Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Exclusiva Hamerkwartier

Ontwerp

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Exclusiva Hamerkwartier

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.N1903BPGST-OW01
Datum print	20 Mei 2021
Planstatus	ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	8
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	8
1.4	Geldend planologisch kader	11
1.5	Bevoegdheden	12
1.6	Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2	**Het plankader**	**15**
2.1	Historie	15
2.2	Beschrijving van het plangebied	16
2.3	Ontwikkeling	20
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**63**
3.1	Rijksbeleid	63
3.2	Provinciaal beleid	71
3.3	Regionaal beleid	72
3.4	Gemeentelijk beleid	76
Hoofdstuk 4	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**97**
4.1	Milieueffectrapport (MER)	97
4.2	Milieuzonering bedrijven	99
4.3	Verkeer en vervoer	103
4.4	Hoogbouweffectrapportage	116
4.5	Luchtkwaliteit	129
4.6	Geluidhinder	133
4.7	Water	138
4.8	Natuur en landschap	142
4.9	Duurzaamheid	154
4.10	Bodemkwaliteit	161
4.11	Externe veiligheid	164
4.12	Niet gesprongen explosieven	179
4.13	Archeologie en cultuurhistorie	180
Hoofdstuk 5	**Juridische planbeschrijving**	**189**
5.1	Algemeen	189
5.2	Artikelgewijze toelichting	190
Hoofdstuk 6	**Economische uitvoerbaarheid**	**193**
Hoofdstuk 7	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**195**
7.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)/ Maatschappelijk overleg	195
7.2	Participatie	195
7.3	Zienswijzen	196

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De afgelopen tien jaar is het Hamerkwartier geleidelijk aan veranderd van een traditioneel bedrijventerrein waar relatief weinig mensen werkten, naar een bedrijventerrein met verschillende soorten bedrijvigheid en een hoger aantal werknemers. Dit is een vruchtbare basis om het gebied verder uit te bouwen naar een stuk stad dat past bij de ontwikkeling die de Noordelijke IJ-oever als geheel doormaakt. Zeker nu de kans groot is dat een nieuwe oeververbinding het gebied direct met de Zuidelijke IJ-oever zal verbinden, zal het (werk)klimaat nog verder gaan veranderen.

Het Hamerkwartier heeft de kans uit te groeien tot een levendig stedelijk woon- en werkgebied met een grote variatie aan functies en een aantrekkelijke openbare ruimte. In de Projectnota Hamerkwartier (vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 2 oktober 2018) wordt geschetst wat de ambities en uitgangspunten voor de transformatie zijn en binnen welke kaders die zou moeten plaatsvinden. In vervolg op de projectnota is een concept Investeringsnota opgesteld. Deze nota (2021) geeft een nadere programmatische en ruimtelijke uitwerking van de projectnota en geeft de financiële kaders voor de transformatie van het gebied.

Hamerkwartier ligt in stadsdeel Noord, aan de noordoostelijke IJ-oever. De nieuwe wijk is vernoemd naar de Hamerstraat, die van noord tot zuid door het gebied loopt. Het gebied is ongeveer 48 hectare groot, inclusief drie havenkommen. In het westen wordt het plangebied begrensd door de Motorwal, aan de noordwestzijde door de Meeuwenlaan en aan de oostzijde door de Vogelbuurt, het Volkstuinpark Buitenzorg en het industriële complex van Albemarle Netherlands BV.

Het gebied ligt aan de zonnige kant van het IJ, op steenworp afstand van Centraal Station en de binnenstad van Amsterdam. Het Oostveer, het IJ-pleinveer, de IJ-tunnel en de metro verbinden het gebied met 'de andere kant van het IJ'. Metrostation Noorderpark is dichtbij. In het advies van de Commissie d'Hooghe (juni 2020) wordt een vaste oeververbinding voorgesteld tussen de Johan van Hasseltweg en het Azartplein. Dit versterkt de bereikbaarheid nog verder. Via de Johan van Hasseltweg naar de Nieuwe Leeuwarderweg is de rijksweg A10 snel te bereiken. Naast de voorzieningen die in Hamerkwartier zelf komen, zijn allerlei bestaande voorzieningen goed te bereiken. De winkelcentra Mosveld en Buikslotermeerplein liggen om de hoek en bieden alle dagelijkse benodigdheden. De wijk ligt op loopafstand van het mooie groene Vliegenbos en op 10 minuten fietsen van het Waterland. Deze unieke ligging zorgt ervoor dat het gebied veel potentie heeft.

De herontwikkeling van de locatie van het voormalige bedrijf Exclusiva aan de Schaafstraat, is de eerste concrete transformatie ontwikkeling in het Hamerkwartier. De ontwikkeling is gericht op de bouw van een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen. Het nu geldende bestemmingsplan 'Hamerstraatgebied' uit 2013 laat de beoogde ontwikkeling niet toe.

Het voorliggende bestemmingsplan ‘Exclusiva Hamerkwartier' maakt de nieuwe ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk en geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

1.1.1 Crisis- en herstelwet

De Crisis en herstelwet (Chw) beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen ter bestrijding van de laatste economische crisis. De ontwikkeling van dit bestemmingsplan is aan te merken als een project als bedoeld in artikel 3.1 van bijlage 1 van de Chw. Dit brengt met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Verder verloopt de behandeling van het beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, versneld.

Op 15 februari 2019 trad het *Besluit tot wijziging en aanvulling van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (zeventiende tranche)* in werking. Hiermee werd een artikel 6 p ingevoegd (mogelijkheid opleggen strengere EPC-norm voor woningen) en werden de Koers 2025 gebieden van de gemeente Amsterdam toegevoegd door een aanvulling op artikel 7c (bredere reikwijdte bestemminsplan; hierrmee kunnen aanvullende / vernieuwende regels worden gesteld in het bestemmingsplan. Het plangebied Hamerkwartier is als één van de Koers 2025 gebieden aangewezen in de 17e tranche van de Crisis- en herstelwet.

1.2 Doel bestemmingsplan

Het opstellen van dit postzegelbestemmingsplan dient als doel het juridisch-planologisch mogelijk maken van de eerste ruimtelijke ontwikkeling binnen het Hamerkwartier. De kaders en spelregels die in de projectnota en het (concept) Investeringsbesluit zijn opgenomen worden voor het eerst toegepast en concreet vertaald in de planregeling van het voorliggende bestemmingsplan.

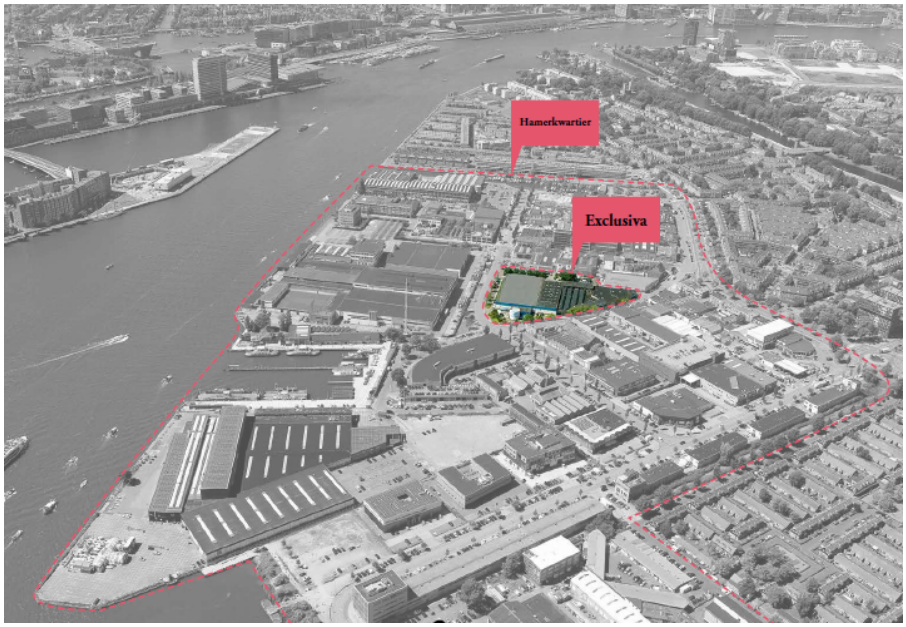
1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Voorliggend bestemmingsplan herziet de bestemming van de gronden van het voormalige 'Exclusiva-terrein', gelegen binnen de plangrenzen van het vigerende bestemmingsplan Hamerstraatgebied. Vroeger was aan de Schaafstraat 21 een groothandel in chemische producten gevestigd. Deze is inmiddels vertrokken en maakt nu plaats voor nieuwe ontwikkelingen op dit terrein, passend binnen de kaders van de Projectnota en het (concept-)Investeringsbesluit Hamerkwartier.

Het plangebied van het vigerende bestemmingsplan Hamerstraatgebied, waarbinnen dit postzegelbestemmingsplan valt, ligt in stadsdeel Amsterdam Noord, aan de Noordelijke IJoever.

Ligging Hamerstraatgebied in de stad

Plangebied vigerend bestemmingsplan Hamerstraatgebied



Het voormalige bedrijf "Exclusiva", gelegen in het hart van het Hamerkwartier

verbeelding bestemmingsplan Exclusiva Hamerkwartier

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Exclusiva Hamerkwartier' wordt globaal als volgt begrensd:

noorden: Beitelkade/ Schaafstraat;
oosten: Schaafstraat;
zuiden: Gedempt Hamerkanaal;
westen: Beitelkade.

De overige gronden van het Hamerkwartier vallen buiten het plangebied. Hiervoor zullen afzonderlijke plannen (afwijken middels omgevingsvergunning/ bestemmings- of omgevingsplan) worden opgesteld op het moment dat herontwikkeling op die plaatsen aan de orde is.

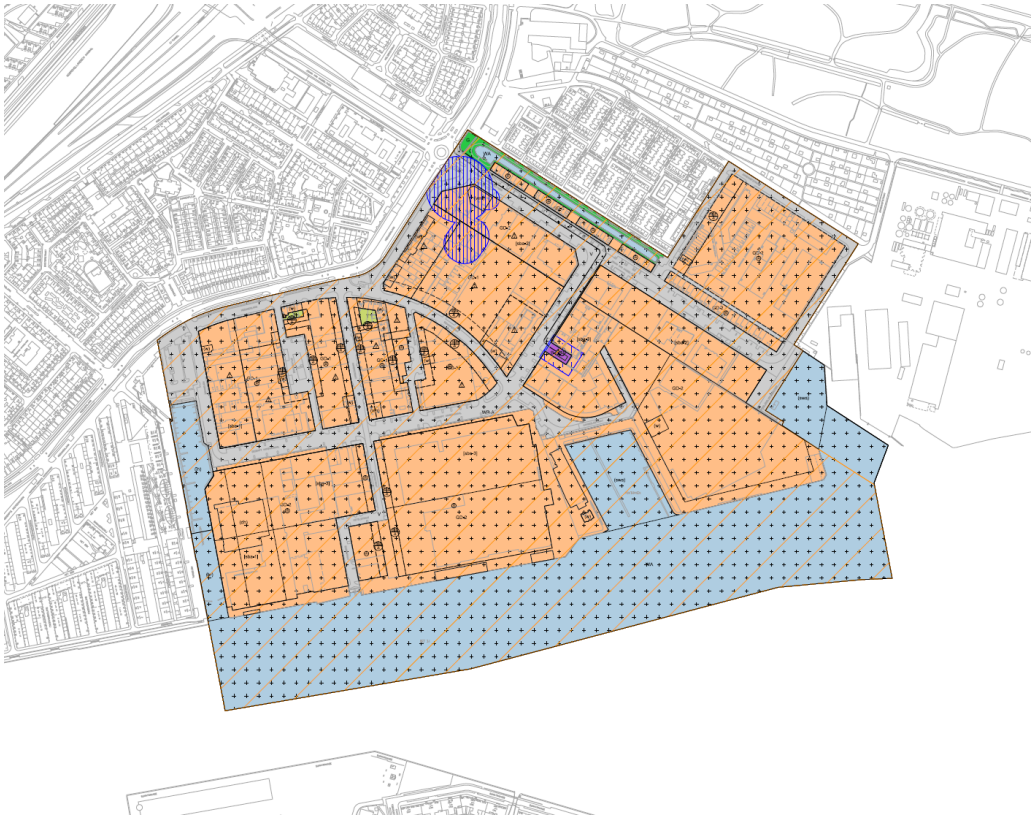
Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding.

1.4 Geldend planologisch kader

Op dit moment geldt voor het plangebied van onderhavige bestemmingsplanherziening het bestemmingsplan "Hamerstraatgebied". Dit bestemmingsplan is op 24 april 2013 door de voormalige deelraad van stadsdeel Noord vastgesteld en is vervolgens op 26 juni 2013 onherroepelijk geworden.

De gronden van het nu voorliggende plangebied hebben in het bestemmingsplan 'Hamerstraatgebied' de bestemming Gemengd-1. Binnen deze bestemming zijn (in hoofdzaak) bedrijven toegelaten tot en met de categorie 3.1 (onder voorwaarden). Tevens geldt op deze locatie vooralsnog een maatbestemming voor een groothandel in chemische producten (op het adres Schaafstraat 21). Ter plaatse geldt een maximale bouwhoogte van 30 meter en maximale een floorspaceindex van 3. Op de locatie is de aanduiding 'geluidzone industrie' opgenomen en een dubbelbestemming 'Waarde-archeologie'. Tenslotte kent het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid om onder voorwaarden woningen toe te laten op het perceel.

Op dit moment is een bestemmingsplan in procedure (bestemmingsplan Hamerstraatgebied, 1e herziening) dat voorziet in het verwijderen van onder andere de maatbestemming op het adres Schaafstraat 21, omdat deze bedrijfsfunctie ter plaatse reeds is beëindigd.



Verbeelding geldend bestemmingsplan Hamerstraatgebied

1.5 Bevoegdheden

Het gebied Hamerkwartier is aangewezen als grootstedelijk project/gebied en is daarmee een stedelijk project/gebied. Dit houdt in dat de voorbereiding van het bestemmingsplan stedelijk plaatsvindt en niet door het stadsdeel (Noord). Bij de vaststelling van bestemmingsplannen betrekt het stedelijk bestuur het betrokken stadsdeel.

1.6 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 7 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, een beschrijving van het plangebied en op de ruimtelijke en programmatische kaders voor de nieuwe ontwikkeling. In hoofdstuk 3 volgt een

beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 worden diverse milieu- en omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 5 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Het plankader

In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijke en programmatische plankader voor het plangebied 'Exclusiva Hamerkwartier' omschreven: allereerst aan de hand van de historische ontwikkeling, vervolgens door middel van een beschrijving van de huidige situatie binnen het Hamerkwartier en tot slot met een beschrijving van de voorgenomen nieuwe ontwikkelingen.

2.1 Historie

Het Hamerkwartier (voorheen het Hamerstraatgebied) is onderdeel van de Nieuwendammerhampolder die halverwege de negentiende eeuw is ontgonnen. Vanaf 1903 is het ontwikkeld en bestemd voor industrie, gezien de gunstige ligging aan het IJ. De stedenbouwkundige structuur was vooral gericht op functionaliteit, met insteekhavens en kanalen om de scheepvaart te faciliteren. Naarmate deze vorm van industrie tot de jaren '70 van de twintigste eeuw afnam, werden ook de kanalen grotendeels gedempt. In het huidige stratenpatroon is deze oude kanalenstructuur nog wel herkenbaar. Aan het eind van de twintigste eeuw verloor het gebied langzaamaan kwaliteit en reuring, iets wat aan het begin van de eenentwinstigste eeuw werd gekenterd door de komst van creatief productieve bedrijvigheid. In onderstaande figuur is een vergelijkingsbeeld van het Hamerkwartier door de tijd weergegeven. Te zien is hoe de structuren langzaam over tijd zijn veranderd tot de huidige situatie.

Het Hamerkwartier ligt op buitendijks, gemaakt land. Eens was dit een zee-arm van de Zuiderzee. Aanvankelijk is hier voor landbouw een droogmakerij aangelegd. Later zijn op dit land de Vogelbuurt en het Vogeldorp aangelegd en is het deel dat nu Hamerkwartier vormt opgehoogd en vergraven als Watergebonden industrieterrein. Gericht op staal-, scheeps- en machinebouw. Met grootschalige kavels en bedrijven aan het IJ (o.a. Stork, Draka en tegenwoordig Amvest) en kleinschalige kavels met toeleverende bedrijven tussen het Hamerkanaal (nu gedempt Hamerkanaal) en de Meeuwenlaan. Daarnaast kavels en bedrijven met een middenschaal aan de zuid-west kant van het toen nog open Van Hasseltkanaal.

Na het failliet van de scheepsbouw in Amsterdam vond eind jaren '80, begin jaren '90 een eerste transformatie plaats waarbij veel kanalen en insteekhavens gedempt zijn ten behoeve van een logistiek georienteerde economie. De bedrijfsbebouwing aan beide zijden van de Van Hasseltweg, met een wisselende ruimtelijke kwaliteit, stamt uit deze periode. Begin deze eeuw volgde een spontane tweede transformatie naar een kennisintensievere en creatieve economie, als opmaat naar de nu voorliggende derde transformatie naar intensivering en grootschalige toevoeging van wonen.

