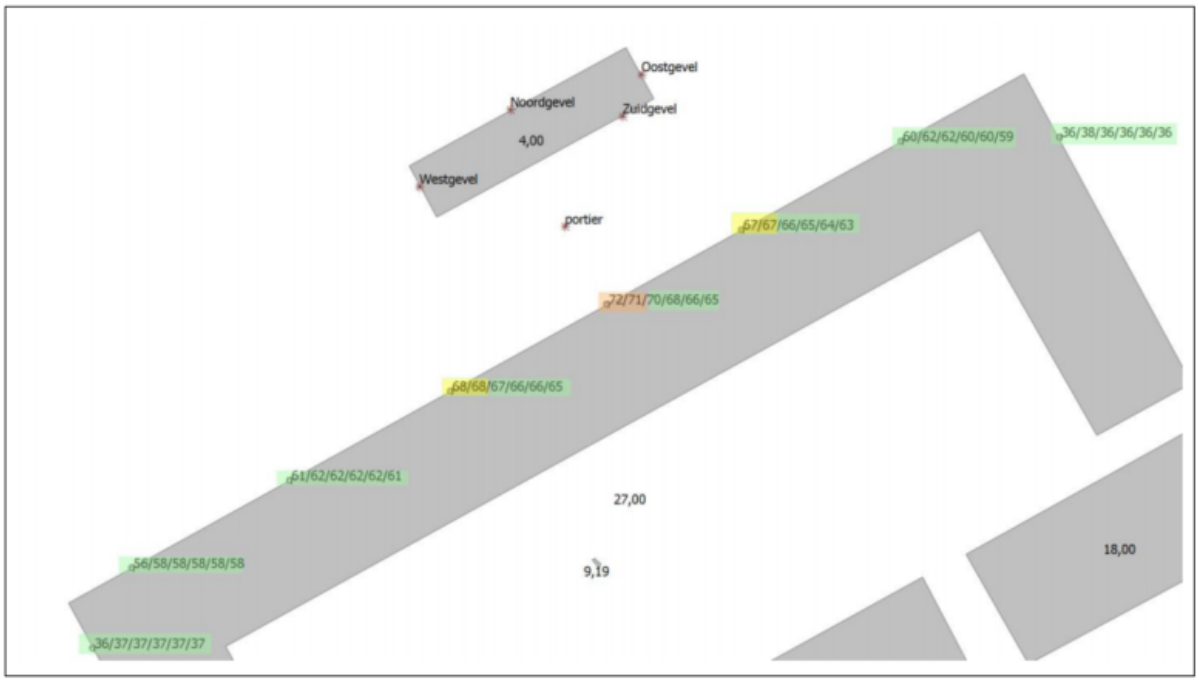
De overschrijding van de richtwaarde voor maximale geluidniveaus houdt verband met het dichtslaan van autoportieren. Dergelijke geluiden zijn niet geheel te vermijden, ook niet wanneer klanten door de beheerder van de autowasserij worden verzocht om stiller te zijn voor de omgeving.

Beoordelingsgrootheid	**Dagperiode (07.00-19.00 uur)**	**Avondperiode (19.00-23.00 uur)**	**Nachtperiode (23.00-07.00 uur)**
Directe hinder			
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	50	45	40
Maximaal geluidniveau (L_{Amax})	70	65	60

Geluidwaarden Activiteitenbesluit milieubeheer



Langtijdgemiddelde geluidniveaus blok A op verschillende bouwlagen (bron: Bestemmingsplan H-buurt Midden in Amsterdam; onderzoek bedrijfsgeluid autowasserij)



Maximale geluidniveaus blok A op verschillende bouwlagen (bron: Bestemmingsplan H-buurt Midden in Amsterdam; onderzoek bedrijfsgeluid autowasserij)

Conform het Activiteitenbesluit kunnen bij maatwerkvoorschrift andere waarden (dan de richtwaarden in de hiervoor opgenomen tabel) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximaal

geluidsniveau vastgesteld worden. Bijvoorbeeld omdat het omgevingsgeluid aanzienlijk hoger of lager is of de aard en de hoeveelheid van de inrichtingen in het gebied zodanig is dat een andere norm gewenst is.

Zoals blijkt uit paragraaf 7.3 heeft het plangebied een omgevingsgeluid van 62 - 63 dB. Dit is een aanleiding om hogere grenswaarden voor de autowasserij te stellen van 53 tot 55 dB voor langtijdgemiddelde geluidniveaus en tot 72 dB(A) voor maximale geluidniveaus. Woningen die een langtijdgemiddeld geluidniveau *van meer dan* het te stellen maatwerkvoorschrift ondervinden hebben een dove gevel nodig. Ook kunnen niet-geluidgevoelige gebouwfuncties zoals lift-/trappenhuizen op te hoog geluidbelaste locaties worden gesitueerd.

15.2.2 Nieuwe niet-woonfuncties

Voorliggend bestemmingsplan maakt naast woningen ook maatschappelijke voorzieningen, commerciele functies (waaronder horeca met categorie III en IV) en bedrijfsruimten mogelijk. Functies die volgens de VNG lijst in te delen zijn als een bedrijf met een milieucategorie 1 of 2, waarbij het aspect 'geluid' bepalend is.

Zoals blijkt uit de paragraven 3.4.1, 3.4.11 en 3.4.10 is het plangebied de spil in de transformatie naar een meer hoogstedelijke buurt: het centrum van Bullewijk. Een gebied waar ruimte is voor wonen in hoogstedelijke dichtheid, maar ook meer niet-woonfuncties zeer welkom zijn. In de visie voor dit gebied, is in de toekomst hier sprake van een 'gemengd gebied'. Binnen gemengde gebieden zijn milieubelastende en milieugevoelige functies op korte afstand van elkaar gesitueerd.

Het plangebied maakt onderdeel uit van een gebied dat gekarakteriseerd wordt door functiemenging. In de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” is een aparte lijst opgenomen die specifiek gericht is op de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten binnen gebieden met functiemenging. Bij toepassing ervan wordt niet gewerkt met richtafstanden, maar met het principe van aanpandigheid en bouwkundige afscheiding. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende ruimtelijk relevante milieucategorieën:

1. Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen. Betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.
2. Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen. Betreft activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
3. Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg. Betreft activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten bij functiemenging is afgeleid van de richtafstandenlijst uit bijlage 1 van de VNG-publicatie. Naast de randvoorwaarden 1 tot en met 4 zijn bij de selectie van activiteiten de volgende criteria gehanteerd:

- Voor categorie A gaat het om activiteiten in milieucategorie 1.
- Voor categorie B gaat het om activiteiten:
    1. in categorie 1 voor het aspect gevaar;
    2. in maximaal categorie 2 voor de aspecten stof en geur;
    3. in maximaal categorie 3.1 voor het aspect geluid;
    4. met een index voor verkeer van maximaal 1G (goederen) en 2P (personen).

De functies die nieuw mogelijk worden gemaakt zijn volgens de VNG-systematiek bijna allemaal te karakteriseren als categorie A of categorie B bedrijvigheid. Functies die aanpandig aan woningen mogelijk zijn in een gemengd gebied. De exacte invulling van het programma van maximaal 4.600 m^2 bvo is nog niet bekend.

Terrassen horeca

Binnen het plangebied wordt maximaal 750 m^2 bvo aan horeca toegevoegd. In geval deze horeca een terras heeft, heeft dit mogelijk gevolgen voor de daarboven liggende woningen. Stemgeluid op een terras heeft gevolgen voor het woonklimaat in de omgeving. Met andere woorden: in geval een terras mogelijk wordt gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat dit geen negatieve gevolgen heeft voor de nabij gelegen woningen.

Momenteel is het nog niet duidelijk welke horeca hier komt en hoe groot de terrassen worden. De omvang van de terrassen zijn afhankelijk van de soort zaak die er komt. Bij het mogelijk maken van terrassen (middels bijvoorbeeld een aanduiding op de verbeelding), moet de maximaal denkbare invulling onderzocht worden. In dat geval wordt een situatie onderzocht die waarschijnlijk niet gaat plaats vinden en zeer waarschijnlijk niet uitvoerbaar is.