Hamerkwartier 1937

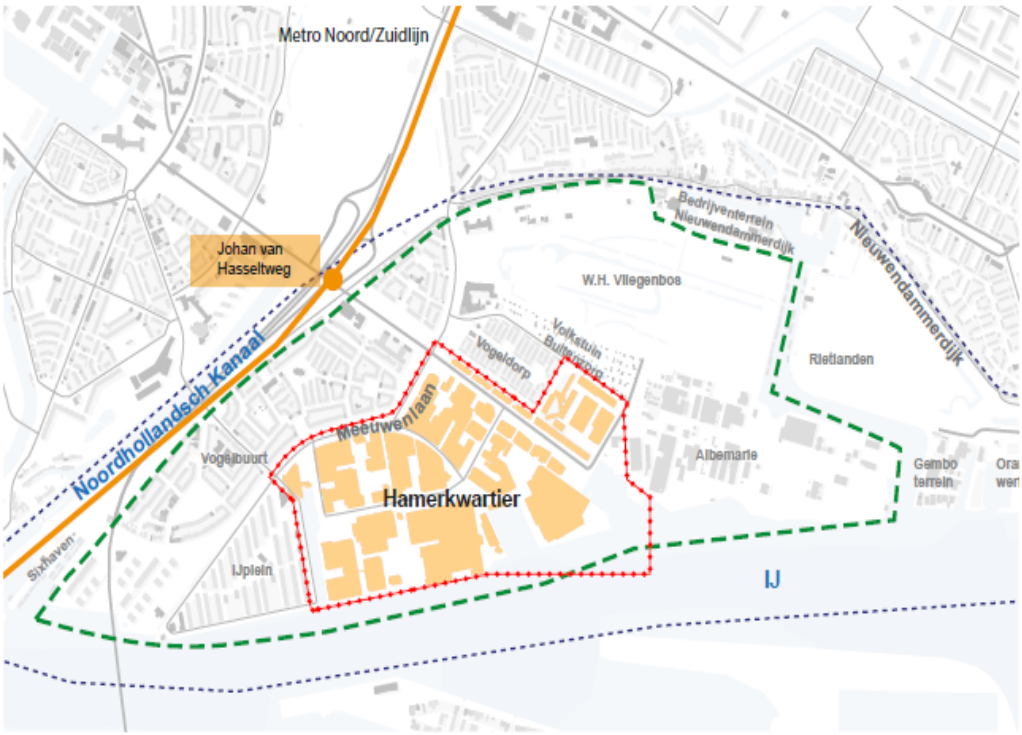
De ruimtelijke structuur van de huidige openbare ruimte van Hamerkwartier wordt bepaald door de kanaalprofielen en industriele functies die ooit het gebied via water bereikbaar moesten houden. Op deze manier kan de geschiedenis van het gebied nog steeds gelezen worden in de ruimtelijke structuur.

2.2 Beschrijving van het plangebied

In deze paragraaf wordt allereerst de huidige situatie van het Hamerkwartier beschreven en daarna de huidige situatie van het plangebied Exclusiva.

2.2.1 Beschrijving Hamerkwartier

Het Hamerkwartier, dat is gelegen in Amsterdam-Noord,direct aan het IJ, wordt aan de westzijde begrensd door het Motorkanaal, in het noorden door de Meeuwenlaan, in het oosten tuindorp Vogeldorp, en in het zuiden door het IJ. Het invloedgebied van de transformatie van het Hamerkwartier beslaat de omliggende buurten IJpleinbuurt, Vogelbuurt en het Vogeldorp. In onderstaande afbeelding wordt de ligging op wijkniveau weergegeven (bron: concept Investeringsbesluit Hamerkwartier).



▲ Kaart Hamerkwartier met plangebied, invloedgebied en omliggende buurten

Plangebied *Invloedsgebied* *Omliggende buurten*

Het Hamerkwartier is ongeveer 47 hectare groot, waarvan 8 hectare water. Momenteel heeft het een totaal programma van ongeveer 280.000m² bvo dat vooral bestaat uit bedrijven, kantoren, horeca, detailhandel en enkele woningen. Er is een duidelijke scheiding tussen de delen ten noorden en ten zuiden van het Gedempt Hamerkanaal. Het noordelijk deel van het plangebied bestaat momenteel vooral uit kleine en middelgrote kavels met verschillende typen bedrijvigheid. Het zuidelijk deel van het plangebied bestaat uit drie grote kavels: het voormalige Stork terrein, het Draka-terrein en het terrein van Amvest.

De huidige stedenbouwkundige structuur van het Hamerkwartier wordt gekenmerkt door zichtlijnen door het stratenpatroon dat haaks op de Meeuwenlaan ligt. De brede straten waren vroeger de insteekhavens, wat de relatie met het IJ versterkt. Tevens is het kenmerkend dat het Hamerkwartier aaneengehecht wordt door de omliggende tuindorpen en arbeiderswijken. Ook zijn er enkele panden die tot het cultuurhistorisch en industrieel erfgoed worden gerekend.

Overzichtsfoto Hamerkwartier

2.2.2 Beschrijving plangebied Exclusiva

Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen in het 'hart' van het Hamerkwartier. Het gebied, met een bijna driehoekige vorm, wordt ingesloten door de Beitelkade, de Schaafstraat en het Gedempt Hamerkanaal. Het betreft de huidige adressen Schaafstraat 17,19, 21, 23, 25 en Beitelkade 4 en 18. Voorheen was op de Schaafstraat 21 het bedrijf Exclusiva (groothandel in schoonmaakmiddelen) gevestigd; dit bedrijf is inmiddels niet meer aanwezig.

Het initiatief tot herontwikkeling van deze gronden ligt bij de erfpachter, buro Amsterdam/ 'Schaafstraat 21 Amsterdam B.V'. In april 2019 is een haalbaarheidsstudie opgesteld voor de herontwikkeling van het Exclusivakavel, met als uitgangspunt de ambities zoals geformuleerd in de projectnota Hamerkwartier. Dit heeft geleid tot een afsprakenbrief met de gemeente (29 mei 2019), waarin onder meer een indicatief programma is overeengekomen. Initiatiefnemer (met behulp van projectontwikkelaar Lingotto) heeft inmiddels, op basis van de afsprakenbrief en de haalbaarheidsstudie, een voorlopig ontwerp uitgewerkt voor de transformatie van het perceel naar een gemengd woon- werkprogramma. Het voorlopig ontwerp van 17 maart 2020 (zie bijlagen) vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

exclusiva
PARADIS

Het voormalige bedrijf Exclusiva (groothandel in schoonmaakmiddelen)

2.3 Ontwikkeling

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de project- en (concept-)Investeringsnota voor het Hamerkwartier, op de ruimtelijke en programmatische kaders die gelden vanuit het Hamerkwartier en vervolgens wordt ingezoomd op de ontwikkeling Exclusiva Hamerkwartier zelf.

2.3.1 Projectnota en (concept)Investeringsnota Hamerkwartier

Amsterdamse ruimtelijke projecten volgen het zogenaamde 'Plaberum'. Plaberum staat voor **Pla**n- en **Be**sluitvormingsproces **Ru**imtelijke **M**aatregelen. Elke fase wordt afgesloten met een bestuurlijk besluit dat richting geeft aan de volgende fase. Met de projectnota Hamerkwartier werd fase 2 (Haalbaarheid) afgerond. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van de Investeringsnota Hamerkwartier (fase 3 Ontwerp).

Projectnota 2018

De projectnota bevat belangrijke ambities en kaders voor de transformatie van het Hamerstraatgebied. Bestuurlijk zijn drie prioriteiten gekoppeld aan de opgave voor het Hamerkwartier:

- Tempo en volume in de woningbouwproductie;
- Ongedeelde wijk;
- Kwaliteit.

Het Hamerkwartier wordt een buurt voor iedereen. Voor jong en oud, Amsterdammers en nieuwkomers, voor verschillende inkomensklassen en verschillende gezinssituaties. Een belangrijk middel om hierin te sturen is de opbouw van het woonprogramma dat circa 6.700 woningen (circa 510.000 m^2) beslaat.

Naast wonen vormt werken ook een belangrijk onderdeel van het Hamerkwartier. Dit geldt niet alleen voor de huidige situatie, maar ook in de toekomst. In het Hamerkwartier zijn kansen om een deel van de aanwezige bedrijvigheid die past in het woonmilieu te integreren in de ontwikkeling van de nieuwe wijk. Door de geleidelijke transformatie zonder gedwongen uitplaatsing van bedrijven blijft ongeveer 100.000m^2 bvo bestaand bedrijfsvastgoed gehandhaafd, verspreid over het gebied. Daarnaast wordt ongeveer

130.000m² bvo nieuw werkprogramma in kleine, middelgrote en grote units van zo'n 1.500m² bvo toegevoegd. Het gaat hierbij om hybride bedrijven (50% bedrijfsruimte op begane grond, 50% kantoorruimte), zoals moderne productiebedrijven, mode-industrie en architectenbureaus, waarbij productieprocessen steeds meer in kantoorruimtes plaatsvinden. Daarnaast is ook ruimte voor klassieke ambachten, zoals lokale voedselbewerking en technische ambachten die nu ook al in het Hamerkwartier gevestigd zijn. Conform de Kantorenstrategie Amsterdam uit 2017, wordt ingezet op een kantoorvolume van maximaal 50.000m² na 2020. Om het werkprogramma niet te laten wegdrukken door het lucratievere woonprogramma, is in de Projectnota besloten een harde ondergrens van 270.000 m² bvo werken en voorzieningen te hanteren in de eindsituatie. Dit kan publiekrechtelijk (bestemmings- of omgevingsplan) èn privaatrechtelijk (erfpacht, of anterieure overeenkomsten) worden geborgd.

De ontwikkeling van het Hamerkwartier is tevens een kans om te werken aan de verbetering van het woon- en werkklimaat in de omliggende buurten IJplein, Vogelbuurt en Vogeldorp. Daarom richt het projectbesluit zich ook op deze buurten, die samen het zogenaamde invloedsgebied vormen. Plangebied en invloedsgebied worden in de Projectnota als een geheel beschouwd, zodat iedereen kan meeprofiteren van de ontwikkelingen.

(Concept-)Investeringsnota Hamerkwartier 2020

Als uitwerking van de projectnota is er een concept-Investeringsnota opgesteld, met daarin het nader uitgewerkte ruimtelijk ontwikkelkader voor initiatieven binnen het Hamerkwartier. De inspraak op de concept-investeringsnota loopt gelijk op met dit bestemmingsplan (en het milieueffectrapport Hamerkwartier). In juni 2020 konden belangstellenden reeds informeel reageren op de plannen voor het Hamerkwartier door middel van een participatieronde.

De Investeringsnota bestaat uit twee delen. In deel A van de Investeringsnota wordt uiteengezet wat de beoogde uitkomst van het transformatieproces van het Hamerkwartier zal zijn. Ook is onderbouwd wat de motieven en argumenten zijn om deze transformatie mogelijk te maken en als gemeente actief in gang te zetten.

In deel B van de Investeringsnota wordt de ontwikkelruimte gepreciseerd voor zowel de ruimtelijke als de programmatische mogelijkheden. Op die punten waar de ontwikkelruimte meetbaar is en in cijfers uit te drukken is dit een kwantitatief kader. Denk aan bouwhoogtes en maatvoering van bouwvelden en straatprofielen. Maar ook aan de hoeveelheid en de samenstelling van het mogelijke programma en functies, zowel in de bouwvelden en gebouwen als in de openbare ruimte.

In de hiernavolgende paragraaf 'ruimtelijk ontwikkelkader Hamerkwartier' zal nader worden ingegaan op de belangrijkste onderdelen van deel B van de concept-Investeringsnota en de betekenis voor het onderhavige bestemmingsplan. De concept Investeringsnota is integraal als bijlage 2 en 3 bij de toelichting gevoegd.

2.3.2 Ruimtelijk ontwikkelkader Hamerkwartier

In samenspraak met marktpartijen en bewoners uit de omliggende wijken is het plan uit de projectnota verder uitgewerkt. Ook zijn verschillende aanvullende inventarisaties en onderzoeken uitgevoerd en is er met verschillende experts en adviseurs gesproken. Uiteraard zijn ook de deskundigen uit het gebied geconsulteerd, zoals vastgoedeigenaren, ondernemers en ontwikkelaars.

Voor zowel de kwantitatieve als kwalitatieve kaders geldt dat ze in de eerste plaats mogelijkheden bieden, stimuleren en inspireren en beogen ontwikkelingen in gang te zetten. Primaire doelgroep en aangesproken lezers zijn dan ook met name ontwikkelaars en hun architecten en adviseurs. Daarnaast vormen de ruimtelijke en functionele kaders ook het beoordelings- en toetsingskader voor de

bouwvoorstellen die deze partijen ontwikkelen. Met deel B van de concept Investeringsnota is dit kaderstellende product beschikbaar en is duidelijk welke ruimte er in te vullen is door ontwikkelaars.

2.3.2.1 Ruimtelijke uitgangspunten Hamerkwartier

2.3.2.1.1 Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan voor het Hamerkwartier is geen stedenbouwkundig plan zoals we in de Amsterdamse traditie gewend zijn: het is een kwantitatief ruimtelijk en programmatisch ontwikkelkader waarbinnen partijen worden uitgenodigd kavels en gebouwen te transformeren en intensiveren. Niet los te zien van, of toe te passen, zonder het kwalitatieve kader zoals aangeboden in het Beeldkwaliteitsplan (zie concept-Investeringsnota).

Stad rond het IJ

Met de zo goed als voltooide transformatie van de zuidelijke IJ-oever (tenminste aan het oostelijke IJ), de ingezette ontwikkeling van de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland én de lopende transformatie van de noordelijke IJ-oever ontstaat een nieuwe oriëntatie van Amsterdam op het IJ. Van stad aan de Amstel, via stad aan de scheggen, bouwen we aan de stad rond het IJ.

Stedelijke vraag en gefaseerde transformatie

Het Hamerkwartier is geen tabula rasa, geen verweesd haventerrein. De nieuwe economie van stadsverzorgende bedrijven en creatieve maakindustrie in het kleinschaliger noordelijk deel functioneert uitstekend in de setting van historisch vastgoed, waar ook een aantal woningen onder vallen. Ook de grootschaligere industriële complexenaan het IJ kennen een succesvolle tijdelijke exploitatie.

De behoefte en noodzaak tot transformatie en intensivering wordt dan ook veroorzaakt door de stedelijke vraag naar woningen, bedrijfsvastgoed en voorzieningen. Het Hamerkwartier telt ca. 80 grondeigenaren en erfpachters. Gemeente Amsterdam is daar één van en heeft slechts één uit te geven kavel in bezit. De transformatie vindt pas plaats als hij voor deze eigenaren voldoende rendeert. Soms zijn de gebouweigenaren ook de gebruikers van vastgoed, vaker zijn de bedrijven huurder. Bedrijven die veelal ook tijdens en na de transformatie willen blijven in het Hamerkwartier. De gemeente zou ook graag willen dat veel bedrijven blijven en zal hierin waar mogelijk faciliteren.

Zie hier de condities die de transformatie tot een delicate balans maken tussen verleiden en kaderstellen, bij het uitgangspunt dat de gemeente Amsterdam de verantwoordelijkheid heeft voor een goede ruimtelijke ordening.

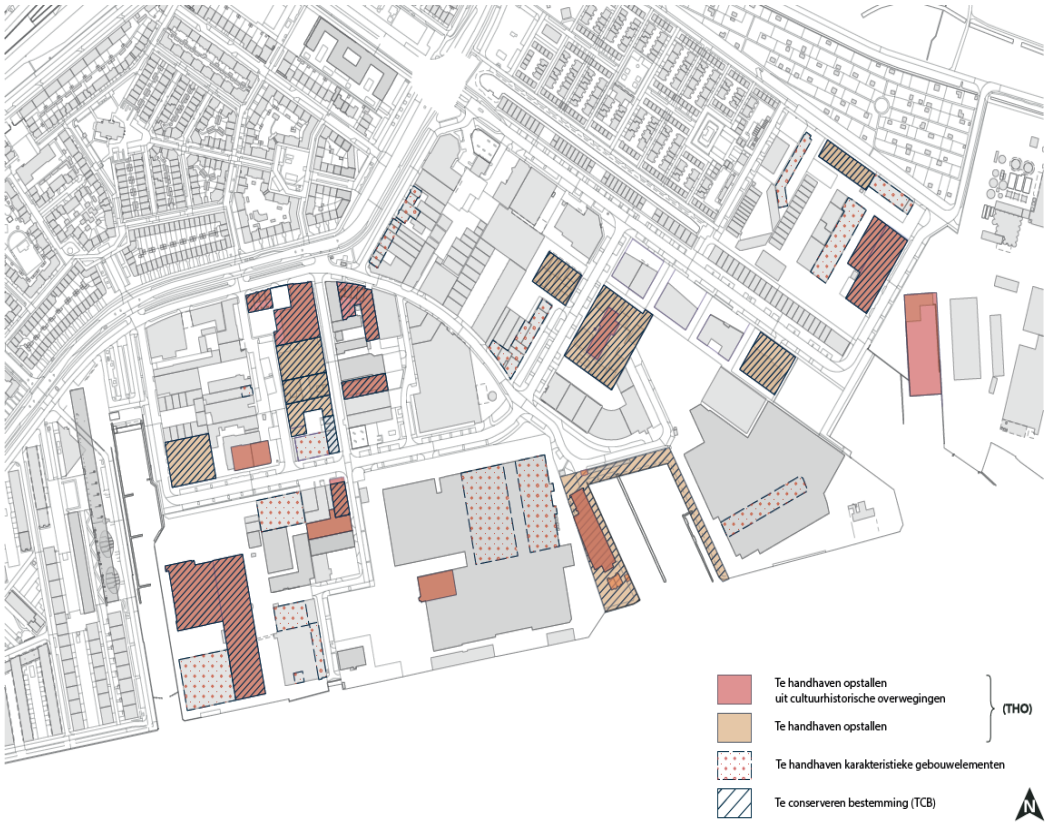
Het stedenbouwkundig plan is ruimte biedend en verleidend waar mogelijk, kader stellend en directief waar nodig. Op hoofdlijnen luidt het stedenbouwkundig plan als volgt:

Bestaande identiteit en structuren behouden

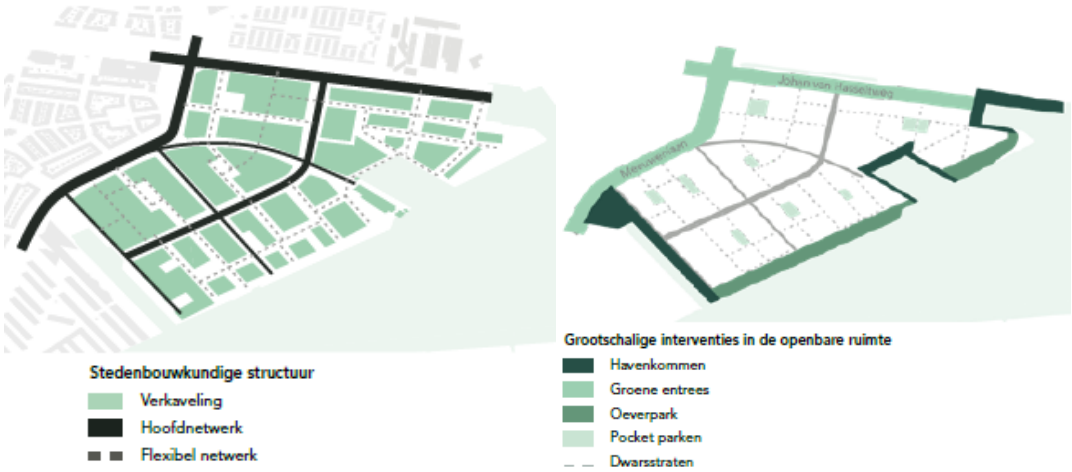
Uitgangspunt is de bestaande ruimtelijke structuur in het gebied. Daar bouwen we op voort, met de lijnen haaks op het IJ. Veelal blijven de bestaande kadastrale kavels de grondslag voor de herontwikkeling. Ongeveer een derde van het bestaande vastgoed blijft behouden. Het Gedempt Van Hasseltkanaal en het Gedempt Hamerkanaal vormen de hoofdontsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers en wandelaars is een fijnmaziger netwerk beschikbaar naar het IJ en langs het IJ.