Daarom is ervoor gekozen om terrassen met een afwijkingsbevoegdheid op te nemen in dit bestemmingsplan. Aan de afwijkingsbevoegdheid zijn de volgende voorwaarden verbonden:

a. een terras wordt aansluitend aan een pand waar een horecafunctie komt gerealiseerd;
b. met een akoestisch onderzoek moet aangetoond worden dat het gebruik van de openbare ruimte ten behoeve van een terras het woon- en leefklimaat in de omgeving niet onaanvaardbaar nadelig beïnvloed;
c. het bevoegd gezag, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, kan nadere eisen stellen aan de situering, omvang, en exploitatietijden van ongebouwde terrassen in de openbare ruimte.

15.3 Conclusie

De maatschappelijke dienstverlenende functies zijn te beschouwen als bedrijven met categorie A en B. Deze zijn goed inpasbaar in een gemengd gebied. Voor de terrassen van de horeca is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Terrassen zijn pas mogelijk als met een akoestische onderzoek aangetoond wordt dat het woon- en leefklimaat in de omgeving niet aangetast wordt.

Voor wat betreft de aanwezigheid van de wasstraat, wordt geadviseerd om:

- maatwerkvoorschriften vast te stellen van 55 dB(A) voor langtijdgemiddelde geluidniveaus en tot 72 dB(A) voor maximale geluidniveaus;
- voor de woningen die een langtijdgemiddelde geluidniveau van meer dan 55 dB(A) hebben, dove gevels te realiseren;
- voor het ontwerp van deze dove gevels aan te sluiten bij de ontwerpvoorwaarden die in het geluidbeleid van Amsterdam zijn opgenomen voor Wet geluidhinderbronnen (zoals het mogen onderbreken van een dove gevel door middel van bijvoorbeeld een geluidwerend balkon of loggia).

Hoofdstuk 16 Natuur en Landschap

16.1 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.

16.2 Beleid en regelgeving

16.2.1 Beleid en wetgeving

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Deze vervangt drie wetten; de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet. Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies voor hun gebied wat wel en niet mag in de natuur. Zij zijn verantwoordelijk voor de vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid is dan alleen nog verantwoordelijk voor de ontheffingsaanvragen en de gedragscodes.

De Wet natuurbescherming bevat een algemene zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en planten. Daarnaast voorziet de wet in strikte verboden die gelden voor aangewezen beschermde inheemse diersoorten, waaronder alle van nature in Nederland voorkomende soorten vogels.

De wet werkt volgens het 'nee-tenzij' principe ten aanzien van beschermde inheemse soorten: schadelijke handelingen zijn verboden, tenzij er een uitzondering voor is gemaakt. Het is niet toegestaan om vogels te doden, vangen, verwonden, verstoren, bezitten, verhandelen, de nesten en eieren te verstoren of te vernietigen. Uitzonderingen op deze verboden zijn onder voorwaarden mogelijk, onder andere voor veiligheid, schadebestrijding of onderzoek. De wet regelt ook de jacht in ons land.

De Wet natuurbescherming bevat specifieke regels voor de aanwijzing, het beheer en de bescherming van Natura 2000-gebieden, waaronder een groot aantal gebieden die als essentieel leefgebied dienen voor vogels. De internationale verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn vanaf 1 januari 2017 verwerkt in de Wet Natuurbescherming.

<u>Stikstof - uitspraak Raad van State</u>

Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) mag niet als basis voor toestemming voor activiteiten worden gebruikt. Dat blijkt uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019. Op basis van het PAS wordt vooruitlopend op toekomstige positieve gevolgen van

maatregelen voor beschermde natuurgebieden, alvast toestemming gegeven voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden. Zo'n toestemming 'vooraf' mag niet (meer), aldus de Afdeling bestuursrechtspraak.

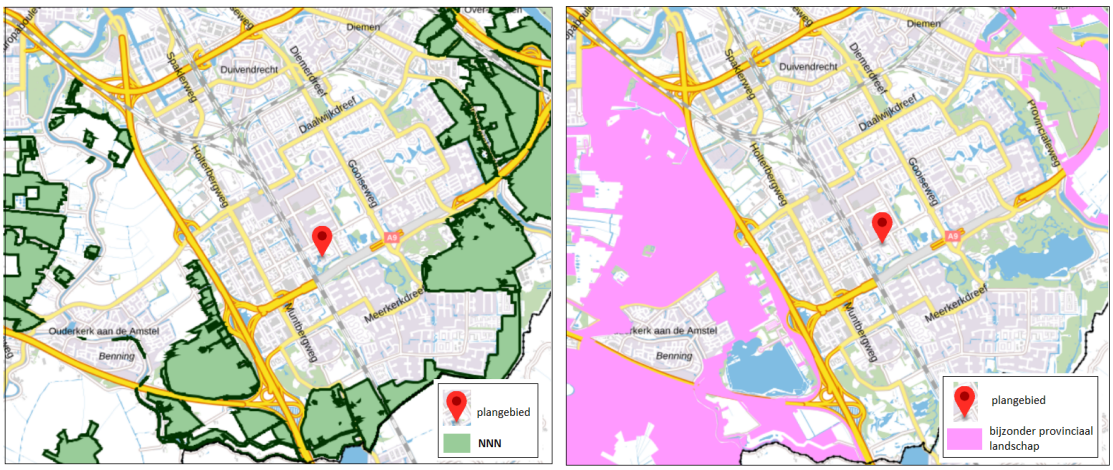
Aangetoond dient te worden dat de stikstofdepositie als gevolg van een ontwikkeling onder de 0,00 mol per hectare per jaar blijft.

Een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) is nodig als op voorhand met wetenschappelijke zekerheid significante effecten op voor stikstof gevoelige habitattypes in Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten. Met andere woorden: als de stikstofdepositie in de gebruiksfase meer dan 0,00 mol per hectare per jaar is.

Natuurnetwerk Nederland (NNN) en bijzonder provinciaal landschap

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het Natuurnetwerk is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk. In of in de directe nabijheid van de NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het bijzondere provinciale landschap heeft kernkwaliteiten, die niet aangetast mogen worden door een ruimtelijke ontwikkeling.



Ligging NNN en bijzonder provinciaal landschap (bron: Wijzigingsbesluit - herbegrenzing bijzonder provinciaal landschap en natuurnetwerk Nederland, www.ruimtelijkeplannen.nl)

16.3 Resultaten onderzoeken

16.3.1 Quick-scan flora en fauna

In juni 2022 is er een quick-scan naar beschermde flora en fauna uitgevoerd (bijlage 12). Hierbij is het terrein tijdens een veldbezoek beoordeeld op de natuurwaarden die tevens fotografisch zijn vastgelegd. Aan de hand van deze informatie, de waargenomen soorten/sporen en ervaring is een biotoopanalyse opgesteld met daarin een inschatting van de te verwachten aanwezige beschermde dieren- en plantensoorten. De conclusies van de quick-scan zijn:

Vleermuizen

De gebouwen binnen het plangebied herbergen geen geschikte holtes of kieren die kunnen dienen als verblijfplaats voor vleermuizen. De holtes en kieren die aanwezig zijn ontvangen dermate veel verstorende verlichting dat van geschiktheid voor vleermuizen geen sprake is. Ook de bomen in het plangebied herbergen geen verblijfplaatsen omdat de aanwezige holten te oppervlakkig zijn. Het plangebied herbergt geen essentiële vliegroutes omdat lijnvormige elementen ontbreken.

Wel is het plangebied geschikt als foerageergebied. Vooral de windluwe delen, veroorzaakt door bomen en taluds, vormen interessante foerageergebieden. Door voorgenomen ontwikkeling wordt een deel van het plangebied dat nu onbebouwd is bebouwd.

Hierdoor komt een deel van het foerageergebied voor vleermuizen te vervallen. In de directe omgeving van het plangebied is echter ruim voldoende foerageergebied aanwezig van hogere kwaliteit zoals het Nelson Mandelapark en de boomrijke buurt direct ten noorden van het plangebied. Van significante afname van foerageergebied voor vleermuizen is dus geen sprake. Bovendien biedt de voorgenomen ontwikkeling kansen om het foerageergebied voor vleermuizen te versterken door toepassingen als een groen dak of gevelbeplanting.