De in het Hamerkwartier te handhaven bebouwing zijn weergegeven in onderstaand kaartbeeld. Er is zowel sprake van te handhaven waardevolle gebouwen (ca. 100.000m^2) danwel gebouwconstructies als het conserveren van waardevolle bestemmingen (adequate gebouwen, ca. 87.000m^2). Deze twee

verschillende vormen van behoud komen ook gecombineerd voor. Voor het behouden van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en gebouwconstructies geldt dat de concrete invulling hiervan nog in een volgende fase nader zal worden uitgewerkt in samenspraak met de dienst Monumenten en Archeologie.



Overzicht te handhaven opstallen/elementen (bron: concept Investeringsnota)



Hoofdopzet stedenbouwkunduge structuur

Grootschalige interventies

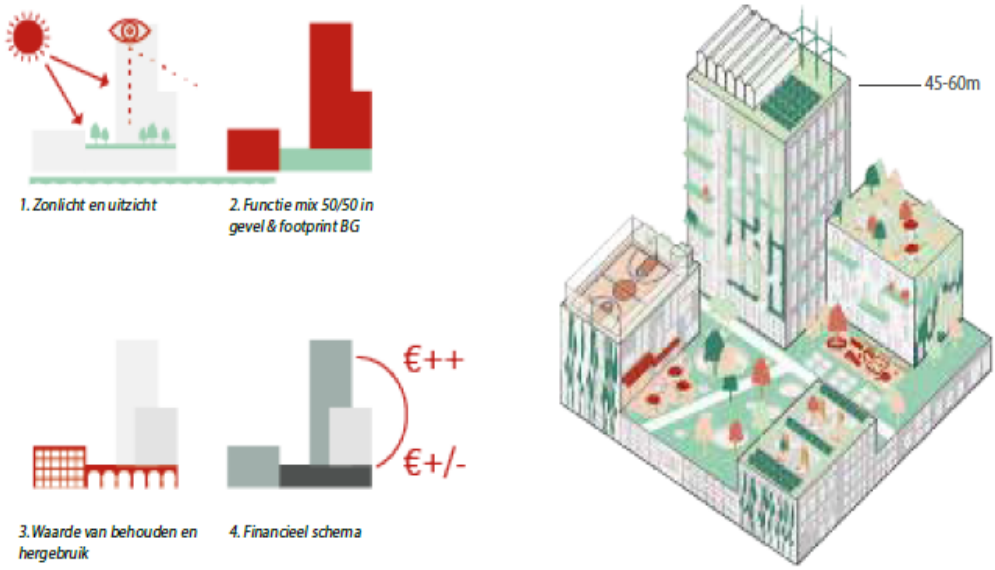
Grote interventies en herverkavelingen zijn beperkt en doelbewust gekozen waar noodzakelijk. De private oevers aan het IJ worden openbaar in de vorm van een 50 meter breed oeverpark over de hele lengte van het Hamerkwartier. In grote ontwikkelvelden worden straten toegevoegd om bereikbaarheid van woningen, bedrijven en voorzieningen te garanderen.

De Van Hasseltweg wordt in de eindsituatie vergroend en getransformeerd tot een belangrijke schakel in het stedelijk fiets- en openbaar vervoernetwerk. Om dat mogelijk te maken, wordt de strook bedrijfsbebouwing aan de noordoostkant van de weg verworven en gesloopt. De gemeente zal waar mogelijk faciliteren in het vinden van vervangende bedrijfsruimte binnen of buiten het Hamerkwartier, maar kan hier geen garanties over afgeven.

Het Hamerblok

Voortbouwend op de bestaande structuur en als meest passende oplossing is gekozen voor een grid met langgerekte ontwikkelvelden haaks op het IJ, met een gemiddelde maat van 50 x 150 meter. De blokken zijn samengesteld uit bestaande gebouwen en nieuw toe te voegen bedrijfsloodsen, ranke woontorens en samengestelde bouwblokken. De basis-bouwhoogte is 17 meter (ten noorden van het gedempt Hamerkanaal), respectievelijk 21 meter (ten zuiden van het gedempt Hamerkanaal), afgewisseld door loodsen van 9 meter hoog, met vrije hoogte van 8 meter, en ranke torens tot 45 respectievelijk 60 meter. We noemen deze typologie het Hamerblok. Per ontwikkelveld zijn meestal twee hoogteaccenten mogelijk, altijd samen te realiseren met een bedrijfsloods met toegankelijke collectieve daktuin. Er worden geen gesloten bouwblokken gerealiseerd met omsloten binnentuinen. Met uitzondering van een informele doorsteek per blok en functionele hoven en terugliggende rooilijnen wordt de hele footprint bebouwd met een 9 meter hoge plint. Deze plint bestaat uit 1 of 2 verdiepingen.

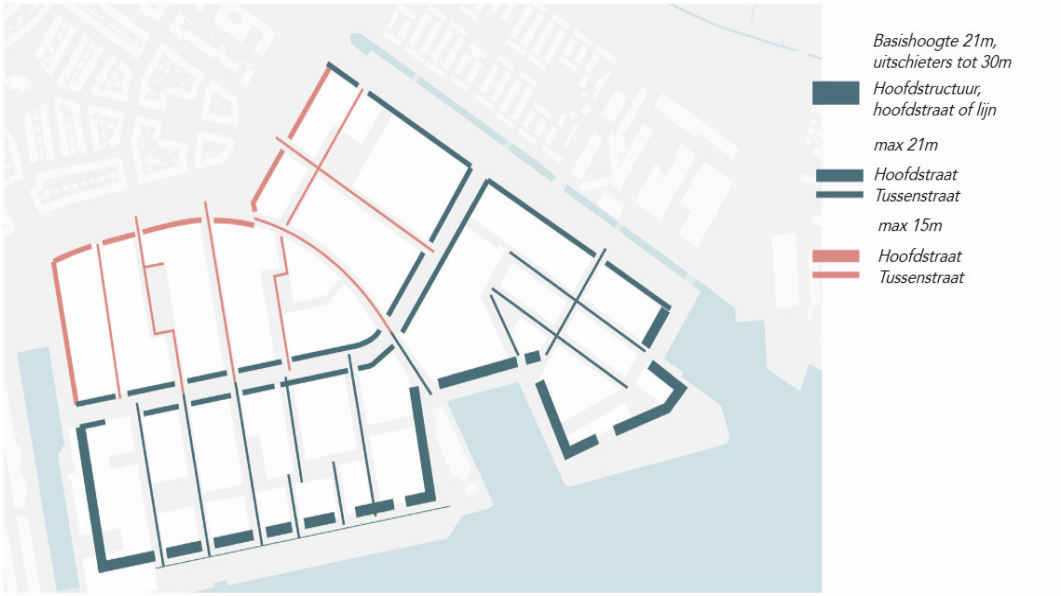
Autoparkeren gebeurt ondergronds. Kubieke meters bovengronds worden ingezet voor functies die een bijdrage aan het Hamerkwartier leveren: wonen, werken en voorzieningen. Op de daken van loodsen worden groene daktuinen aangelegd, toegankelijk voor bewoners van ernaast gelegen woongebouwen. Dit groen is zichtbaar vanuit het publieke domein en de bescheiden hoogte van 9 meter zorgt voor dag- en zonlicht in de straten en een variatie in gevelwanden. Blokpaspoorten en beeldkwaliteitsplan (beiden zie deel B van de concept-Invesetringsnota) geven hierover uitsluitsel. Deze typologie is in opdracht van Project Hamerkwartier door vier architectenbureaus getest op wenselijkheid en haalbaarheid. Deze studies bevestigen de kwaliteit en mogelijkheden van deze typologie, en leveren aanbevelingen op. Deze zijn vertaald in het ontwikkelkader. Al eerder genoemd – er is een verschil tussen de noord- en zuidkavels. De noordelijke kavels kennen meerdere eigenaren en erfpachters, vragen om onderlinge afstemming over ruimtelijke en programmatische invulling binnen het betreffende bouwveld, en kennen een strakkere ruimtelijke regie vanuit gemeente. Op de zuidelijke kavels, die groter zijn en per eigenaar meerdere ontwikkelvelden beslaan, is meer ruimte voor flexibiliteit en uitwerking van het stedenbouwkundig plan, binnen gemeentelijke kaders en uitgangspunten.



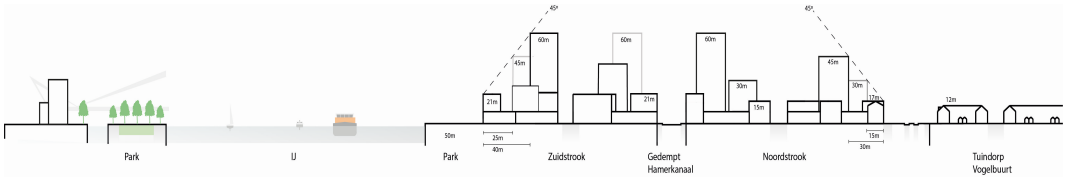
▲ Schematische weergave Hamerblok, met belangrijke elementen

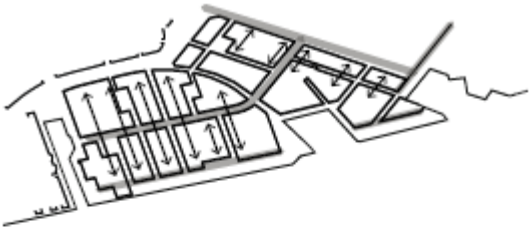
Elementen Hamerblok

De als bijlage 18 bij het concept Investeringsbesluit opgenomen Hoogbouw Effect Rapportage (HER) beschrijft de visie, de mogelijkheden en de effecten ten aanzien van bouwhoogtes en hoogbouw. Kern is de regulering van de basishoogte van 15 resp. 20 meter, aantal en hoogte van hoogbouwaccenten en de getrapte opbouw vanaf de tuindorpen en vanaf het IJ. Spelregels borgen meer lokale kwaliteiten en hebben onder andere betrekking op set-backs vanaf voorgevelrooilijnen voor hoogbouw, de gemaximeerde footprint voor hoogbouw, de gerichtheid en minimale onderlinge afstanden. Op de Hamerkop, de landtong tussen GVB pontveer haven en Van Hasseltkanaal zijn drie hoogbouwaccenten van 80, 100 en 120 meter mogelijk, binnen een nader vast te stellen compositie.

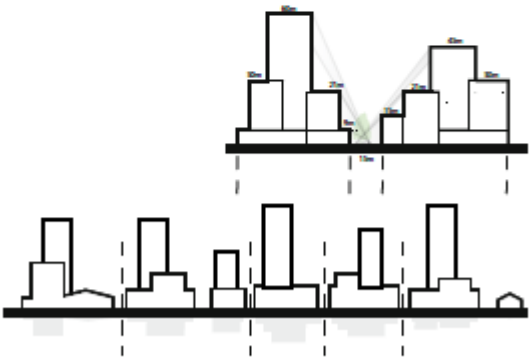


▲ Schematische weergave maximale bouwhoogte aan de straten

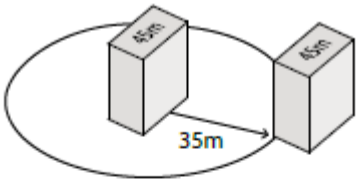


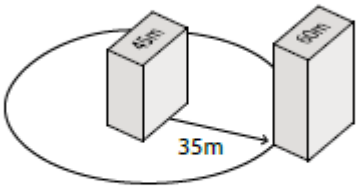


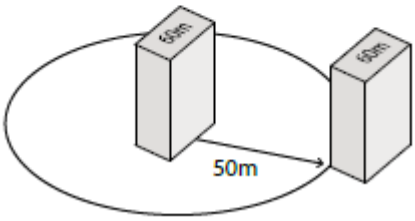
Richting hoogbouw accenten tov IJ en Johan van Hasseltweg



Luchtig silhouet door getrapte opbouw







Afstand tussen de verschillende torens

Maximale bouwhoogten aan de straten en spelregels hoogbouw

Hoogbouwaccenten worden niet direct aan het IJ gesitueerd, maar liggen in de tweede lijn. Dit zorgt, samen met de setbacks, voor een getrapte opbouw van het bouwblok. Torens ten westen van de Schaafstraat staan haaks op het IJ. Aan de oostkant van de Schaafstraat zijn zij georiënteerd naar de Johan van Hasseltweg. Deze regel heeft als doel de doorzichten vrij te houden en een luchtig silhouet te garanderen. Tussen buurten en IJ en vice versa, maar ook diagonaal. Ook wordt met de afstandsregel voldoende vrij uitzicht geborgd voor woningen in de torens. Ten slotte wordt hiermee voorkomen dat hoge torens in lijnopstelling komen te staan. Setbacks garanderen voldoende dag- en zonlicht in straten en zorgen voor een stedelijke beleving waarin de plint domineert.

Bij planuitwerking is afwijking van de afstandsregel mogelijk, indien aantoonbaar in voldoende mate voldaan wordt aan de te borgen kwaliteiten, dit ter beoordeling van het supervisieteam. Naast dichtslibben van doorzichten en uitzicht en voorkomen van lijnopstelling van hoge torens streeft het supervisieteam ook naar variatie in bouwhoogte rond de 60 meter. Per ontwikkeling wordt hiertoe een passende stimulus ingezet.

Impressie grootschalige ontwikkeling aan het IJ

Bovenstaande kaders zijn in deel B van de concept Investeringsnota Hamerkwartier verder uitgewerkt in sturende principes, bouwveldprincipes en gebouwprincipes.

Impressie Hamerkwartier met hoogbouwaccenten (bron: concept Investeringsnota)

Specials

Zowel de kavels als de bebouwing aan het IJ zijn grootschaliger dan de landinwaarts gelegen kavels en gebouwen. Een fenomeen dat zich op meer plekken aan de noordelijke IJ-oever laat zien, zowel in industriële loodsen als nieuwbouw. Naast hoogbouw leveren deze grootschaliger gebouwen een robuuste en herkenbare kadering van het open IJ. In het Hamerkwartier blijven o.a. de Kromhouthal en de voormalige STORK-loods op de Hamerkop staan als relicten uit het industrieel verleden. Mogelijk worden ze passend uitgebreid met nieuwbouw. Zo dragen ze bij aan een gevarieerd en herkenbaar silhouet aan het IJ. Ook op de kavels van DRAKA en Amvest is ruimte voor een in schaal robuust gebouw.

2.3.2.1.2 Openbare ruimte

Het *Handboek Openbare Ruimte* bevat uitgangspunten voor het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte van het Hamerkwartier. Het beschrijft de gewenste kwaliteit van de ruimtes en welke functionaliteiten daarbij horen. Locaties van de straten, pockets en inrichtingselementen zijn indicatief en worden later in het proces bepaald.

De geschiedenis van Hamerkwartier is geworteld in het verleden als industrieel gebied op de grens tussen het IJ en de Vogelbuurt. De ruimtelijke structuur van de huidige openbare ruimte van Hamerkwartier wordt bepaald door de kanaalprofielen en industriële functies die ooit het gebied via water bereikbaar moesten houden. Op deze manier kan de geschiedenis van het gebied nog steeds gelezen worden in de ruimtelijke structuur.

Ambitie openbare ruimte

De concept Investeringsnota geeft ook kaders voor de openbare ruimte. Het Hamerkwartier kent de volgende ambities voor de openbare ruimte:

- Gezond: divers groen dichtbij, focus op fietser en voetganger, voorzieningen in de buurt, aanleiding geven tot bewegen (sport en spelen).
- Klimaatadaptief: rainproof, veel bomen voor schaduw, inheemse beplanting en ecologie.
- Circulair: hergebruik bestaande materialen, bestaande objecten integreren in het ontwerp
- Verbonden: veilige looproutes naar omliggende buurten; sport en speelprogramma wordt complementair aan het aanbod in de omgeving.
- Flexibel: dubbelgebruik van de ruimtes door bewoners en bedrijven; minimaliseren vaste objecten in de straten; minimale hoogteverschillen tussen rijweg en trottoir.
- Divers: zichtbare geschiedenis, gevarieerd aanbod van voorzieningen, diverse openbare ruimtes; ruimte voor eigen invulling.

▲ Verbinding met omgeving

▲ Groene randen

▲ Continue route langs het water

▲ Hoofdaansluiting

▲ Straten

▲ Bijzondere plekken

Ruimtelijke structuur

concept inrichting Openbare ruimte Hamerkwartier (bron: concept Investeringsnota)

Fasering en tijdelijke inrichting

De openbare ruimte wordt in fases aangepakt. In de tussentijd wordt een tijdelijke openbare ruimte ingericht die leefbaar, veilig en bereikbaar is. Er wordt een BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) kader opgesteld. Kabels en leidingen worden vervangen in het Gedempt Hamerkanaal en in de Schaafstraat – dit wordt ook wel de backbone genoemd. De rotonde bij de Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg wordt omgevormd tot kruispunt.