Om verstoring op vleermuizen in de omgeving, als gevolg van het gebruik van verlichting bij de werkzaamheden, te beperken wordt aangeraden om de werkzaamheden alleen bij daglicht uit te voeren. Indien de bouwplaats in de nacht verlicht wordt dient verspreiding van licht en daarmee verstoring zoveel mogelijk voorkomen te worden.

Grondgebonden zoogdieren

Het plangebied vormt mogelijk onderdeel van het foerageergebied van algemene grondgebonden zoogdieren als konijn, haas en egel. Voor de egel vormen de perkjes met struikgewas bovendien geschikte schuilplaatsen. Tijdens het veldbezoek zijn deze soorten of sporen hiervan niet waargenomen. Geschiktheid van het plangebied voor deze soorten is sterk afhankelijk van intensiviteit van gebruik in de nacht en aanwezigheid van loslopende huiskatten.

Voor algemene grondgebonden zoogdieren geldt een vrijstelling op de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming in het kader van ruimtelijke ingrepen waarvan bij voorgenomen ontwikkeling sprake is. Wel geldt voor deze soorten de algemene zorgplicht. Bovendien geldt een meldingsplicht voor deze soorten bij de omgevingsdienst.

Vogels

- Tijdens het veldbezoek zijn geen vogels met jaarrond beschermde nesten aangetroffen in het plangebied.
- Vogels waarvan de nesten alleen jaarrond beschermd zijn indien sprake is van zwaarwegende ecologische omstandigheden zijn wel aangetroffen binnen het plangebied, namelijk ekster en zwarte kraai. Van zwaarwegende ecologische omstandigheden is echter geen sprake daar de bomen in de directe omgeving ruim voldoende alternatieve nestlocaties bieden indien deze gekapt worden.
- De gebouwen binnen het plangebied herbergen geen geschikte nestlocaties voor huismussen.
- Geschikte nestlocaties voor gierzwaluw zijn in het plangebied niet aangetroffen.
- In de bomen in het noordoostelijke deel van het plangebied is een nest van de ekster aangetroffen. Mogelijk blijven de bomen behouden. Daarnaast is de ekster een regionaal en landelijk algemene soort, waardoor hun nesten niet jaarrond beschermd zijn. Er zijn geen andere soorten aangetroffen, waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn.

Vissen

Water is niet aanwezig binnen het plangebied, waarmee de aanwezigheid van beschermde vissen is uitgesloten.

Amfibieën en reptielen

Tijdens het veldbezoek is gelet op het voorkomen van geschikte biotopen voor amfibieën en reptielen. Het voorkomen van beschermde amfibieën en reptielen binnen het plangebied is uitgesloten, aangezien geschikt biotoop (veel waterplanten, ondiepe watergangen, heide) niet aanwezig is of ver van het plangebied af ligt.

Algemene amfibieën als de gewone pad kunnen incidenteel gebruik maken van het plangebied als schuilplaats of foerageergebied. Voortplantingshabitat is niet aanwezig binnen het plangebied omdat water ontbreekt.

Ongewervelde diersoorten

Tijdens het veldbezoek zijn geen waarnemingen gedaan van beschermde ongewervelde diersoorten. Door het ontbreken van geschikt biotoop voor deze soorten binnen het plangebied zijn de meeste soorten ook niet te verwachten.

Invasieve exoten

Binnen het plangebied zijn geen invasieve planten of andere soorten aangetroffen. Hierbij wordt opgemerkt dat het groeiseizoen voor de meeste planten nog niet of nauwelijks was begonnen ten tijde van het veldbezoek. Mogelijk zijn aanwezige individuen over het hoofd gezien. Op basis van de gebiedskenmerken, en rekening houdend met een goed beeld van de verspreiding van invasieve exoten, mag echter aangenomen worden dat invasieve exoten als reuzenberenklauw en Japanse duizendknoop niet in het plangebied aanwezig zijn.

Algemene zorgplicht

Voor alle levende flora en fauna geldt de algemene zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat uitvoerder de werkzaamheden die nadelig kunnen zijn voor dieren en planten, in redelijkheid zo veel mogelijk nalaat of maatregelen neemt om onnodige schade aan dieren en planten te voorkomen. Zo dient bijvoorbeeld in één richting te worden gewerkt wanneer begroeiing wordt verwijderd, op deze manier krijgen dieren een kans om te vluchten.

Op basis van de omvang van het plangebied mag worden aangenomen dat het project (deels) binnen het broedseizoen (ca. maart t/m augustus) plaats vindt. Hierdoor is de kans op verstoring van nesten relatief groot en bestaat er een risico op overtreding van het verbodsartikel (Wnb art. 3.1, lid 2).

Om overtreding van het verbodsartikel te voorkomen dient een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld op basis van de Gedragscode soortenbescherming gemeenten, Stadswerk (2021). Hierin worden de maatregelen opgenomen om het overtreden van verbodsbepalingen (vernietigen of ernstig verstoren van broedgevallen) te voorkomen. Daarnaast dient voorafgaande aan de werkzaamheden een controle op aanwezigheid broedgevallen te worden uitgevoerd door een ecologisch deskundige. Alleen wanneer geen broedgevallen aanwezig zijn kunnen werkzaamheden plaatsvinden zonder verbodsbepalingen te overtreden. Indien wel broedgevallen aanwezig zijn, dient door een ter zake kundig ecoloog bepaald te worden of en op welke manier de werkzaamheden doorgang kunnen vinden. Door deze maatregel wordt getracht ernstige verstoring, met als gevolg dat het nest ongeschikt raakt, te voorkomen. Ook gedurende de werkzaamheden kunnen vogels tot broeden komen binnen het plangebied. Doormiddel van een ecologisch werkprotocol en begeleiding door een deskundig ecoloog

wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden.

16.3.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De afstand tot zowel de NNN als de bijzonder provinciaal landschap bedraagt circa 1,5 km. Gezien deze afstanden heeft de ontwikkeling, die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, geen negatief effect op de instandhouding van het natuurnetwerk of de kernkwaliteiten van het provinciale landschap.

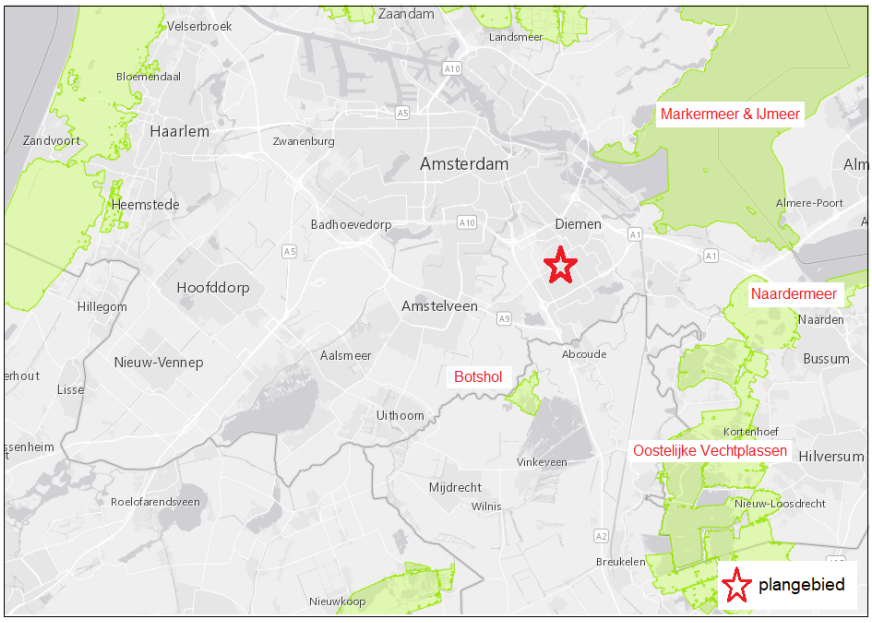
16.3.3 Natura 2000 - stikstof

In de nabijheid van het plangebied liggen de volgende Natura-2000 gebieden:

- Markermeer & IJmeer: op +/- 6 km afstand (niet stikstofgevoelig)
- Botshol: op +/- 5 km afstand
- Oostelijke Vechtplassen: op +/- 7 km afstand
- Naardermeer: op +/- 9 km afstand

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op circa 5 kilometer (Markermeer & IJmeer) van het plangebied. Het Markermeer & IJmeer is niet aangewezen als stikstofgevoelig. Van de stikstofgevoelige gebieden ligt het Botshol het dichtst bij. Gelet op de afstand en het planvoornemen is voor deze ontwikkeling een berekening noodzakelijk. Beoordeeld dient te worden of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura 2000-gebied kan verslechteren.

Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS is het plan doorberekend voor zowel de bouwfase als de gebruiksfase (bijlage 13 en 14). Uit de berekeningen blijkt dat de ontwikkeling niet tot extra stikstofdepositie in Natura 2000-gebied leidt. De stikstofdepositie bedraagt in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase ten hoogste 0,00 mol/ha/j. Bij een dergelijke projectbijdrage treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden. Een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming is voor het plan niet noodzakelijk. Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het aspect stikstofdepositie er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het plan.



Schematisch ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000 gebieden (bron:

https://geocontent.rvo.nl/Natura2000/)

16.4 Hoofdgroenstructuur

16.4.1 Toetsingskader - structuurvisie

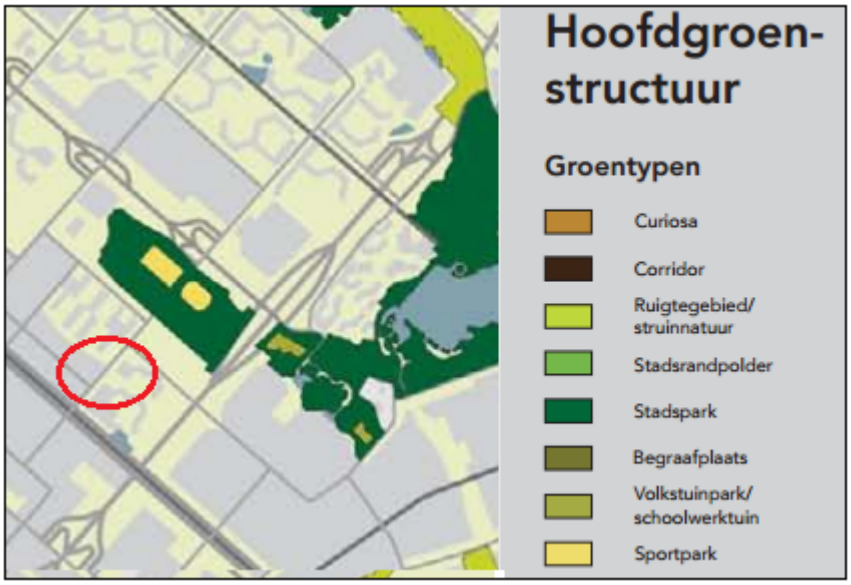
Op 8 juli 2021 heeft de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040. Hierop zijn twee uitzonderingen: het beleid over de hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Er is nieuw beleid in voorbereiding, maar dit is nog niet vastgesteld en daarom wordt dat hier buiten beschouwing gelaten.

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de structuurvisie is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur . Het groen in en om de stad draagt immers in hoge mate bij aan de kwaliteit van de Amsterdamse woon- en werkomgeving. Het is één van de redenen waarom Amsterdam populair is als vestigingsplaats.

De Hoofdgroenstructuur omvat de 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.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (tac) ingesteld. De tac toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen, per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

De verschillende groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuinpark of schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.



Ligging plangebied ten opzichte van de hoofdgroenstructuur (bron:https://nieuwemeer.info/gab/pdf/structuurvisie_amsterdam_2040_web.pdf)

Het plangebied ligt nabij (op circa 250 meter afstand van) het Nelson Mandela park. Het park wordt in de gemeentelijke structuurvisie aangemerkt als 'stadspark'. Voor stadsparken geldt het volgende:

- Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruiksintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat.
- Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt.
- Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing.
- Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven.
- Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan.
- Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).

In totaal mag maximaal 5% van het stadspark verhard en/of bebouwd zijn.

16.5 Conclusie

1. Soortenbescherming. Er worden geen negatieve effecten verwacht voor eventueel voorkomende soorten. Het nemen van maatregelen is niet nodig. Ook geldt algemeen de zorgplicht.
2. Natura 2000: als gevolg van de planontwikkeling is de stikstofemissie niet hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Er zijn daarom geen negatieve gevolgen te verwachten op nabij gelegen Natura 2000-gebieden.
3. Hoofdgroenstructuur. Het plangebied ligt nabij het Nelson Mandelapark, dat onderdeel vormt van de hoofdgroenstructuur. Met dit bestemmingsplan worden *geen* ontwikkelingen mogelijk gemaakt in de hoofdgroenstructuur. Advies van de Technische AdviesCommissie hoofdgroenstructuur is daarom niet nodig. Door de ontwikkeling is het wel aannemelijk dat het aantal bezoekers van het stadspark stijgt. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling niet strijdig is met de doelstelling van de hoofdgroenstructuur.

Hoofdstuk 17 Water

17.1 Algemeen

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.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het *hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* is water(kwaliteit- en kwantiteit-) beheerder van de *Amstel*. Het nautisch beheer ligt deels bij *de Dienst Binnenwaterbeheer van de Gemeente Amsterdam*. De bestuurscommissie is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte en verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon-)schepen en het aanleggen van steigers.

17.2 Beleid en regelgeving

17.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het

bevoegd gezag.

17.2.2 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

17.2.3 Waterverordening provincie Noord-Holland

Per 1 januari 2017 is de provinciale waterverordening uit 2009 geactualiseerd. De Waterverordening van de provincie Noord-Holland regelt de provinciale taken op het gebied van water. Dit zijn onder andere het vaarwegbeheer en grondwater.

Het plangebied grenst niet aan een provinciaal aangemerkte vaarweg.

Gedeputeerde staten houden een register bij waarin inrichtingen voor het onttrekken van grondwater of het infiltreren van water worden ingeschreven met vermelding van de gegevens die op grond van artikel 6.11 van het Waterbesluit aan hen dan wel aan de dagelijkse besturen van de waterschappen worden verstrekt. Voorts worden daarin vermeld de vergunningen, krachtens welke het onttrekken van grondwater of het infiltreren van water plaatsvindt.

17.2.4 Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de oevers'

De Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de Oevers' is vastgesteld op 15 september 2015 door Provinciale Staten. De watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie.

In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast.

17.2.5 Waterbeheersplan en - programma 2022 - 2027

Het Beleid van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit.

Het garanderen van waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen is een taak waar AGV de hoogste prioriteit aan geeft. Hierbij gaat het met name om de bescherming tegen overstromingen en het veiligstellen van de zoetwatervoorziening.

Keur en legger

De 'Keur' is de traditionele naam die waterschappen meestal geven aan een verordening met betrekking tot de aan hen opgedragen zorg voor het watersysteem. De zorg voor het watersysteem omvat het beheer van de oppervlaktewateren, waterkeringen en bergingsgebieden, grondwater en ondersteunende waterstaatkundige kunstwerken. Het waterschap oefent zijn taken en bevoegdheden uit met het oog op de doelstellingen van waterbeheer, zoals verwoord in artikel 2.1 van de Waterwet:

- voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met
- bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Met de bepalingen in deze Keur worden deze drie doelstellingen gediend. De bescherming tegen wateroverlast en overstromingen is onverminderd van belang: de Keur kent een flink aantal bepalingen die bedoeld zijn om het goed functioneren van de waterkeringen te beschermen. Ook de bepalingen die betrekking hebben op het beschermen van de aan- en afvoer van water zijn van belang om droge voeten te houden én van betekenis in tijden van waterschaarste. Maar ook de bescherming van de ecologische toestand van het watersysteem neemt een belangrijke plaats in.