Woon- en werkstraten

Werk- en woonstraten moeten autoluw worden ingericht. Verblijfskwaliteit en veiligheid staat centraal. Deze straten worden toegankelijk voor verkeer tot 7.5 ton en niet langer dan 10 meter. Door de lage verkeersintensiteit van de woonwerkstraten, het alleen faciliteren van laden en lossen (geen auto parkeren), ontstaat na werktijden ruimte voor bewoners om de straat te gebruiken. De laad en losstrook kan samen met het trottoir als brede stoep gebruikt worden. Lage banden helpen om de hele breedte van de straat als een geheel te benutten.

Tussenruimte

Op de kavels wordt een extra verlengstuk van de bedrijfsvloer mogelijk gemaakt, een zogenoemde tussenruimte. Bedrijven kunnen tijdelijk in deze ruimte hun goederen stallen, werk uitvoeren, etc. Deze tussenruimte zal functioneren als een voortuin van bedrijven. De tussenruimte is te allen tijde openbaar toegankelijk.

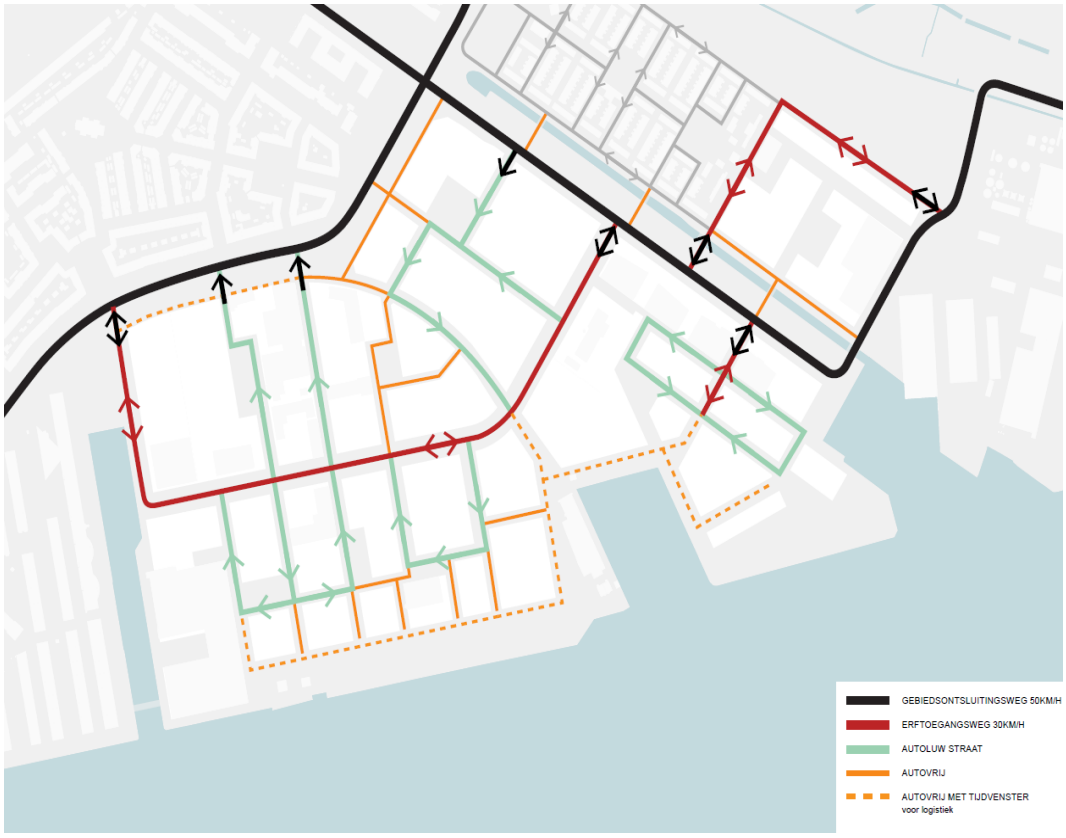
Mobiliteit- autoluwe wijk

Vanuit mobiliteit geldt voor Hamerkwartier het uitgangspunt voor een autoluwe wijk conform het Mobiliteitsplan Hamerkwartier (zie bijlage 9). Hierbij gelden de volgende voorwaarden.

- Voetgangers, fietsers en OV staan in Hamerkwartier centraal.
- Autoverkeer wordt zo veel mogelijk opgevangen in parkeergarages aan de randen van het gebied.
- Wie bij zijn voordeur moet zijn met de auto, kan er bij (AOV, mindervalide bewoners, etc.).
- Er komen bredere stoepen, met ruimte om te verblijven en elkaar te ontmoeten.
- Fijnmazige loopnetwerk en een hoge verblijfskwaliteit nodigt uit tot bewegen.
- Logische en directe routes naar dagelijkse voorzieningen, brede stoepen en goede oversteekplaatsen, ook van en naar omliggende buurten.
- Meer ruimte voor laden en lossen,parkeren van fietsen, scooters, kleine elektrische voertuigen.
- Deelmobiliteit volop beschikbaar, als alternatief voor (auto) bezit.

Bedrijvenlogistiek

- Voor laden en lossen wordt een extra brede bezoekers parkeerstrook (gemaakt op de maat van een 7,5 ton vrachtwagen).
- Gedempt Hamerkanaal is toegankelijk voor al het verkeer, woon-/werkstraten faciliteren vrachtwagens tot 7.5 ton en maximaal 10m lang.
- Oeverpark en plinten van Meeuwenlaan kunnen tijdens venstertijden bevoorraad worden.
- Verhuizers, nood-en hulpdiensten kunnen elk gebied bereiken.



Verkeersstructuur Hamerkwartier (bron: concept Investeringsnota)

Bezoekersparkeren

Een parkeerhub (boven of ondergronds) aan de rand van de gebied zal het grootste deel van het bezoekersparkeren opvangen. De parkeervoorzieningen moeten altijd openbaar zijn. In openbare ruimte komen plekken voor laden en lossen. Hierbij geldt:

- Gedempt Hamerkanaal is voorzien van laden en lossen plekken, kort parkeren buiten werktijden is hier toegestaan.
- Laad en losplekken in de woon-/werkstraten zijn na werktijden voor het verblijven van bewoners, parkeren is hier niet mogelijk.
- Mindervalide parkeerplaatsen zijn mogelijk in alle auto toegankelijke delen.
- Deelauto's in de parkeerhubs.

Fietsparkeren

Voor het Hamerkwartier gelden fiets- en scooterparkeernormen zoals omschreven in de 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter'. Benodigde parkeerplaatsen voor wonen en niet-wonen worden gerealiseerd op eigen kavel. Bezoekersparkeren voor woningen worden gerealiseerd in de openbare ruimte en bedraagd minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning en 0,13 parkeerplaats voor scooters. Bezoekers kunnen parkeren in daarvoor aangewezen vakken.

Maaiveldhoogtes en rainproof

- Gemiddelde maaiveldhoogte is 1.00+ NAP.
- Kans voor ophogen is minimaal door aanwezigheid van bestaande gebouwen die behouden blijven.
- Openbare ruimte moet minimaal 60 millimeter neerslag per uur kunnen afvoeren.
- Actief infiltreren in Hamerkwartier is niet mogelijk.
- In Meeuwenlaan komt een wadi om overtollig water van noordelijke straten naar het Motorkanaal te sturen.
- Waterafvoer naar Gedempt Hamerkanaal zo veel mogelijk beperken.

Overzicht maaiveldhoogtes (bron: concept Investeringsnota)

Materialen

Hamerkwartier is een industrieel gebied, waar diverse relicten en materialen vertellen over hetverleden. Het gebied is ruw, rauw en functioneel. Het is van belang voor het behoud van dit industriële karakter om historische materialen een plek te geven in de openbare ruimte. Deze materialen zijn betonplaten en gebakken klinkers. Stelconplaten worden hergebruikt voor laden en lossen en parkeerplekken. Hergebruikte gebakken klinkers worden toegepast in het trottoir. Om zo veel mogelijk hergebruikt materiaal toe te passen is een onderzoek nodig om te bepalen welk formaat gebakken klinkers het meest beschikbaar is en past in het gebied. Er wordt nu uitgegaan van linge- of dikformaat.

De openbare ruimte wordt een verlengstuk van de bedrijfsvloer, er komen laad-en-losplekken om logistiek te faciliteren. In de woon-/werkstraten worden lage trottoirbanden toegepast voor comfortabel in- en uitrijden van vrachtverkeer. Ter bescherming van de bomen wordt voorgesteld om een vierkante (beton) boomkrans te onderzoeken en deze zo te ontwerpen dat regenwater wordt doorgelaten.Voor bijzondere plekken is de materialisering nader te bepalen.

Ondergronds, kabels en leidingen Straatprofielen

In de concept Investeringsnota is een aantal uitgangspunten benoemnd voor de ondergrond;

- Gedempt Hamerkanaal als het hoofdtracé voor kabels en leidingen.

- Regeneratieleiding in Gedempt Hamerkanaal, WKO leidingen op de kavels.
- Trafo's worden inpandig opgelost.
- In de 15m straten is voldoende ruimte voor een rij bomen.

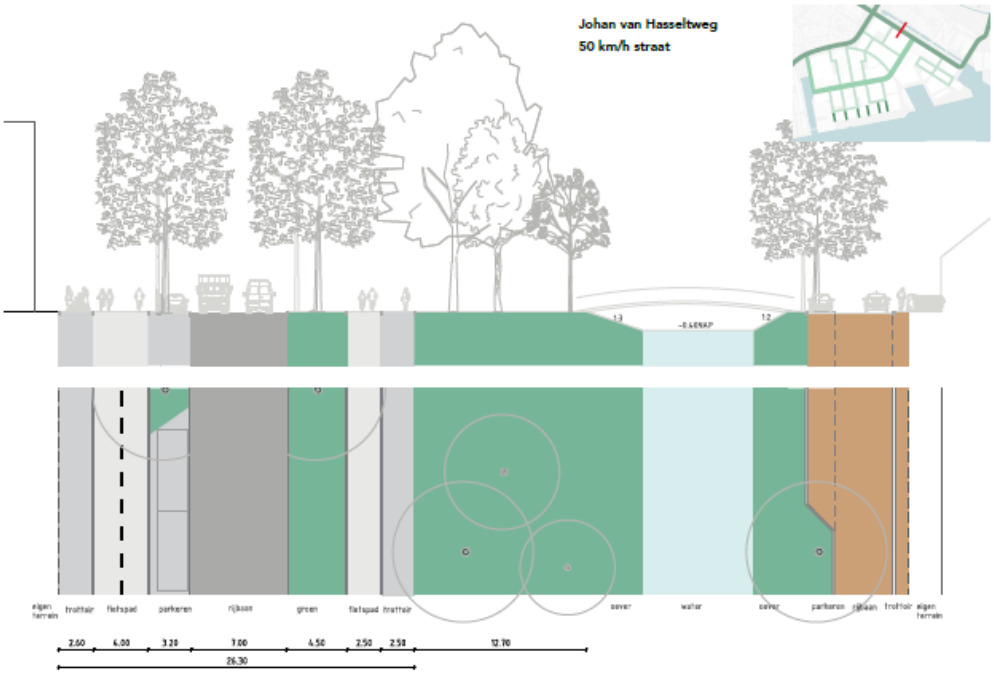
Afvalinzameling

Het doel is om zo veel mogelijk van het huishoudelijk afval en bedrijfsafval gescheiden in te zamelen. Gescheiden fracties maken hergebruik mogelijk. De hoge toekomstige dichtheden in het Hamerkwartier bieden echter beperkt ruimte voor gescheiden afvalcontainers in de openbare ruimte. Er is gekozen om bewonersafval in ondergrondse afvalcontainers in de openbare ruimte in te zamelen. Afval van niet-woonfuncties wordt niet in de openbare ruimte, en uit het zicht, opgelost.

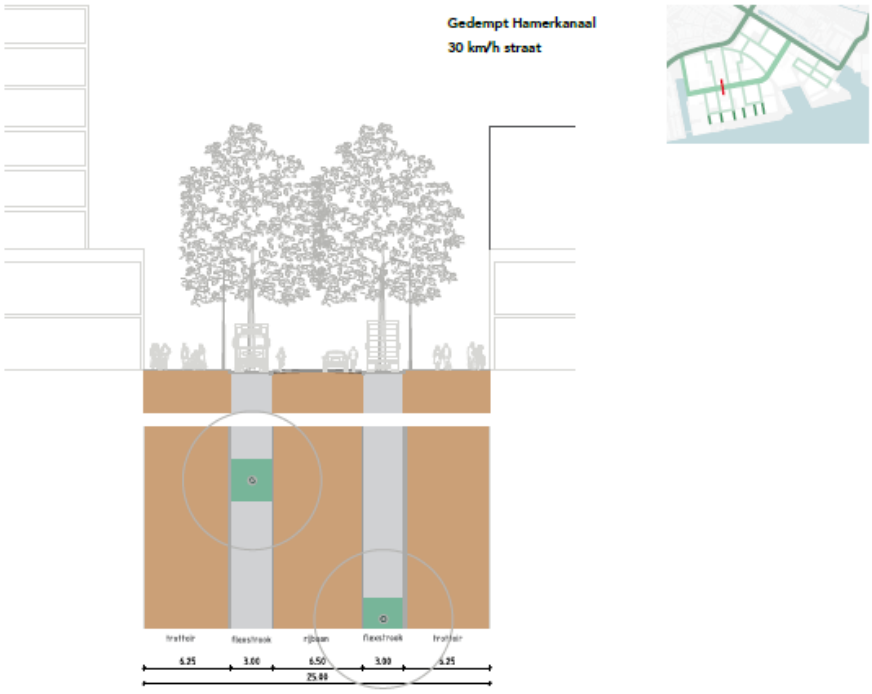
Prognose ligging afvalinzamelingslocaties

Straatprofielen

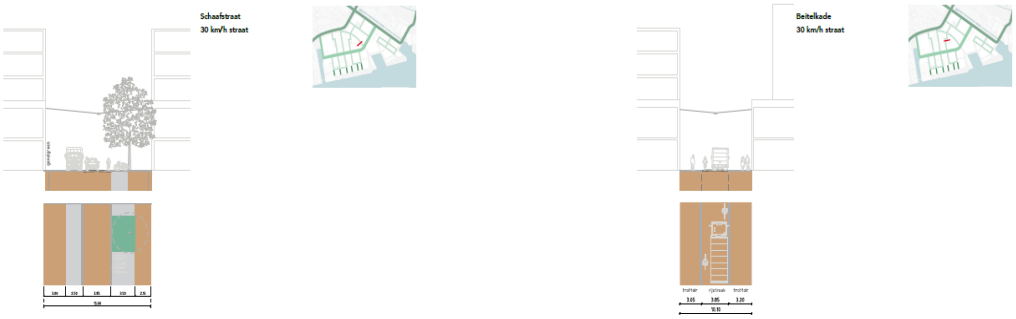
In het concept Investeringsbesluit is een aantal straatptofielen opgenomen. Onderstaand zijn de voor de ontwikkeling van het plangebied Exclusiva meest relevante profiele opgenomen; Johan van Hasseltweg, Gedempt Hamerkanaal, Schaafstraat en Beitelkade.



Profiel Johan van Hasseltweg



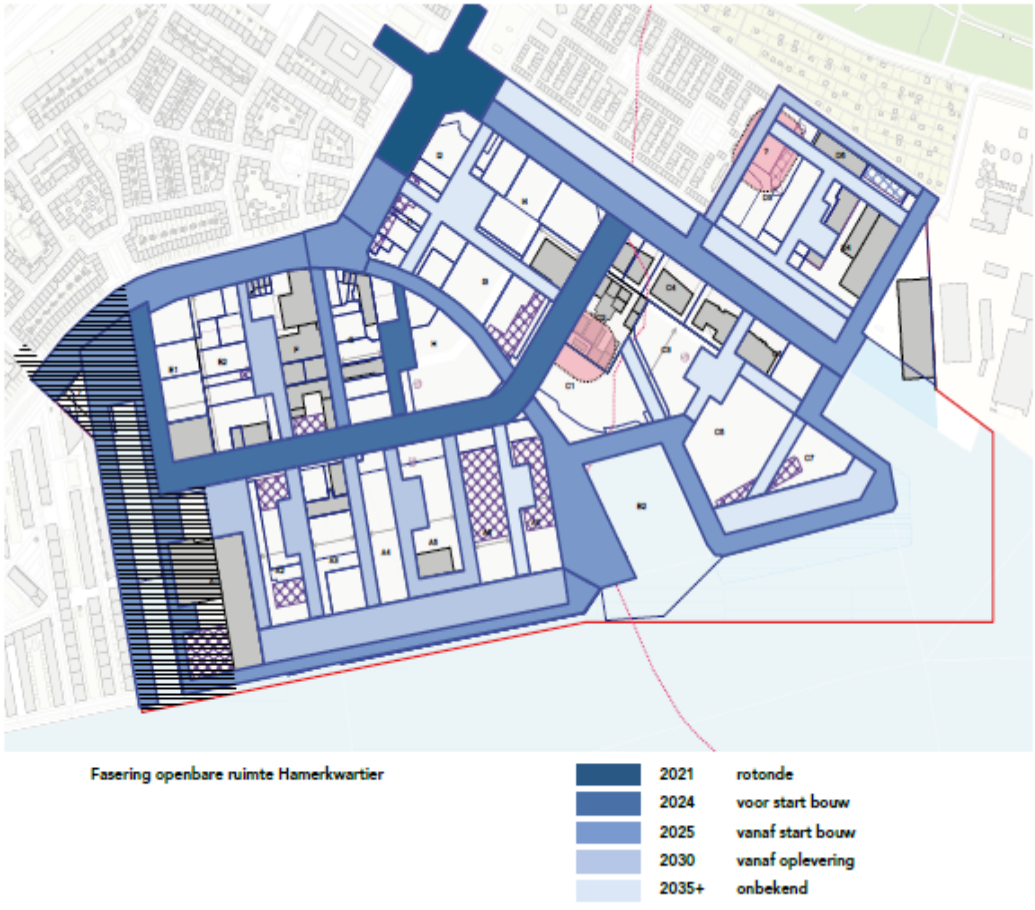
Profiel Gedempt Hamerkanaal



Profiel Schaafstraat en Beitelkade

Fasering

De openbare ruimte wordt in fases aangepakt. Als eerste wordt de rotonde Meeuwenlaan/Johan van Hasseltweg omgevormd naar een kruispunt. Kabels en leidingen worden vervangen in het Gedempt Hamerkanaal en de Schaafstraat – de backbone. In de tussentijd komt er een tijdelijke openbare ruimte die leefbaar, veilig en bereikbaar is. Er wordt een BLVC-kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) opgesteld.