In de Keur zijn geen regels opgenomen voor lozingen en gebruik van stoffen die het water kunnen verontreinigen en daarmee de chemische kwaliteit verslechteren. Voor dergelijke lozingen is echter wel een watervergunning nodig. Aanvragen om te mogen lozen worden niet op basis van de Keur, maar rechtstreeks op grond van de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving behandeld en getoetst aan de criteria die krachtens de Wet milieubeheer gelden.

De Keur bevat specifieke zorgplichten voor de objecten van waterbeheer, verboden en beschrijft welke bevoegdheden het algemeen bestuur van het waterschap aan het dagelijks bestuur verleent om nadere uitvoeringsregels te stellen binnen het door het algemeen bestuur vastgestelde beleid.

Het dagelijks bestuur kan vergunning of vrijstelling verlenen van de verboden in de Keur, en de werking van de specifieke zorgplichten nader invullen voor daarbij nader aan te geven activiteiten. Een vergunning is een ontheffing van de Keur in een individueel geval, een vrijstelling is een ontheffing voor een categorie van gevallen. Het dagelijks bestuur kan regels verbinden aan een vergunning, een vrijstelling en aan de specifieke zorgplichten.

De regels verbonden aan de vrijstellingen en de specifieke zorgplichten zijn te vinden in het Keurbesluit. Daarnaast kan in individuele gevallen een zogenaamd maatwerkvoorschrift worden gegeven op de regels uit het Keurbesluit. Voor activiteiten waarvoor regels in het Keurbesluit zijn gesteld, is geen vergunning vereist. Er zijn Beleidsregels opgesteld voor vergunningverlening en voor het geven van maatwerkvoorschriften.

AGV hanteert het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 1.000 m^2 verharding in stedelijk gebied of meer dan 5.000 m^2 in landelijk gebied 10% daarvan gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg. Watergangen die gedempt worden moeten voor 100% worden gecompenseerd.

In het Waterbeheerprogramma is uitgewerkt hoe AGV invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. Er is een grote urgentie om voortvarend in te zetten op concrete maatregelen voor een toekomstbestendig watersysteem

17.2.6 Hemelwaterverordening Amsterdam

Op 26 april 2021 heeft de gemeenteraad de 'Hemelwaterverordening Amsterdam' vastgesteld. Amsterdam heeft in het Gemeentelijke Rioleringsplan 2016-2021 de ambitie opgenomen om in 2020 een bui van 60 mm in één uur aan te kunnen zonder dat schade aan huizen en vitale infrastructuur ontstaat. Om dit te bereiken zal zowel in de bestaande stad als in nieuw te ontwikkelen gebieden rekening moeten worden gehouden met extreme neerslag. Daarbij is onder meer van belang dat zowel op particulier terrein als op openbaar terrein voldoende waterberging wordt gerealiseerd.

Op grond van artikel 10.32a lid 1 onder a van de Wet milieubeheer kan de gemeente bij verordening regels stellen over het lozen van afMoeiend hemelwater of van grondwater op of in de bodem of in de riolering.

Kern van de verordening is het eerste lid waarin staat dat er bij het bouwen van gebouwen een verplichting is om waterbergingen aan te leggen en in stand te houden. Dit om wateroverlast te beperken en schade aan huizen en vitale infrastructuur te voorkomen. Het lozen op oppervlaktewater wordt met deze verordening niet verboden omdat de gemeente daarvoor niet de bevoegdheid heeft. Lozen in de bodem heeft echter de voorkeur omdat daarmee zowel extra belasting op de openbare riolering als extra belasting op het oppervlaktewater wordt voorkomen en lozen in de bodem het water behoudt voor het grondwater.

Per vierkante meter bebouwd oppervlak dient een hemelwaterberging met een capaciteit van tenminste 60 liter gerealiseerd te worden. Voor het beperken van wateroverlast is het essentieel dat de hemelwaterberging binnen afzienbare tijd na een bui weer beschikbaar is voor het opvangen van de volgende bui. Maar ook niet te snel want dan wordt het stedelijk watersysteem te veel belast. De hemelwaterberging loost maximaal 1 liter per vierkante meter bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool en is na 60 uur weer leeg.

17.2.7 Amsterdam rainproof

Rainproof is een initiatief van Waternet. Rainproof maakt Amsterdam, samen met bewoners, bedrijven, kennisinstellingen en overheden, bestand tegen hoosbuien. Rainproof wil het gratis regenwater niet afvoeren, maar juist gebruiken.

Rainproof brengt ideeën, initiatieven en informatie samen. Iedereen kan bijdragen. Denk aan een regenton in de tuin of geveltuintjes. Andere oplossing zijn straten die water doorlaten, een groen polderdak of groenstroken die water opvangen.

17.2.8 Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

Het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is onderdeel van de Bestuursopdracht Aanpak Bouwdynamiek van juli 2019 en vloeit voort uit de op 16 mei 2018 door de gemeenteraad aangenomen motie (motie 447) van de leden Van Renssen, De Heer, Hammelburg en Flentge inzake het bestemmingsplan De Baarsjes, over de gevolgen onderkeldering en andere vormen van verstening van binnentuinen in Amsterdam. Het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is op 20 januari 2021 vastgesteld door de raad. Het bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders is op 7 oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Dat bestemmingsplan is verwerkt (vertaald) in artikel 9 van de regels.

17.2.9 Omgevingsprogramma Riolering (Amsterdam)

De gemeente Amsterdam werkt aan een Omgevingsprogramma Riolering. Voor nieuwbouw- en transformatiegebieden geeft het programma aan dat zorg gedragen moet worden voor een ontwateringsdiepte die is afgestemd op de benodigde functies in het gebied, zoals wonen, transport en groen ten behoeve van een klimaatbestendige stad. Hierbij is een ontwateringdiepte van minimaal 90 cm de norm. Deze ontwateringsdiepte wordt in principe bereikt zonder aanleg van drainage.

Binnen gebiedsontwikkelingsplannen zal het onderzoek naar een goede ontwateringsdiepte plaatsvinden in fase 2 (haalbaarheid) van het Plaberum. Indien uit onderzoek blijkt dat een optimale ontwateringsdiepte niet haalbaar is, wordt dit onderbouwd in het Projectbesluit en is daarmee onderdeel van de besluitvorming door het College. Voor projecten die zich bij de vaststelling van dit programma in een vergevorderd stadium van uitvoering bevinden, dus voorbij fase 2 Plaberum, geldt deze norm niet als harde eis.

Voor bestaande stedelijk gebied wordt gestreefd om de ondergrond in te zetten om de opgaven rond klimaatadaptatie te combineren met andere boven- en ondergrondse functies in het gebied, mits de omstandigheden dat toelaten. Uitgangspunt is een ontwateringdiepte van 90 cm, indien mogelijk. Het betreft hier een inspanningsverplichting.

17.3 Watertoets

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

Toename verharding - watercompensatie

In de huidige situatie is een oppervlakte van 40.296 m² verharding aanwezig. Dit is inclusief de

bestaande bebouwing en de reeds gesloopte parkeergarage. In de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een toename aan verharding van 3.504 m^2 (in totaal een verhard oppervlakte van 43.800 m^2). Dat is inclusief de parkeergarage, dat een groen dak krijgt. Dit betekent dat, op grond van waterschapsverordneing 350 m^2 aan water gecompenseerd moet te worden. Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig dat gedempt wordt. De toename aan verharding wordt verrekend met de waterbalans voor de polder Bijlmer.