Fasering openbare ruimte (brond: concept Investeringsnota)

Regie op de openbare ruimte, door BLVC-kader en Impactanalyse BLVC-kader, faseringsdraaiboek en impactanalyse

Om regie te voeren op de openbare ruimte en alle uitvoeringswerkzaamheden in het Hamerkwartier op elkaar af te stemmen, maken we gebruik van een aantal producten. Allereerst het BLVC-kader. Hierin zijn de generieke uitvoeringseisen opgenomen die de gemeente stelt aan werkzaamheden in (en/of met invloed op) de openbare ruimte. Daarnaast hanteren we het faseringsdraaiboek voor het gehele gebied en de impactanalyse. Tot slot de impactanalyse. Bouwen in een gebied in transitie vereist continu analyseren, faciliteren, faseren, coördineren en handhaven van afspraken. Hoe zijn de verschillende verkeersstromen in het gebied geborgd en welke projecten zijn wanneer in uitvoering? Hoeveel (bouw)ruimte kan er eigenlijk per project onttrokken worden aan de openbareruimte? Dit wordt in de impactanalyse door de BLVC-adviseur (samen met het technisch team Hamerkwartier) proactief verkend. Zo vinden we potentiële knelpunten tussen geplande werkzaamheden en de activiteiten van de huidige gebruikers en kunnen we die zo mogelijk preventief aanpakken. Naast organisatorische en communicatieve maatregelen, kunnen dat tijdelijke maatregelen in de openbare ruimte of aan de infrastructuur zijn. Indien de impactanalyse hiertoe aanleiding geeft, worden ook eventuele ‘nadere uitvoeringseisen’ vastgesteld.

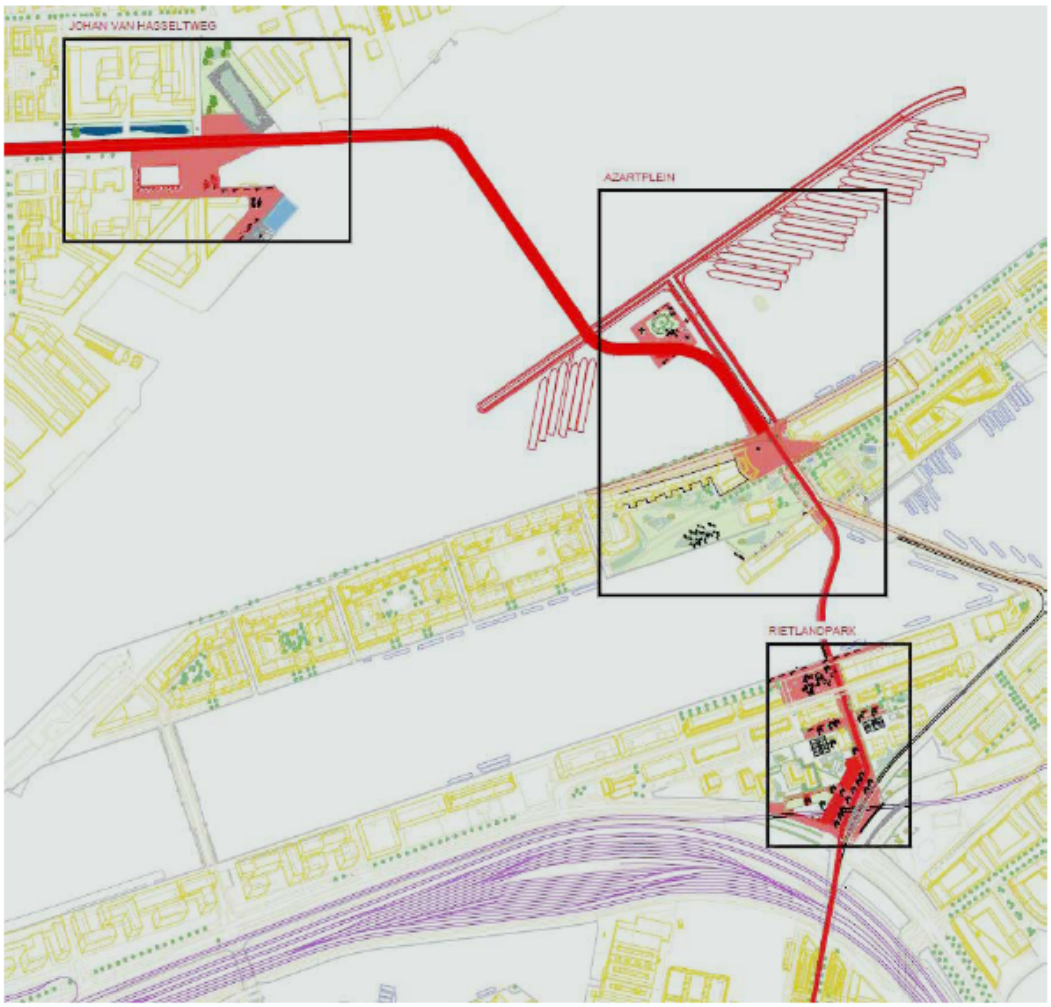
Proces

Elk project krijgt altijd het vastgestelde BLVC-kader Hamerkwartier mee (generieke uitvoeringseisen), plus eventuele aanvullende projectspecifieke eisen (voortkomend uit de impactanalyse). Op basis hiervan stelt de ontwikkelaar (of doorgecontracteerde bouwaannemer) of de maaiveld/infra-aannemer van een project een BLVC-uitvoeringsplan op.

Advies Oeververbinding

De Commissie Oeververbindingen onder leiding van D’Hooghe stelt twee bruggen voor, een aan de westkant en een aan de oostkant van de stad, om de binnenring van Amsterdam te voltooien. Deze bruggen zijn bestemd voor voetgangs, fietsers en wordt gebruikt door een tram/bus om het Amsterdam Noord beter te verbinden met de stad. De verbinding aan de Oostkant wordt voorgesteld vanuit Azartplein naar de huidige pontaanlanding bij het Hamerkwartier. Dit heeft vergaande consequenties voor de ontwikkellocaties gelegen bij deze aanlanding. In de concept Investeringsnota Hamerkwartier wordt de balans gezocht tussen reserveringen, die zorgen dat de oeververbinding mogelijk gemaakt kan worden, en een doorkijk naar mogelijke inpassingen.

▲ Afbeelding uit adviesrapport Oeververbindingen Sluiten van de binnenring via twee bruggen



▲ Eerste ideeën voor Oostelijke oeververbinding, takt aan op de Johan van Hasseltweg

Globale ligging oeververbinding

2.3.2.1.3 Beeldkwaliteit

Sturen en verleiden, regie op ruimtelijke kwaliteit

Bij de transformatie van het Hamerkwartier wordt gestreefd naar een hoge ruimtelijke kwaliteit. Met het beeldkwaliteitsplan (zie deel B concept Investeringsnota Hamerkwartier) wordt aangegeven met welke sturende principes de gemeente deze hoge kwaliteit wil bereiken. Daarbij is het beeldkwaliteitsplan, samen met een proactieve bouwplanbegeleiding door het supervisieteam, met name een stimulerend kader voor ontwikkelaars en architecten. Daarnaast biedt het een helder toetsingskader. Omdat de transformatie van het Hamerkwartier een langjarig proces zal zijn dat wel twee decennia zal beslaan zorgt het beeldkwaliteitsplan met bijbehorend protocol ook voor continuiteit in het kwaliteitsniveau van bouwplannen.

De sturende principes zijn te vinden in het tweede deel van het beeldkwaliteitsplan. Ze zijn gebaseerd en worden gemotiveerd door de kernwaarden en ambities, maar ook de context en condities die voor het Hamerkwartier gelden. Die zijn te vinden in het eerste deel van het beeldkwaliteitsplan en in het

hoofdstuk stedenbouwkundig plan. De sturende principes staan dus in dienst van het bereiken van de kernwaarden en ambities en zijn daarmee middelen en geen doelen op zich.

Sturende principes

Sturende principes zijn de instrumenten om kwaliteit te bereiken. Het gaat om concrete handvaten voor de ontwerper en voertuigen in het gesprek tussen architect en supervisieteam.

Deze sturende principes kennen vier schaalniveaus:

- Het Hamerkwartier;
- Het bouwveld;
- Het gebouw;
- Het gebouwelement/functionaliteit.

De stedenbouwkundige principes, die gelden voor het hele Hamerkwartier, staan uitgebeid beschreven in de concept Investeringsnota. De bouwveldprincipes, gebouwprincipes en principes voor wat betreft gebouwelementen en functionaliteiten zijn terug te vinden in deel B van de concept Investeringsnota.

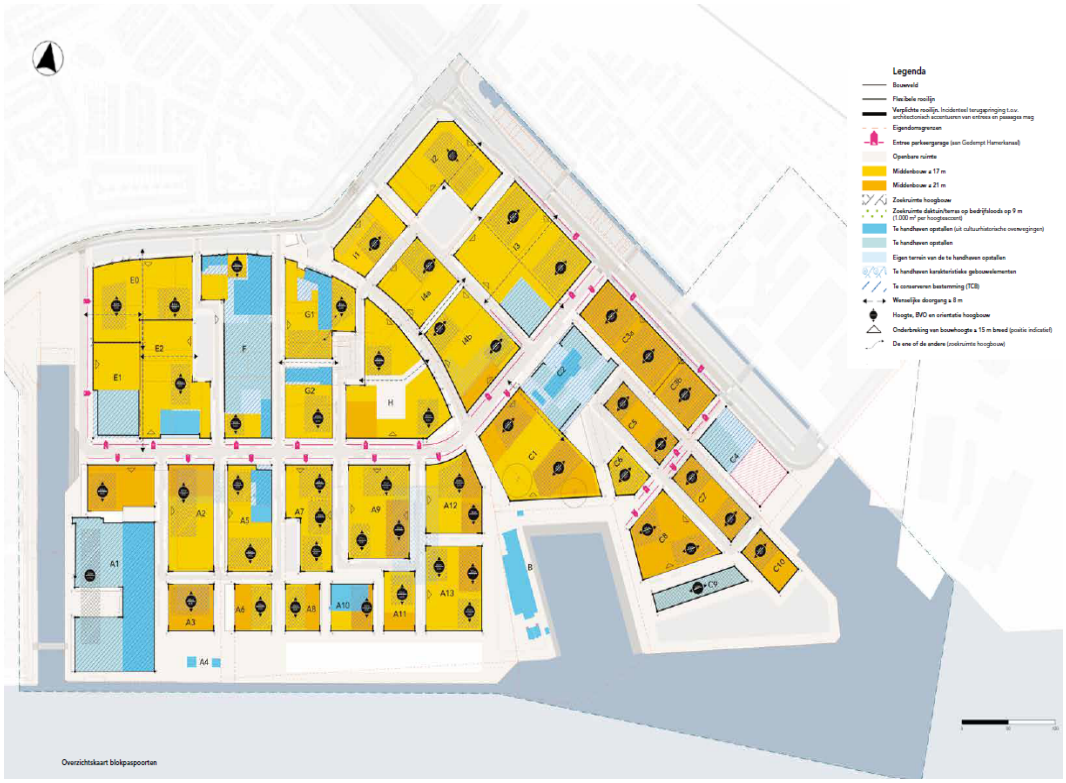
CRK en supervisie

De finale toets van bouwplannen op beeldkwaliteit is de verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de onafhankelijke Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Zij doet dit op basis van de voor het Hamerkwartier relevante gebiedstyperingen in de welstandsnota De schoonheid van Amsterdam. Daarmee is een logische continuiteit en verwachtingenopbouw in de kwalitatieve bouwplanbegeleiding gewaarborgd.

Supervisor en supervisieteam begeleiden bouwplannen pro-actief op basis van het Beeldkwaliteitsplan met als doel een meest passend plan binnen de opdracht van de opdrachtgever en de context van het Hamerkwartier. De supervisor adviseert de CRK middels een onderbouwd advies. De CRK behoudt echter haar onafhankelijke verantwoordelijkheid en bevoegdheid een finaal advies op een bouwplan te formuleren.

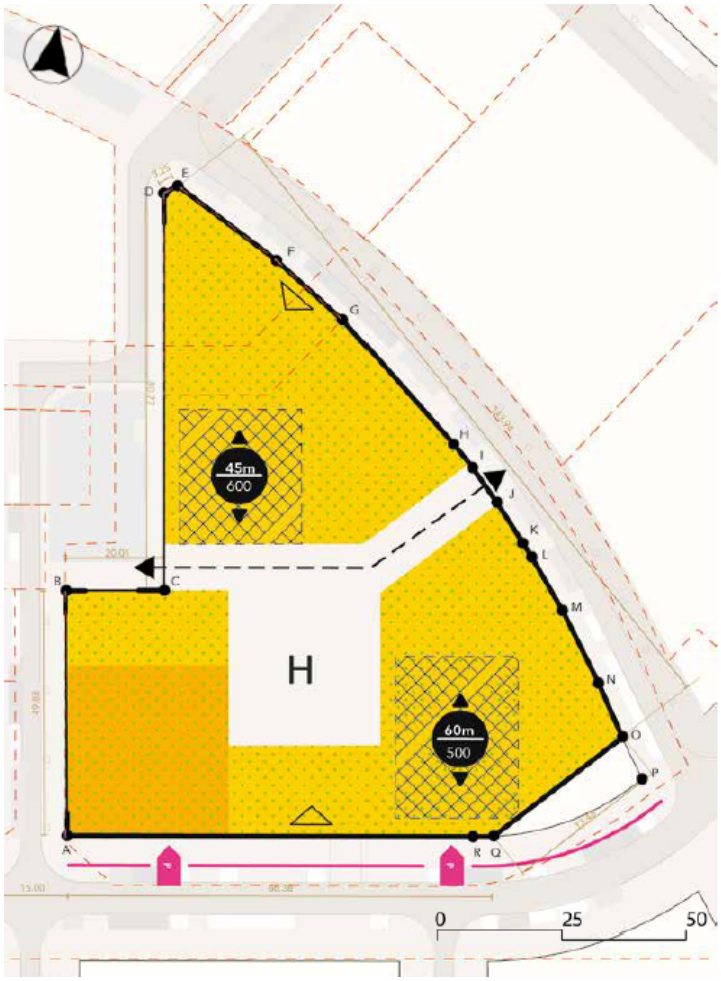
2.3.2.1.4 Blokpaspoort

Hoofdstuk 5 van deel B Investeringsbesluit Hamerkwartier bestaat uit een precisering van de ontwikkelruimte, voor zowel de ruimtelijke als programmatische mogelijkheden. Dit hoofdstuk 5 'Blokpaspoorten', wijst het plangebied Exclusiva aan als 'bouwveld H', zie onderstaande overzichtskaart van de blokpaspoorten:

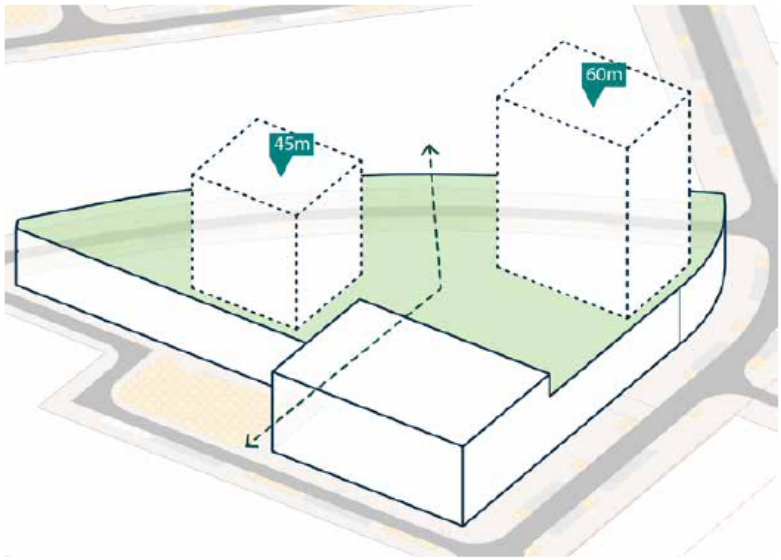


Overzicht blokpaspoorten bouwvelden Hamerkwartier (bron; concept Investeringsnota Hamerkwartier)

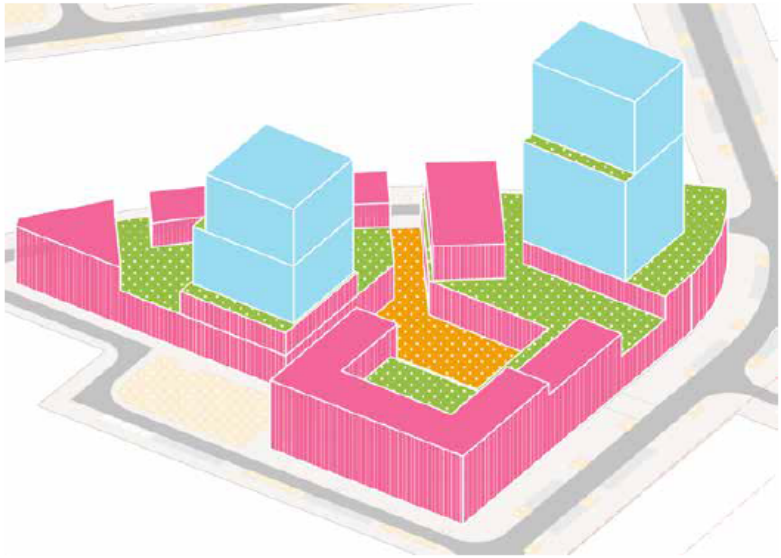
Voor het Exclusivakavel, op bouwveld H is het onderstaande blokpaspoort opgesteld (zie blokkaart met legenda en blokinformatie). Dit blokpaspoort vormt het kader voor de ontwikkelingen op deze kavel en is verwerkt in het onderhavige bestemmingsplan.


45m
600
60m
500
H
0
25
50

Blokpaspoort locatie Exclusiva (bron: concept Investeringsnota)



Opbouw blokvolume



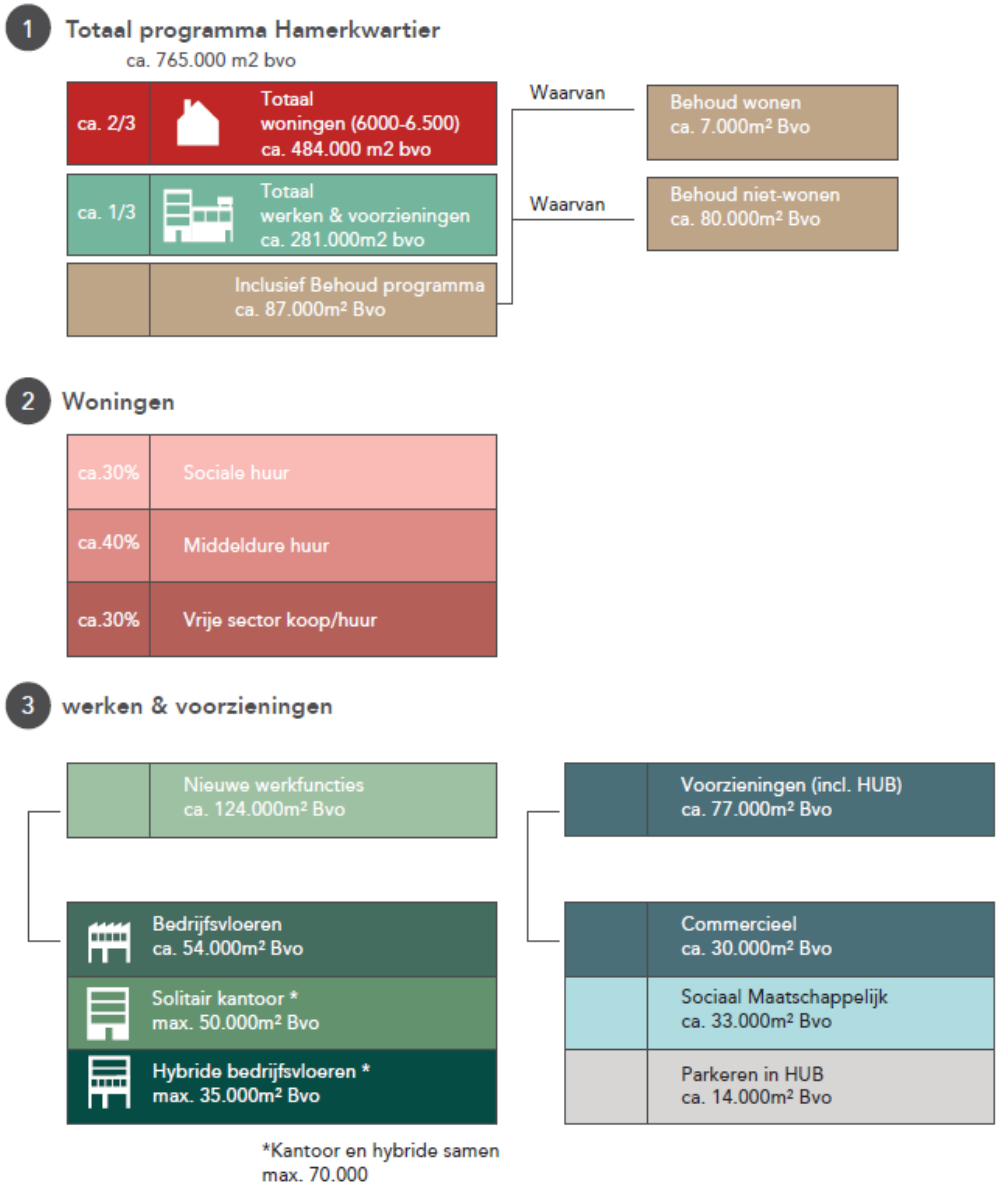
Voorbeeld uitwerking

Bouwweld Exclusiva opbouw blokvolume en voorbeeldуitwerking (bron Concept Investeringsnota)

2.3.2.2 Programmatische uitgangspunten Hamerkwartier

Programmadifferentiatie in een hoogstedelijke setting karakteriseert Hamerkwartier. 2/3 van het totaalprogramma zal wonen zijn, 1/3 voorzieningen en werken. Onderstaande tabel geeft een nadere duiding van de onderverdeling binnen deze twee categorieën. Voor wonen geldt, naast een differentiatie naar financieringscategorie, een kaderstelling naar woninggroottes. Van gedetailleerd voor Sociaal tot globaal voor Vrije sector, met Middelduur daartussenin.

Voor maatschappelijke voorzieningen is een borging door een precieze aanwijzing van functies, locaties en grootte opgenomen. Voor commerciële voorzieningen zijn, gezoneerd, metrages gemotiveerd en gemaximeerd. Voor werkfuncties gelden maxima (kantoren) en minima (bedrijven).



Totaalprogramma Hamerkwartier (bron: concept Investeringsnota)

Categorie/type	m² GO	kamers	%	
Sociaal				
Alleenwonend, kort	25	1	3%	30% 55m² gemiddeld
Alleenwonend, regulier	45	2	14%	
Ouderen	60	3	3%	
Gezin, klein	75	3	6%	
Gezin, groot	95	4+	3%	
Middelduur				
Middeldure koop	50	2	10%	40% 55m² gemiddeld
Middeldure huur	50	2	20%	
Middeldure huur	70	3	10%	
Vrije sector (huur/koop)			30%	
Totaal			100%	

Overzicht samenstelling woningbouwprogramma, met uitzondering voor plangebied Exclusiva en ontwikkeling Draka (bron: concept Investeringsnota)

Werkprogramma

Hamerkwartier richt zich op de productieve en creatieve bedrijvigheid. Dit is onder te verdelen in drie typen: reguliere bedrijfsvloeren, kantoren en de hybride bedrijfsvormen waar productieve bedrijvigheid gemengd is met kantoorruimte. Naast nieuw in te passen bedrijvigheid blijft ook ca. 80.000 m2 werkprogramma behouden in het gebied. 50% van het bouwveldoppervlak wordt gevuld met bedrijvigheid, de overige meters worden op de verdieping opgelost. Hierdoor ontstaat een wisselende verschijningsvorm in de straat met een combinatie van wonen en werken. In de concept Investeringsnota is een opsomming opgenomen van de fysieke randvoorwaarden en gebruiksspecificaties voor de verschillende bedrijfstypes. Deze randvoorwaarden zijn onderdeel van de studie Hamerkwartier Werkt! (zie bijlagen concept Investeringsnota). Resumerend gelden de volgende uitgangspunten voor een gemengde wijk:

Uitgangspunten gemengd Hamerkwartier

- De realisatie van minder rendabele functies wordt tegelijkertijd met de meer rendabele functies ontwikkeld en niet naar achter gefaseerd.
- Een multifunctionele levendige plint activeert de straat over de hele dag
- De architectuur weerspiegelt het woon-werk karakter van het gebied
- Bestaande werkfuncties en gebouwen worden deels behouden, afhankelijk van hun technische, historische en gebruikswaarde.
- De bedrijven zijn goed bereikbaar voor bedrijfsvoertuigen (op- en overslag van producten, werknemers en bezoekers).
- De openbare ruimte is veilig voor alle voetgangers en fietsers (jong en oud, snel en langzaam) op elk moment van de dag.
- Woon- en werkfuncties vormen een synergie

Uitgangspunten gemengd Hamerkwartier (bron: concept Investeringsnota)

Maatschappelijke voorzieningen

Bj de ontwikkeling van het Hamerkwartier hoort de ontwikkeling van verschillende maatschappelijke voorzieningen. In onderstaande kaart zijn de maatschappelijke voorzieningen die nodig zijn in het nieuwe Hamerkwartier opgenomen (bron: concept Investeringsbesluit). De invulling van

maatschappelijke voorzieningen geschiedt in samenwerking met de gemeente waarbij de volgende uitgangspunten gelden:

- Voor een aantal voorzieningen geldt een zoekgebied, dit is aangegeven met een stippellijn in de kleur van de voorziening. De voorziening moet op een van de kavels binnen dit zoekgebied gerealiseerd worden.
- Sommige voorzieningen zijn gedurende de ontwikkeling al nodig. Dit zal in overleg met de gemeente georganiseerd worden.

Situering maatschappelijke voorzieningen

Een nieuw stuk stad maken we niet alleen door woningen en bedrijfsruimten te bouwen. Een belangrijke randvoorwaarde voor een leefbare, complete en vitale stad is een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau. Voor de nieuwe bewoners van Hamerkwartier zijn maatschappelijke voorzieningen nodig op gebied van onderwijs, jeugd, zorg, basisvoorzieningen, kunst en cultuur, groen, spelen en sport. De nieuwe voorzieningen zijn natuurlijk ook voor de omliggende wijken bestemd en voor Noord als geheel. Een aantal voorzieningen zal aantrekkingskracht hebben op heel Amsterdam. Het benodigde voorzieningenprogramma is tot stand gekomen op basis van het 'Amsterdamse referentiemodel maatschappelijke voorzieningen, sport, groen en spelen'. Dit programma is afgewogen tegen (de behoefte aan) voorzieningen in de aangrenzende IJplein- Vogelbuurt en de voorzieningenstructuur op groter schaalniveau.

Er is behoefte aan twee of drie alles-in-één-scholen voor basisonderwijs. Een alles-in-één school is een school met voorschool, kinderopvang en een gymzaal. In Hamerkwartier is voor drie scholen ruimte gereserveerd. De schoolpleinen worden grotendeels openbaar en fungeren zo als speelplekken voor de jeugd. De scholen zullen afhankelijk van het tempo van de woningbouw ontwikkeld worden, waarbij het uitgangspunt geldt dat de eerste school tegelijk wordt opgeleverd met de eerste woningen.

Daarnaast komt er in het gebied een school voor Voortgezet Onderwijs. Momenteel wordt met verschillende partners ingezet op de inpassing van voortgezet techniekonderwijs. Dit wordt een opleidingsfaciliteit voor de hele stad die goed aansluit bij de bestaande en toekomstige bedrijvigheid in Hamerkwartier. In de buurt van de school komt een sporthal die in de avonduren en weekenden beschikbaar is voor externe verenigingen en buurtsportactiviteiten.

In een vitale en gezonde wijk maken zorg- en welzijnsvoorzieningen deel uit van het programma. Omdat de faciliteiten niet alleen belangrijk zijn voor Hamerkwartier, voorzien we een cluster van zorg en welzijn op de grens van de Vogelbuurt en Hamerkwartier, dichtbij het Motorplein. Het Huis van de Wijk De Meeuw fungeert als goed lopende welzijnsvoorziening aan de westzijde van het plein. Het nieuwe cluster moet straks ruimte bieden aan het sociale buurtteam (wijkteam), een gezondheidscentrum voor eerstelijnszorg met ruimte voor huisartsen en andere zorgaanbieders, een apotheek en eventueel extra ruimte voor gezondheid gerelateerde activiteiten. Naast dit grotere cluster komen er op andere plekken in Hamerkwartier kleinere eerstelijnszorg voorzieningen. Hiervoor zijn al geschikte locaties aangewezen. Wanneer en in welke vorm deze er komen hangt af van de ontwikkeling van de woningbouw en van de vraag naar ruimte bij aanbieders van zorg en welzijn. Omdat de ontwikkeling gefaseerd plaatsvindt, zal de behoefte aan voorzieningen ook groeien.

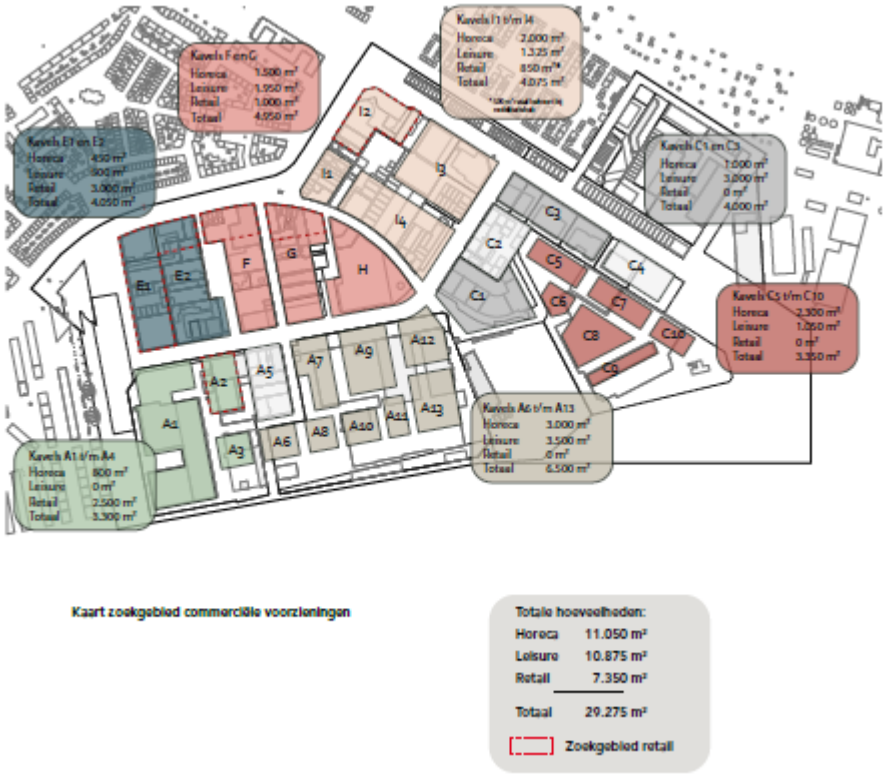
In Hamerkwartier zelf komt ruimte voor dagbesteding voor ouderen. Daarnaast komen er twee tot drie buurtkamers om ontmoetingen op buurtniveau te faciliteren. Eén van deze kamers wordt bij voorkeur professioneel beheerd, met activiteiten voor de buurt en met ruimte voor eigen buurtinitiatieven. Een combinatie van een buurtkamer met (ouderen)woningen of dagbesteding is goed denkbaar. Tot slot moet er in het gebied een woning worden gerealiseerd waar kleinschalig begeleid wonen voor ongeveer vier jongeren plaatsvindt.

In de concept Investeringsnota is een programmatabel voor maatschappelijke functies opgenomen. De input voor de tabel is gebaseerd op vastgestelde referentienormen. Het Hamerkwartier geldt als hoogstedelijk gebied en er is uitgegaan van maximaal 6.500 woningen. Ten aanzien van maatschappelijke voorzieningen wordt maatwerk toe-gepast voor de specifieke situatie van het Hamerkwartier.

Commerciële voorzieningen

Bij de ontwikkeling van het Hamerkwartier hoort de ontwikkeling van commerciële voorzieningen. In onderstaande kaart zijn de gebieden aangegeven die geschikt zijn voor een of meerdere type commerciële voorzieningen. De invulling van commerciële voorzieningen geschiedt in samenwerking met de gemeente waarbij de volgende uitgangspunten gelden:

- Het zoekgebied voor de supermarkten en de detailhandel is kavel A1/A2 aan het Gedempt Hamerkanaal, E1 aan de Motorkade en de noordzijde van kavel E2 aan de Meeuwenlaan. Ook voor 250 m² ondersteunende horeca is het zoekgebied op deze kavels.
- Voor overige horeca en leisure voorzieningen ligt het zoekgebied aan de stadsstraten (Meeuwenlaan, Johan van Hasseltweg), het Gedempt Hamerkanaal en het Oeverpark (zie kaart hieronder). In de blokpaspoorten wordt een indicatie weergegeven van de metrages per kavel.



Kaart zoekgebied commerciële voorzieningen

Totale hoeveelheden:
Horeca 11.050 m²
Leisure 10.875 m²
Retail 7.350 m²
Totaal 29.275 m²
Zoekgebied retail

Overzicht commerciële functies (bron: concept Investeringsnota)

Naast het winkelgebied voor dagelijkse boodschappen, biedt het Gedempt Hamerkanaal ruimte voor andere vormen van bedrijvigheid. Het Gedempt Hamerkanaal wordt de hoofdstraat van Hamerkwartier en een levendige plek. Een gemixte invulling van de straat is gewenst. Commerciële voorzieningen, zoals een sportschool of horeca, komen naast productieve bedrijvigheid. De levendige straat nodigt uit om Hamerkwartier verder te verkennen.

Horeca en leisure

Een levendige stad heeft horeca, cultuur en 'leisure' nodig. Plekken om elkaar te ontmoeten, mensen op straat, gezelligheid. In Hamerkwartier zijn al een aantal geweldige plekken op dit gebied ontstaan, zoals de Kromhouthal, FC Hyena, Skatecafé en Dansmakers. Deze creatieve ondernemers hebben hier experimenteerruimte gevonden, mede door een lagere huur en een tijdelijke vergunning. Zij hebben Hamerkwartier stadsbreed op de kaart gezet en enkelen van hem willen ook in het nieuwe Hamerkwartier een plek vinden. Waar nu vaak de ongepolijste omgeving, de grote, markante en industriële panden en de open ligging bij het water de aantrekkingskracht voor deze ondernemers vormden, zal dat in de nieuwe verdichte situatie minder het geval zijn. Een deel van deze ondernemers zal dan ook wegtrekken en plaats maken voor nieuwe ondernemers.

De hoeveelheid nieuwe bewoners en de verbeterde bereikbaarheid maken van Hamerkwartier een kansrijke plek voor leisure en horeca. Horeca wordt vaak gezien als een goede mogelijkheid om pinten levendig en gevuld te krijgen. Een over-aanbod aan horeca kan echter juist negatieve effecten veroorzaken. Het is daarom zaak een goede afweging te maken van hoeveelheid, type en locatie.