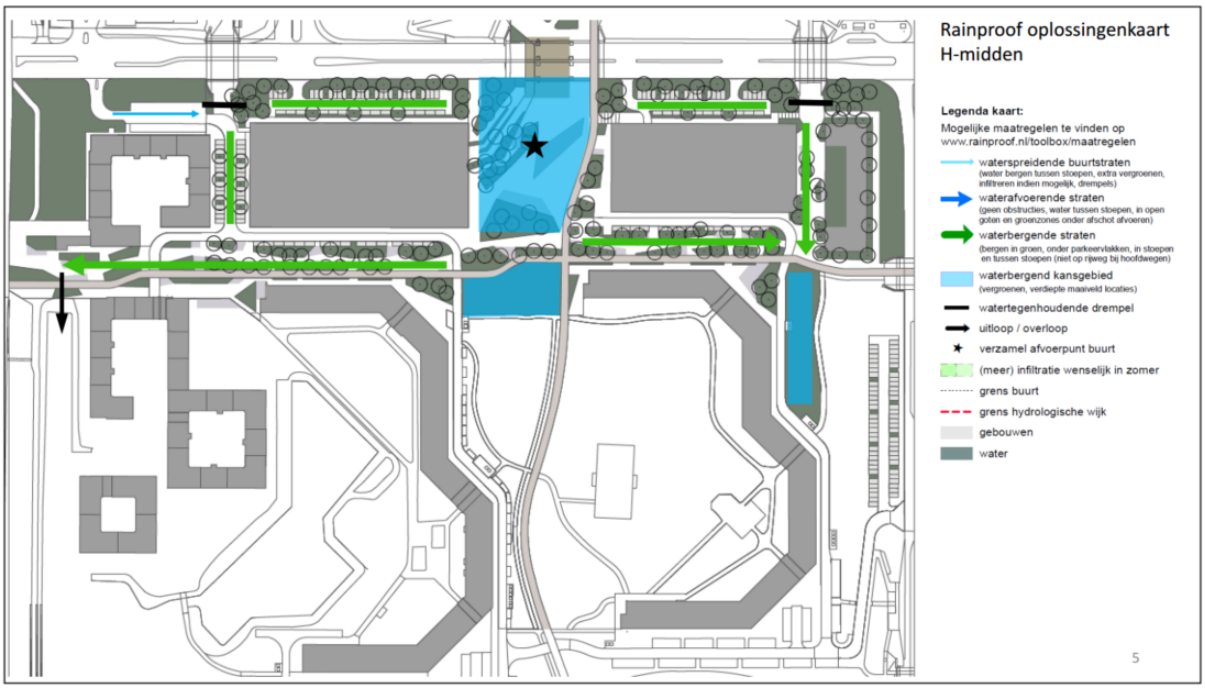
Op de parkeergarages wordt een binnentuin gerealiseerd. Mogelijk wordt de daken van de bebouwing voorzien van een groen dak. Daarmee wordt voorzien in het bergen en vertraagd afvoeren van hemelwater, conform de hemelwaterverordening.

Waterberging hemelwater

Conform de doelstellingen van Amsterdam Rainproof en het GRP 2016-2021 wordt voor het plangebied geadviseerd bij de herontwikkeling het stedenbouwkundig plan en het maaiveld zodanig te ontwerpen zodat om een bui van 60 mm in 1 uur kan worden verwerkt zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur te veroorzaken. Voor openbare ruimte dient conform het GRP 2016-2021 circa 20 mm in 1 uur verwerkt te worden door de riolering en de andere 40 mm dient geborgen of (vertraagd) naar oppervlaktewater worden geloosd.

Er is binnen het plangebied geen Rainproofknelpunt aangewezen. Accumulatie van meer dan 200 mm water in het plangebied bij een bui van 60 mm per uur vindt plaats in de tunnels onder de Karspeldreef, waardoor deze slecht begaanbaar kunnen worden. Ook kan er water tegen de gevel van Huigenbos aanstaan met inpandige schade tot gevolg.

Voor verwerking van hemelwater geldt conform de NBW de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren', die moet worden gevolgd bij de aanpak van wateroverlast in een watersysteem. Voor het plangebied is een rainproof oplossingenkaart opgesteld. Een dergelijke kaart geeft een overzicht van een globale oplossing en hoe het overtollige regenwater tijdens een wolkbreuk kan worden verwerkt.



Rainproof oplossingenkaart

In de huidige situatie kan er in het westelijke deel overtollig hemelwater afstromen naar de lagere delen (Hakfort). De groenstroken kunnen ingezet worden om tijdens hevige neerslag het overtollige hemelwater te verwerken. Uit nader onderzoek moet vastgesteld worden of actief afwateren richting de groenstroken wenselijk is of dat de groenstroken alleen tijdens hevige neerslag gaan functioneren als tijdelijke waterbuffer. Dit in verband met de hoge grondwaterstanden in het gebied.

Waterkeringen

Er zijn geen waterkeringen waar rekening mee gehouden moet worden.

Grondwater

De grondwatersituatie is momenteel onvoldoende in beeld. Uit de huidige metingen komt naar voren dat enkele locaties een minimale ontwatering hebben, waardoor grondwateroverlast mogelijk is. Hier moet zorgvuldig naar worden gekeken wanneer het plangebied doorgang krijgt als ontwikkellocatie. Een uitbreiding van het grondwatermeetnet wordt momenteel (april 2024) uitgevoerd.

Een denkbare uitkomst is dat het plangebied (deels) opgehoogd moet gaan worden om te kunnen voldoen aan de ontwateringsdiepte (= diepte grondwater) van minimaal 90 cm onder maaiveld van het Omgevingsprogramma riolering van de gemeente. In dat geval wordt in een maaiveldonderwerp een concreet voorstel gedaan voor de ophoging. Daarbij wordt ook gekeken hoe water te kunnen lozen op de sloot naast het spoor.

De ontwikkeling moet grondwaterneutraal ontwikkeld te worden. Het onderzoek is ook nodig om de 'nul-situatie' van het grondwater in beeld te brengen en vervolgens te kunnen monitoren.

Riolering

Er wordt aangesloten op de bestaande riolering (gescheiden rioolstelsel), conform de aansluitverordening.

Materialisering

Bij de bouw wordt geen gebruik gemaakt van uitloogbare materialen.

Droogte

Behalve extreme neerslag geven de klimaatscenario's van het KNMI aan dat tevens de kans op extreme droogte de komende jaren verder toe zal nemen. Hierdoor zal de druk op de beschikbaarheid van zoetwater in de steden tijdens extreme droogte in de toekomst toenemen.

De stedelijke ondergrond is echter door verdergaande verharding en verdichting de laatste decennia steeds meer uitgesloten van de stedelijke waterkringloop. Voor het plangebied wordt geadviseerd om op zoek te gaan naar alternatieve waterberging, zoals ondergrondse opslag van water en waterbergende daken.

Beperken overstromingsrisico in bouw

Het waterschap heeft gevraagd om bij het bouwen rekening te houden met mogelijke overstromingen. Door waterrobuust te bouwen, en kwetsbare functies niet op vloerpeilniveau te situeren, kan (grote)

schade voorkomen worden. Op relatief eenvoudige wijze kan zo de veiligheid tegen overstromingen vergroot worden, waarmee een overstroming een aanvaardbaar maatschappelijk risico wordt.

17.4 Conclusie

De toename aan verharding (3.504 m^2) wordt verrekend met de waterbalans voor de polder Bijlmer. Op de parkeergarages wordt een binnentuin gerealiseerd. Mogelijk wordt de daken van de bebouwing voorzien van een groen dak. Daarmee wordt voorzien in het bergen en vertraagd afvoeren van hemelwater, conform de hemelwaterverordening.

De capaciteit voor hemelwaterberging voldoet aan de Hemelwaterverordening (namelijk minimaal 60 mm/uur). De watercompensatie, als gevolg van de toename aan verharding, wordt verrekend met de waterbalans voor de polder Bijlmer.

Momenteel wordt de lokale grondwatersituatie, gedurende een jaar, met een grondwatermodel onderzocht. De resultaten en mogelijke consequenties van het onderzoek worden in het vast te stellen bestemmingsplan verwerkt. Hieruit gaat blijken of voldaan kan gaan worden aan de ontwateringsdiepte van 90 cm.

Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

18.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. 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 regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming 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 bestemmingsplan geformuleerd.

18.2 Artikelgewijze toelichting

18.2.1 Toelichting op de planregels

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat 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.

- **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 door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **Bedrijf - autowasstraat**

De autowasstraat aan de Karspeldreef (Ray's carwash Hakfort) wordt met dit bestemmingsplan positief bestemd. De rechten uit het geldende bestemmingsplan Restgebieden Zuidoost zijn één op één overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

- **Groen**

De gronden die conform het inrichtingsplan openbare ruimte zijn aangemerkt als groen, krijgen de bestemming 'groen'. Tevens zijn water, waterstaatsdoeleinden en oevervoorzieningen, fiets- en voetpaden, lichtmasten, speelvoorzieningen en objecten van beeldende kunst; toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter. In afwijking hiervan geldt voor lichtmasten en beeldende kunst een maximum bouwhoogte van 6 meter en voor speelvoorzieningen een maximum hoogte van 6 meter.