Voor horeca en leisure zijn er grofweg twee locaties aan te wijzen. De stadstraten en op en rondom het

Motorplein wordt ingezet op ondersteunende horeca om kwetsbare functies zoals detailhandel te ondersteunen. Het zorgt voor levendige plinten en sociale veiligheid en cohesie. De IJ-oevers zijn geschikt voor meer onderscheidende horeca en leisure, die als ontmoetingsplekken en 'place making' dienen. Deze plekken leveren een grote bijdrage aan het aantrekkelijke vestigingsklimaat voor creatieve productieve bedrijvigheid in Hamerkwartier.

De IJ-oevers zullen vooral door fietsers en wandelaars gebruikt worden of door mensen die komen ontspannen. Aan de oevers zijn nu al verschillende populaire culturele- en horecavoorzieningen aanwezig. De horeca die zich hier straks vestigt is zelfstandig functionerend en niet ondersteunend aan bijvoorbeeld detailhandel. De diversiteit van aanbod zijn bepalend voor de invulling.

Kunst en cultuur

Culturele voorzieningen dragen bij aan een rijke functiemenging in het gebied en balans in de stad. In Hamerkwartier hebben zich verschillende culturele instellingen en ondernemers gevestigd, die smaakmakers zijn en een breed publiek trekken. Er wordt zoveel mogelijk ingezet op het behoud van de kunst- en cultuurfuncties in Hamerkwartier.

In de studie Hamerkwartier Werkt (bijlage bij het concept Investeringsbesluit) is uitgebreid beschreven hoe de gemeente gaat sturen op behoud en versterken van creatieve bedrijvigheid, zoals kunstenaars en andere vormen van cultureel ondernemerschap. We zetten in elk geval in op behoud en versterken van de huidige culturele voorziening met een podiumfunctie (dans, theater en productie) die een eigen gebouw vereisen.

Groenvoorzieningen

De groennorm is vastgesteld als onderdeel van *Koers 2020 – 2025* en is opgenomen in het voorzieningenmodel. Alle nieuwe buurten die na 2018 worden gerealiseerd dienen aan deze norm te voldoen. De referentienorm Groen is nodig om van Amsterdam een economisch sterke én een leefbare, klimaatadaptieve stad te maken. .

De mate waarin voorzieningen voorkomen wordt bepaald door het type woonmilieu. In Hamerkwartier wordt uitgegaan van Centrum Stedelijke norm van 8m^2/woning voor gebruiksgroen en 8m^2/woning eco groen. De norm is vastgesteld in de projectnota. Er wordt genoeg groen gerealiseerd om 6.365 woningen te bouwen. In het Hamerkwartier zal 40% van het uitgeefbare kaveloppervlak in groen gerealiseerd worden op daken van ontwikkelingen en gebouwen. Deze getallen zijn inclusief de groenstrook aan de noordoostzijde van de Johan van Hasseltweg. Hier dient nog definitieve besluitvorming plaats te vinden.

Te realiseren groen totaal Hamerkwartier			
Gebruiksgroen	**fase 1**	**fase 2**	**totaal**
IJ-Oeverpark	29.000 m²		29.000 m²
Meeuwenlaan	3.150 m²	1.150 m²	4.300 m²
Pocketsparks	4.480 m²	1.420 m²	5.900 m²
Johan van Hasseltzone		14.080 m²	14.080 m²
Totaal gebruiksgroen	36.630 m²	16.650 m²	53.280 m²
Ecogroen	**fase 1**	**fase 2**	**totaal**
Groen op straat	4.920 m²	2.360 m²	7.280 m²
Groen op kavels	34.000 m²	30.700 m²	64.700 m²
Totaal ecogroen	38.920 m²	33.060 m²	71.980 m²
Totaal groen	**75.550 m²**	**49.710 m²**	**125.260 m²**
Aantal woningen mogelijk (na aftrek 23.400 m2 voor niet wonen)	4.570 woningen	1.795 woningen	6.365 woningen

Overzicht te realiseren groen (bron: concept Investeringsnota)

Sportvoorzieningen

Het is belangrijk dat sporten en bewegen in de stad mogelijk is, zowel in verenigingsverband als in andere verbanden of op eigen initiatief. In Hamerkwartier maken we ruimte voor sport in het park, op straten en pleinen; van calisthenics tot freerunning tot jeu des boules. Sport en spelen is voor alle leeftijden, en voor iedereen dichtbij en toegankelijk. Sport- en speelplekken zijn aantrekkelijk ingericht. De wensen van de bewoners uit de buurt zijn een belangrijk uitgangspunt voor de inrichting van sport- en speelruimte. Dit wordt verder uitgewerkt in Handboek Openbare Ruimte. Hamerkwartier is een centrumstedelijk (ook wel grootstedelijk) milieu. Als sportnorm geldt hiervoor 1 m2 sport in de openbare ruimte per woningen en 2 m2 georganiseerde buitensport per woning.

Het programma voor Sport en spelen bedraagt:

- 6.500 m2 urban sportpark op Hamerkop (mocht niet alles in de openbare ruimte passen, dan dient ook gebruik te worden gemaakt van dakvlakken). Rest in sportpark de Weeren.
- 6.500 m2 sport in openbare ruimte.
- 3.500 m2 speelplekken (0-6jaar) waaronder.3 schoolpleinen, die openbaar toegankelijk zijn na schooltijd.
- 3.000 m2 speelvelden (6-12 jaar) in Oeverpark en Motorplein.

Er komen in alle groene pockets speelvoorzieningen voor alle leeftijden. Daarnaast komen er twee grote speelplekken in Oeverpark en Motorplein

Overzicht sport en spel (bron: concept Investeringsnota)

Social return

Naast de fysieke ontwikkeling van het gebied vindt de gemeente het belangrijk dat erfpachters zich ook inzetten voor de sociale ontwikkeling van het gebied. Het is belangrijk om kansen te creëren in Hamerkwartier voor kwetsbare bewoners uit Noord, bijvoorbeeld door mensen met afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten. Daarom spreekt de gemeente in vroeg stadium al af met de initiatiefnemer dat zij in gesprek zal gaan met Bureau Social Return van de gemeente Amsterdam om te onderzoeken wat zij kunnen bijdragen op het gebied van Social Return in en om het Hamerkwartier. Bureau Social Return zal ontwikkelaars adviseren om tot concrete voostellen te komen en zal ook inspirerende voorbeelden aandragen.

Sociaal investeren kan zowel plaatsvinden tijdens de planvorming, de realisatie als tijdens de exploitatiefase van het project. Zo kunnen er werkplekken worden gecreëerd voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in de uitvoering en de exploitatie, kunnen organisaties met bewezen maatschappelijke meerwaarde voor de omgeving terugkeren in het gebied en kan de inkoop voor de inrichting van kantoren en werkplekken bij sociale firma's worden ondergebracht.

De concrete prestatieafspraken die zijn gemaakt tussen de initiatiefnemers en Bureau Social Return zullen worden meegewogen bij de beoordeling van de bouwplannen en als contractstuk worden bijgevoegd als bijlage bij de Realisatieovereenkomst. Bureau Social Return zal vervolgens ook monitoren of aan alle afspraken wordt voldaan. Dit monitoringsproces kan ook doorgaan tijdens de realisatiefase en zelfs tot na de oplevering, afhankelijk van de gemaakte afspraken.

2.3.3 Ontwikkeling Exclusiva

Voor het plangebied is in deel B van de concept Investeringsnota een blokpaspoort opgenomen (zie paragraaf 2.3.2.1.4). In het paspoort is onderstaande blokinformatie opgenomen.

Blokinformatie

Locatie: Bouwveld H is gelegen tussen Gedempt Hamerkanaal en Schaafstraat. Ten westen van het bouwveld ligt een pocketpark.

Bloktype: Samengesteld bouwblok met een generieke plint van 17 m, twee hoogte-accenten (1 van 60 m en 1 van 45 m) gekoppeld aan een loods (9 m) met dakterras. Als onderdeel van de alles-in-één-school moet buitenruimte op deze kavel gerealiseerd worden. Een deel hiervan kan landen in het pocketpark.
Eigenaarschap: Dit bouwveld kent 1 eigenaar. Een strook openbare ruimte aan de Beitelkade wordt aan het ontwikkelveld toegevoegd ten behoeve van ontwikkeling.

Kavelgrootte: 9.207 m²
Maximale oppervlakte te bebouwen: 9.207 m²
Maximaal bouwoppervlak: 39.367 m² bruto vloeroppervlak.

Niet-woonfuncties: productieve/creatieve bedrijvigheid, Alles-in-één-school
Speelterrein alles-in-één-school deels op bouwveld, deels in pocketpark.

Bijzonderheid: De Exclusiva trommel blijft behouden. Ook een ondergronds rioolgemaal blijft gehandhaafd.

Blokinformatie kavelpaspoort planlocatie Exclusiva

In afwijking van het algemene woningbouwprogramma zoals in de concept Investeringsnota opgenomen gelden voor de locatie Exclusiva onderstaande afspraken.

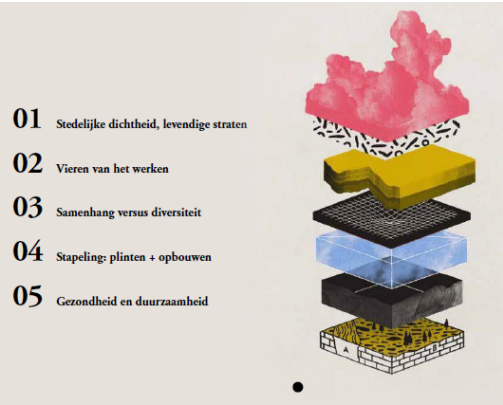
Woonprogramma, verdeling naar woningtypen			
	sociale huur	middelduur	vrije sector
Verdeling per sector (%)	30	40	30
Aantal woningen	95	126	95
m² BVO per woningtype	54,79	75,34	91,78
gehanteerde factor BVO/GBO	0,73	0,73	0,73
m² GBO per woningtype	40,00	55,00	67,00
Woonprogramma totaal (BVO)	5.973	10.925	10.004

Woningbouwprogramma locatie Exclusiva (bron: concept Investeringsnota)

Het planconcept voor de ontwikkeling van het Exclusivakavel is door de initiatiefnemer verwoord en verbeeld middels het voorlopig ontwerp (VO) van 17 maart 2020 (zie bijlagen). Het VO vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

2.3.3.1 Voorlopig ontwerp Exclusiva

De uitgangspunten voor het VO Exclusiva volgen de hieronder weergegeven principes:

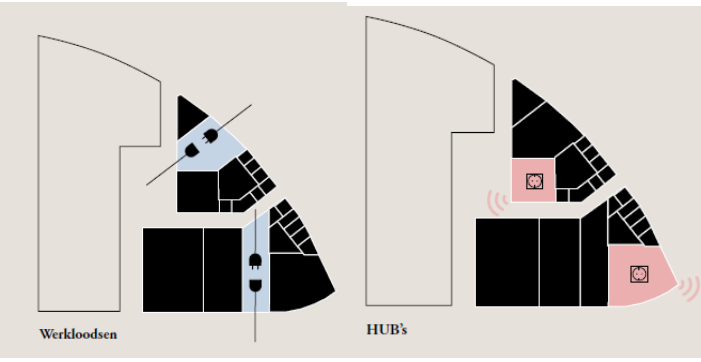


01 Stedelijke dichtheid, levendige straten

In het Hamerkwartier zal in een hoge dichtheid gebouwd gaan worden; er zal straks gewerkt en gewoond gaan worden. Om er een levendig stuk stad van te maken, wordt gezorgd voor levendige functies, die op een slimme manier worden gepositioneerd. Een stedelijke menging, die meerwaarde oplevert en die zorgt voor bruisende straten.

02 Vieren van het werken

Het Hamerkwartier transformeert van bedrijventerrein naar bruisende hoogstedelijke woon-werkbuurt. De grillige, karakteristieke industriële afwerking van het gebied wordt ingezet als karakter/identiteit. Het werken wordt zichtbaar gemaakt in kenmerkende loodsen; het zogenoemde 'Hamerblok' biedt ruimte voor werk. Het niet-woonprogramma zal ca 33 % van het totale programma zijn. De makersloodsen zijn de identiteitsmakers van het Hamerkwartier; in het Exclusivakavel gelegen in het hart van de bouwvelden verbinden ze twee zijden van het bouwblok.

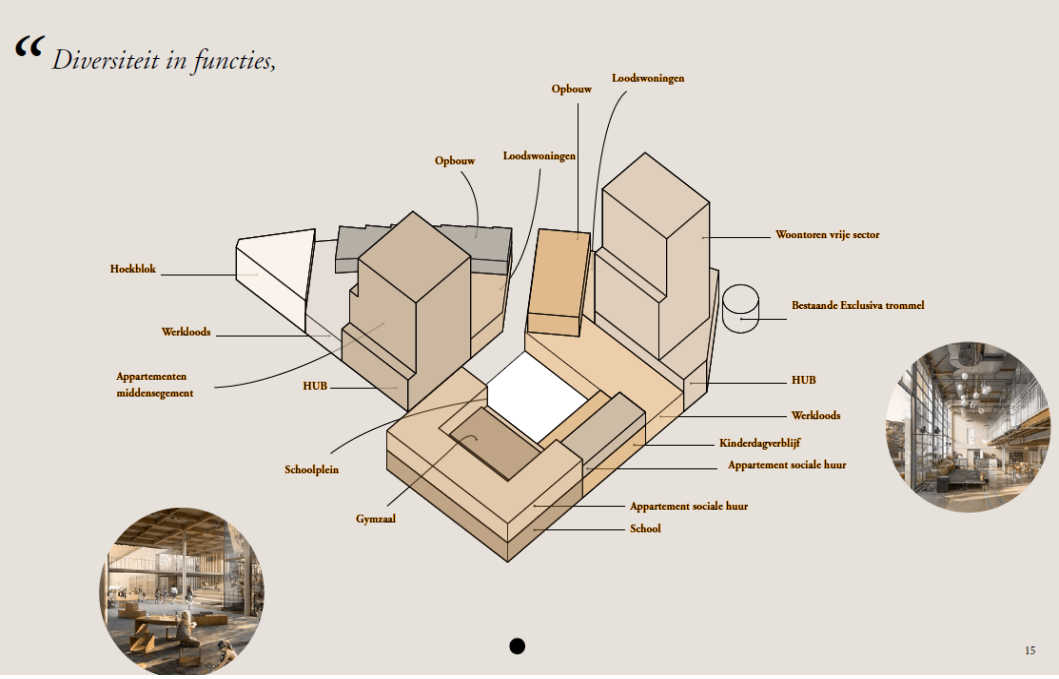


De HUB's (een combinatie van dienstverlening en werken) werken als katalysator in de buurt en maken verbinding naar het woonprogramma. Door positionering op de twee hoeken van het plan, krijgen ze veel ruimte om interactie aan te gaan met bewoners en buurt.

03 Samenhang versus diversiteit

Het Hamerkwartier is en blijft een contrastrijk stadsdeel met een karakteristieke indeling van de kavels en maatverschillen in gebouwgrootte. Hierin past een hoge dichtheid aan architectuur, gebouwen, functies en structuren; oud en nieuw gaan hand in hand, zowel oude als nieuwe bewoners voelen zich hier thuis. Een gezonde mix met meerwaarde, in programma en woontypen, gebruikers en bewoners.

Doel is diversiteit in functies en samenhang in architectuur. In onderstaande afbeelding is een weergave gemaakt van de diverse functies die in het ontwerp Exclusiva voorzien zijn:

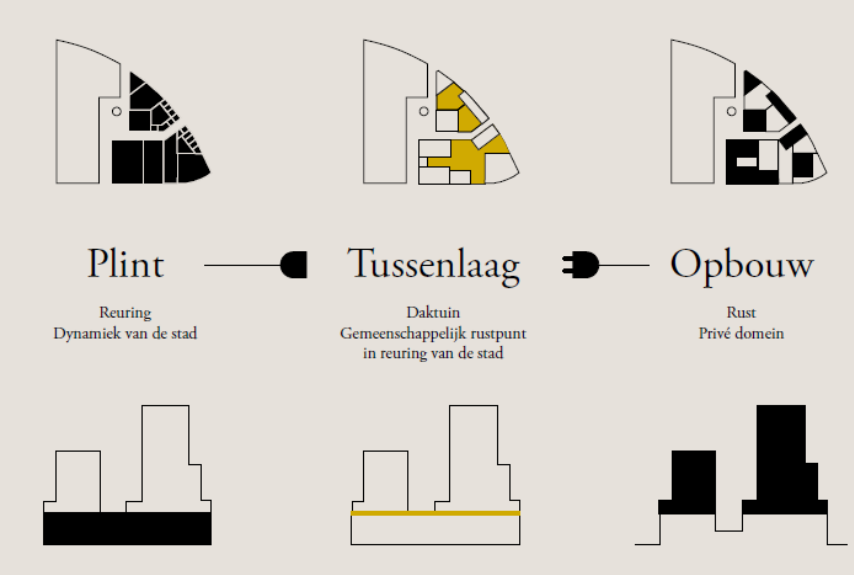


04 Stapeling (plint, tussenlaag, opbouwen)

De hoge dichtheid vraagt om een efficient Hamerblok:

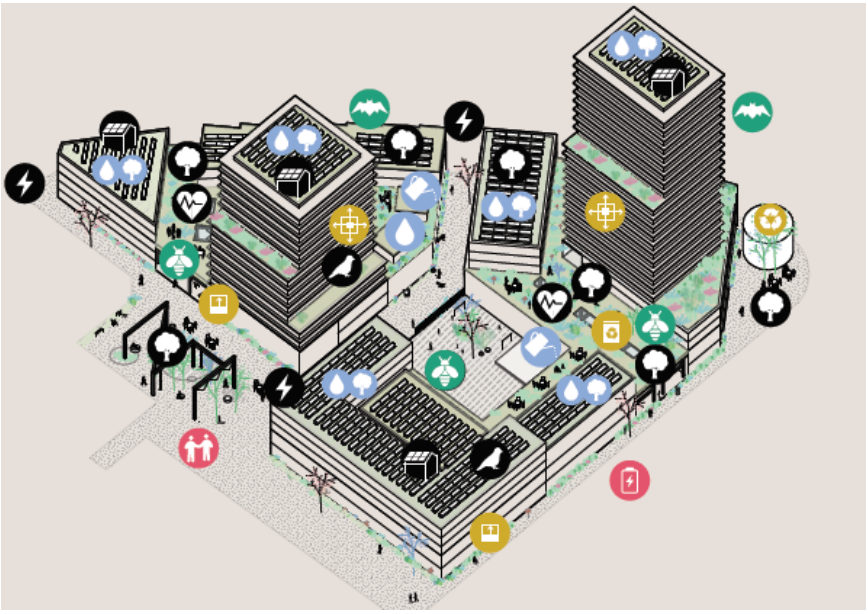
- 8 m hoge bedrijfsbebouwing in units van ca 1.500 m2 bvo met groen dak;
- appartementengebouwen van 15 tot 30 m hoog;
- ranke woontorens.