- **Verkeer**

De in het plangebied aanwezige verkeerareaal zijn bestemd als 'verkeer'. Deze gronden mogen gebruikt worden voor verkeersareaal en in- en uitritten. Tevens zijn groen, water, speelvoorzieningen en objecten van beeldende kunst toegestaan.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter. In afwijking hiervan geldt voor voor speelvoorzieningen een maximum hoogte van 6 meter.

Terrassen worden met een afwijkingsbevoegdheid mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Deze bevoegdheid is gekoppeld aan een viertal gebieden die aangeduid zijn als 'wetgevingszone - afwijkingsgebied terras'. Aan de afwijkingsbevoegdheid zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- met een akoestisch onderzoek moet aangetoond worden dat het gebruik van de openbare ruimte ten behoeve van een terras het woon- en leefklimaat in de omgeving niet onaanvaardbaar nadelig beïnvloed;
- het bevoegd gezag, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, kan nadere eisen stellen aan de situering, omvang, en exploitatietijden van ongebouwde terrassen in de openbare ruimte.

Binnen de bestemmings verkeer is een zoekgebied voor een huis-van-de-wijk en een horecapaviljoen opgenomen. Hier mag horeca met categorie III (o.a. een café of bar) of IV (bijvoorbeeld een restaurant) en/of maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. De bouwhoogte is maximaal 8 meter en voor de maximaal toelaatbare oppervlakten geldt dat het totaal aan maatschappelijke voorzieningen en horeca binnen de bestemmingen verkeer en wonen samen, van 1.350 m^2 respectievelijk 750 m^2, niet overschreden mag worden. De standplaats voor de snackbar valt niet onder het oppervlakte van 750 m^2.

- **Wonen**

De gronden met de bestemming 'wonen' mogen gebruikt worden voor woningen en huisgebonden beroepen. Binnen de woonbestemming zijn maximaal 500 woningen en maximaal 4.600 m^2 bvo aan niet woonfuncties toegestaan. De voorzieningen zijn onder verdeeld in:

- 1.550 m^2 commerciële ruimten, waaronder maximaal 750 m^2 bvo horeca, dienstverlening en een buurtsupermarkt;
- 1.700 m^2 voor kleinschalige bedrijfsruimten met een maximale milieucategorie 2;
- 1.350 m^2 maatschappelijke voorzieningen.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' (voor zowel blok A als blok B aan de boulevard) zijn A en B bedrijven, maatschappelijke voorzieningen, horeca I en/of IV, dienstverlening en een buurtsupermarkt toegestaan. In de specifieke gebruiksbepalingen zijn er minimale- en maximale oppervlakten gekoppeld aan de verschillende functies.

Aan de plint aan de dreefkant in blok A zijn commerciele functies (bedrijven en dienstverlening) toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening'. In blok C zijn maatschappelijke functies

toegestaan in de eerste bouwlaag, ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk'.

Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van gemengd - 1', 'specifieke vorm van gemengd - 2' en 'dienstverlening' zijn geen woningen toegestaan. Binnen de bestemming wonen zijn groenvoorzieningen, speelvoorzieningen en objecten van beeldende kunst toegestaan.

Ter plaats de van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - trappen' zijn uitsluitend toegangstrappen voor het binnenterrein (op de parkeergarage) toegestaan. Bebouwing in de vorm van gebouwen is uitsluitend toegestaan, voor zover deze zich in de eerste twee bouwlagen onder de trappen bevinden. In artikel 11 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het verschuiven van de trappen, onder voorwaarden dat uit een windonderzoek blijkt dat dit niet tot onevenredige windhinder leidt. Het aantal trappen, dat is aangeduid op de verbeelding, mag niet afnemen. Als gebruik gemaakt wordt van deze afwijkingsbevoegdheid zijn gebouwen wel mogelijk ter plaatse van de aanduiding, mits daar feitelijk geen trappen aanwezig zijn.

Parkeren mag in maximaal 2 bouwlagen gebeuren (ter plaatse van de aanduiding 'parkeren'). Vanwege het hoogteverschil, is aan de zijde van de Karspeldreef de eerste bouwlaag voor parkeren 'ondergronds'. De plint met functies staat aan de zijde van de dreef (de tweede bouwlaag) op de parkeergarage (de eerste bouwlaag). Als de parkeergarage in twee bouwlagen wordt gerealiseerd, mag dit niet ten koste gaan van de functies in de plint aan de zijde van de Karspeldreef. Daarom is opgenomen dat de parkeergarage aan deze zijde tenminste 5 meter afstand moet houden tot de bouwgrens aan de zijde van de Karspeldreef.

Binnen de bestemming 'wonen' is het gebruik als Bed&Breakfast en short stay niet toegestaan. Binnen 50 meter van de Karspeldreef en de Huntumdreef zijn bovendien geen gevoelige functies toegestaan. Onder gevoelige functie wordt verstaan: *'gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis'.*

Terrassen worden met een afwijkingsbevoegdheid mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Aan de afwijkingsbevoegdheid zijn de volgende voorwaarden verbonden:

a. een terras wordt aansluitend aan een pand waar een horecafunctie komt gerealiseerd;
b. met een akoestisch onderzoek moet aangetoond worden dat het gebruik van de openbare ruimte ten behoeve van een terras het woon- en leefklimaat in de omgeving niet onaanvaardbaar nadelig beïnvloed;
c. het bevoegd gezag, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, kan nadere eisen stellen aan de situering, omvang, en exploitatietijden van ongebouwde terrassen in de openbare ruimte.

- **Waarde - Archeologie- 2**

Voor een den deel van het plangebied is een hoge archeologische verwachtingswaarde op meer dan 3,5 meter diepte. Daarom is er voor die gronden een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2' opgenomen. Voor werkzaamheden die dieper dan 3,5 meter onder NAP plaats vinden, dient met onderzoek aangetoond te worden dat er geen waarden verstoord worden.

- **Anti-dubbeltelregel**

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

- **Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan. Tevens bevat dit hoofdstuk:

a. de toe te passen parkeernormen. Voor parkeren geldt dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen, uitbreiden, of wijzigen van de functie van gebouwen of gronden voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd. Daarbij dient te worden voldaan aan de normen in de beleidsregels die zijn neergelegd in de gemeentelijke parkeernota's 'Nota Parkeernormen Auto' (in werking per 1 juli 2017, gewijzigd) en 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter' (in werking per 28 augustus 2018). Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, dient rekening te worden gehouden met de wijziging.
b. een verbod om nieuwe ondergrondse bouwwerken te realiseren. Uitzondering daarop vormen het realiseren van:
    1. afvalinzamelpunten en liftschachten, met een maximale bouwdiepte van 3,5 meter;
    2. voorzieningen voor warmte-koude-opslag.

- **Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

- **Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

Tevens bevat dit artikel een afwijkingsbevoegdheid voor de situering van trappen naar het binnenterrein. Hiervoor wordt verwezen naar wat hiervoor onder 'wonen' hierover is gezegd.

- **Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

- **Slotregel**

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

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

19.1 Kostenverhaal

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geldt onder bepaalde voorwaarden de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan gelijktijdig met het vaststellen van een bestemmingsplan. Het exploitatieplan is een instrument voor de gemeente gericht op het kostenverhaal in het kader van de grondexploitatie. Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). In afdeling 6.4 van de Wro wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld in het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om via locatie-eisen regels te stellen ten aanzien van bijvoorbeeld de fasering van bouwactiviteiten en de wijze van bouw- en woonrijp maken.

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 eigenaar is van de gronden en de reeds ontwikkelde gronden verpacht heeft;
- het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel, waardoor kan worden afgezien van het opstellen van een exploitatieplan.

Daarnaast wordt geen noodzaak gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen, zodat kan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

De gemeenteraad heeft het Investeringsbesluit in april 2022 vast gesteld. De ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn gebaseerd op het investeringsbesluit en het bijbehorende stedenbouwkundige plan. Het investeringsbesluit bevat een ontwerp, het programma en financiële doorrekeningen. Het verwachte saldo van de grondexploitatie is positief.

19.2 Eigendom grond

De gemeente Amsterdam is eigenaar van alle gronden binnen het plangebied. Wel zijn er in het verleden eeuwigdurende erfpacht contracten afgesloten met de eigenaar van de autowasstraat en de eigenaar van de bedrijfsruimten in de plint van de parkeergarage.

Recent (voorjaar 2023) heeft de gemeente het erfpachtrecht van de bedrijfsruimten in de plint weer verworven en is daarmee eigenaar/erfpachter van alle opstallen van de parkeergarage. Momenteel onderhandelt de gemeente met de huurders van deze bedrijfsruimten om hen schadeloos te stellen c.q. te verplaatsen, zodat de parkeergarage gesloopt kan worden en blok A bouwrijp gemaakt kan worden.

De gemeente is tevens eigenaar van het voormalige crechegebouw aan Bullewijk 51. De huurovereenkomst wordt beëindigd als het gebouw gesloopt wordt. Daarmee is de uitvoerbaarheid van dit plan geborgd.

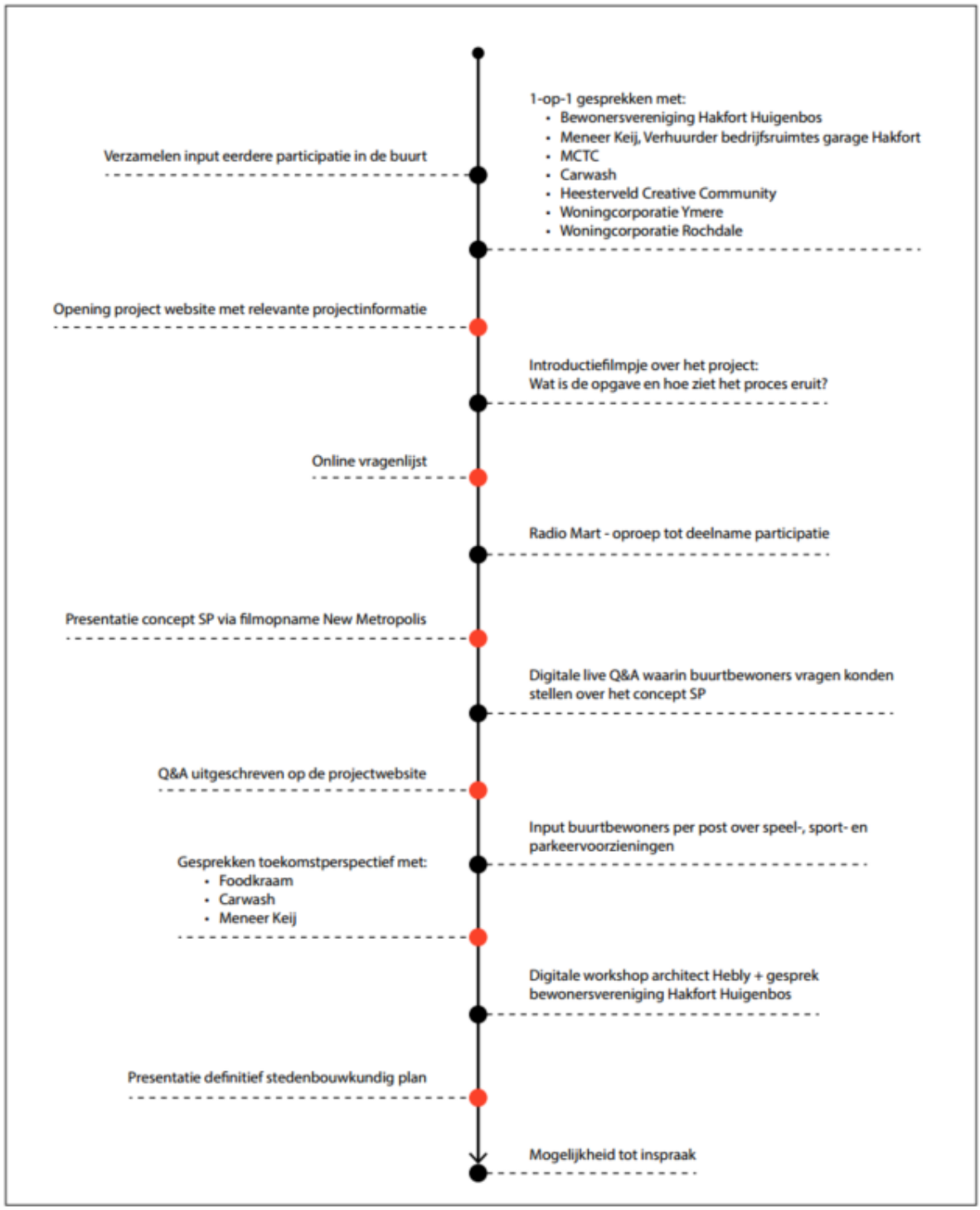
Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

20.1 Participatie

Bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig ontwerp zijn naast overlegpartners, verschillende toetscommissies, ook bewoners en bedrijven in de buurt geïnformeerd over, en betrokken bij, de nieuwe plannen. Er is gebruik gemaakt van verschillende manieren om de buurt op de hoogte te brengen van nieuws over het project en van de mogelijkheden om geïnteresseerden mee te laten denken.

Door de corona-uitbraak en de daarop volgende coronamaatregelen, kon de gemeente geen fysieke bijeenkomsten organiseren. Daarom is het participatieproces anders ingericht. Er is geprobeerd om de verschillende fasen uit het participatieplan te behouden, zodat het Stedenbouwkundig plan parallel aan de participatie vorm zou krijgen. Door gebruik te maken van online- en offline communicatie, in zowel het Nederlands als in het Engels, zijn zoveel mogelijk buurtbewoners en ondernemers bereikt.

Een overzicht en de verslagen van deze afstemmingsmomenten zijn hieronder schematisch weer gegeven.



Participatieproces stedenbouwkundig ontwerp

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

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Brandweer Amsterdam-Amstelland - veiligheidsregio;
3. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet;
4. Rijkswaterstaat;
5. Omgevingsdienst.

De volgende partners hebben gereageerd:

- Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft laten weten geen aanleiding te zien voor het geven van een inhoudelijke reactie.
- Provincie Noord-Holland. De provincie geeft aan dat het planvoornemen goed aan sluit bij de provinciale Omgevingsvisie NH2050 waarin gestreefd wordt naar het zoveel mogelijk binnenstedelijk opvangen van woningbouw om zodoende de omliggende landelijke gebieden te ontzien. Vanuit de Omgevingsverordening NH2020 zijn op deze locatie geen relevante werkingsgebieden van toepassing en ook botst het plan niet met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. De provincie Noord-Holland heeft geen andere op- en/of aanmerkingen op dit plan.
- Veiligheidsregio Amsterdam -Amstelland. De veiligheidsregio geeft in hun advies inzicht in de gevaren, gevolgen en risico's van mogelijke ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen van het transport over het spoor. Het advies geeft ook inzicht in de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening. Geadviseerd wordt de beschreven maatregelen te overwegen en bij de afweging over de acceptatie van het risico (verantwoording groepsrisico) de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening te betrekken.
- Waternet. Het waterschap heeft tekstuele voorstellen gedaan om de waterparagraaf aan te scherpen.

De reacties van Rijkswaterstaat en de provincie zijn voor kennisgeving aangenomen. De reacties van de veiligheidsregio heeft geleid tot het aanpassen van hoofdstuk 12. De reactie van Waternet heeft geleid tot een aanscherping van de watertoets in paragraaf 17.3.

20.3 Zienswijzen

Omdat er breed geparticipeerd is bij het opstellen van het stedenbouwkundige plan, wordt er geen inspraak verleend op het voorontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 14 september 2023 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn er twee zienswijzen ingediend. In bijlage 17 is de nota van beantwoording opgenomen. De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van het vast te stellen bestemmingsplan.