Plinten worden aangezet om werken (plus functies die zorgen voor dynamiek in de stad) zichtbaar te maken in de straat. Collectieve dakterrassen worden een gemeenschappelijk rustpunt in de reuring van de stad. De definitie en scheiding van reuring, rust en ruis levert een gewenste mix. Hierbij worden de functies met 'ruis' slim ingepast, zoals parkeren in de kelder en installaties en bergingen in het hart van de bouwblokken. In de opbouwen komt het privédomein van de bewoners.



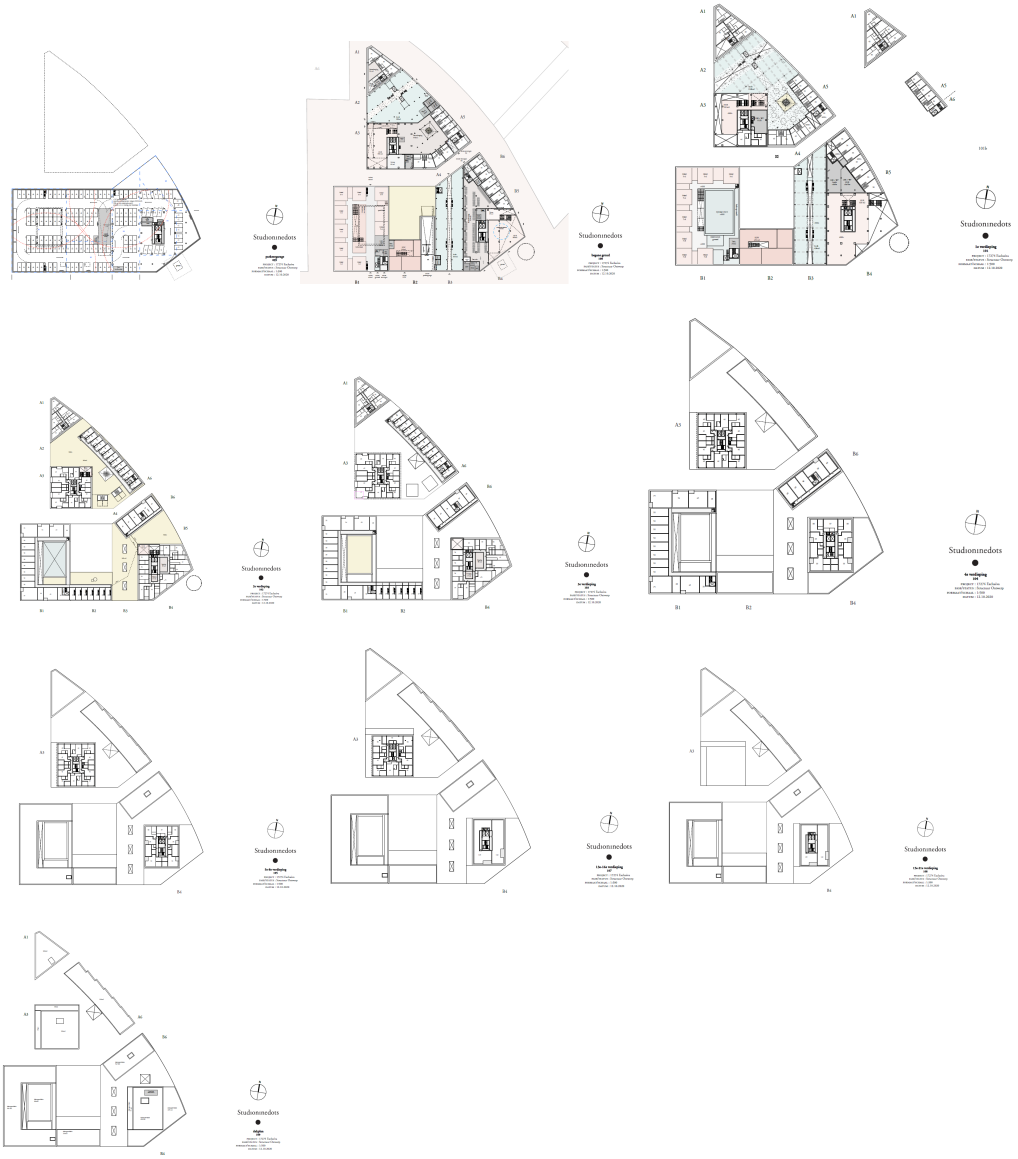
05 Gezondheid en duurzaamheid

Een duurzaam en gezond Hamerkwartier is een van de vijf uitgangspunten voor het VO Exclusiva. Thema's zijn hierbij onder meer: energie, materialen, gebouwstructuur, afval, groen en biodiversiteit, water en mobiliteit.

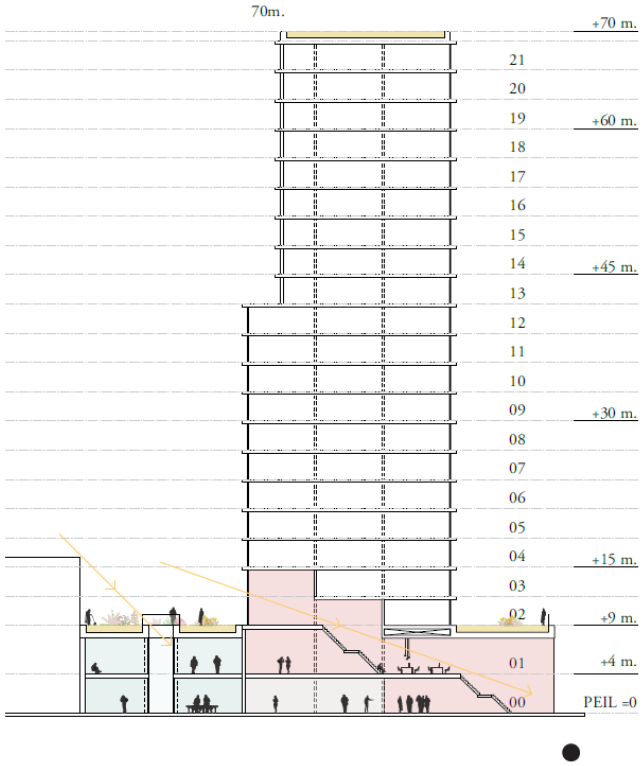


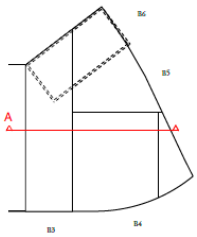
Plattegronden VO Exclusiva

In het voorlopig ontwerp van 17 maart 2020 zijn de volgende (concept)plattegronden per verdieping uitgewerkt, van parkeergarage tot en met het dakplan opgenomen:

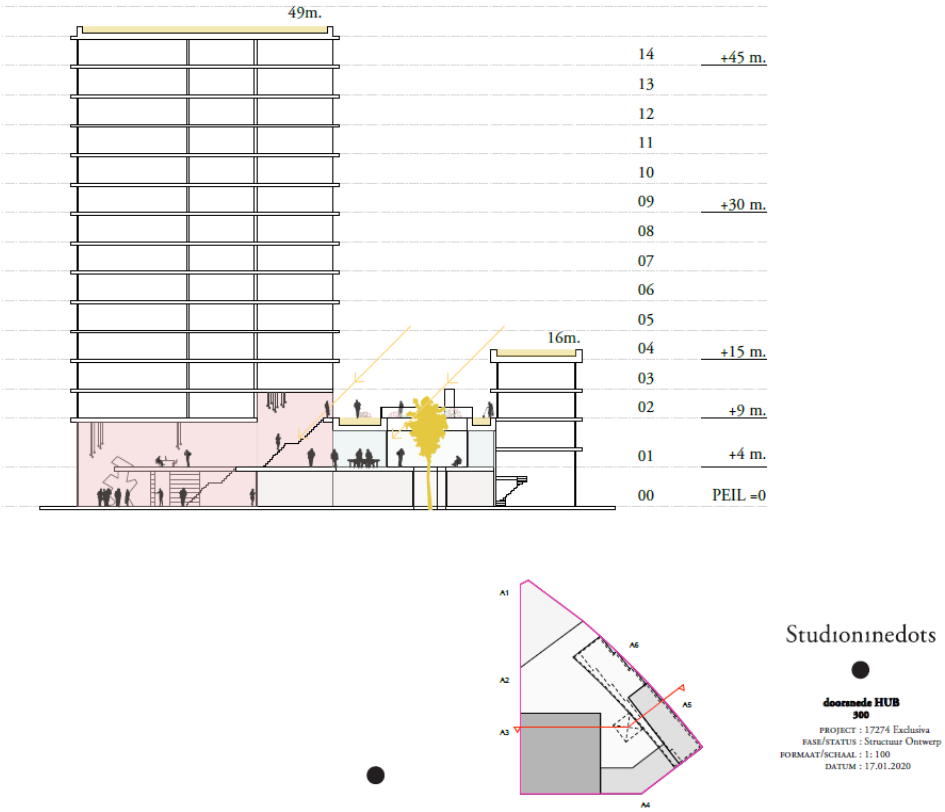


In het VO is een weergave te vinden van doorsnedes op drie verschillende posities:

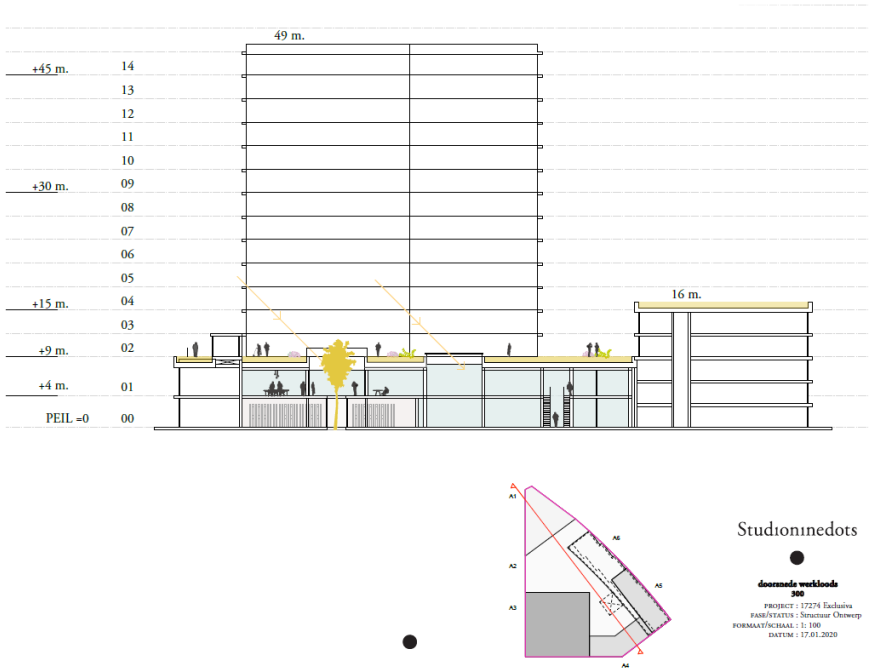




doorsnede ter hoogte toren 60/70 meter



doorsnede HUB



doorsnede Werkloods en toren 45/51 meter

2.3.3.2 Programma Exclusiva

Het bestemmingsplan voor de planlocatie kent een gemengd programma als vertaling van de kaders uit de concept Investeringsnota. Ruimte wordt ruimte gegeven aan wonen, bedrijven, kantoren, cultuur en ontspanning, horeca, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen. Het programma dat in het voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt:

functie	omvang	bijzonderheden
Wonen	max bvo	
Bedrijven (productief en hybride)	Geen limiet	in één van de twee loodsen alleen productieve bedrijven
(creatieve)kantoren	max 2.000m2 bvo, max 1.000m2 per vestiging	
School en gymzaal	max 3.900m2 bvo	Opgenomen binnen een aparte functie aanduiding
Overige maatschappelijke voorzieningen	max 1.000m2 bvo	
Consumentgerichte dienstverlening	max 1.540m2 bvo	
Cultuur en ontspanning	max 500m2 bvo	aan Gedempt Hamerkanaal
Horeca categorie III en IV	max 500m2 bvo	aan Gedempt Hamerkanaal/hoek Schaafstraat

Het initiatief voorziet in ca 350 woningen (103 sociaal, 141 middeldure huur en 106 vrije sector), en een programma aan voorzieningen.

Bedrijven die goed mengbaar zijn met een woonfunctie zijn toegelaten; dit betekent dat bedrijven tot en met milieucategorie 2 zondermeer zijn toegelaten, en zwaardere bedrijven alleen onder voorwaarden. Om de productieve bedrijvigheid voor het Hamerkwartier te behouden zijn voorwaarden aan de minimale omvang opgenomen en ook bouwkundige eisen gesteld. Op de begane grond is sprake van menging van functies (bedrijven/voorzieningen - woningen). De functies zijn voor de auto toegankelijk via het Gedempt Hamerkanaal. Het autoparkeren wordt ondergrods gerealiseerd, waarbij ruimte is voor deelauto's en een aantal parkeerplaatsen voor de programma buiten het bestemmingsplangebied. In het gebouw wordt voorzien in ruime mogelijkheid voor goed toegankelijk fietsparkeren.

Op de kavel is op dit moment ook een gemaal aanwezig. Afhankelijk van de planuitwerking en de mogelijkheid om maatregelen tegen eventuele hinder (geur en geluid) te treffen, blijft deze functie gehandhaafd.

Beitelkade

Onderdeel van het plangebied is de Beitelkade. Een deel van deze ruimte wordt op dit moment gebruikt als buitenruimte van een kinderdagverblijf en opslag van bedrijven. Met de ontwikkeling van de locatie wordt ook dit deel heringericht. Hierbij wordt conform de projectnota en het concept Investeringsbesluit, een pocketpark gerealiseerd, die ook als buitenruimte/speelplaats voor het kinderdagverblijf en de te realiseren school fungeert. Het streven is een zo groen mogelijke plek, die ruimte biedt voor ontspanning, en informeel sport en spelen. Circa 1.000m2 van dit pocketpark wordt groen. De focus ligt op de verblijfsfunctie, voetgangers en fietsers; de auto is te gast. De Beitelkade zal alleen toegankelijk

zijn voor incidenteel autoverkeer en nood-en hulpdiensten. Bedrijven blijven bereikbaar voor laden en lossen. De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg van dit openbaar gebied.

Ongedeelde wijk

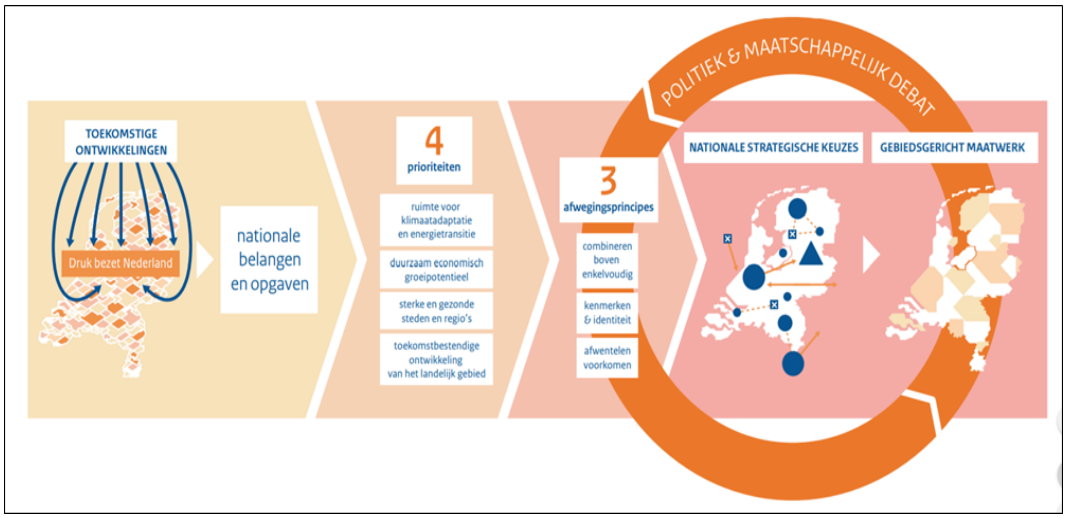
De ontwikkeling van Exclusiva draagt bij aan de ongedeelde wijk die Amsterdam voor ogen heeft. Er wordt ingezet op een breed aanbod van woningen: 30% sociale huurwoningen, 40% in het middensegment, en 30% vrije sector. Ook wordt met dit plan de eerste maatschappelijke voorziening gerealiseerd: een school met gymzaal en een kinderdagverblijf. Daarnaast wordt ook bedrijfsruimte aangeboden aan zowel de productieve bedrijvigheid als de commerciële dienstverlening.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 NOVI

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld. In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.



Afwegen onder de NOVI

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie*
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig

2. Kenmerken & identiteit

3. Afwentelen voorkomen

Plangebied Exclusiva

Uit de uitwerking van prioriteit 3 volgt dat steden zich duurzaam dienen te ontwikkelen, dat het woningaanbod moet aansluiten bij de vraag en dat de voorkeur uitgaat naar verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied. Daarnaast is één van de beleidskeuzes (beleidskeuze 3.3.) onder prioriteit 3 “Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse”. Verder worden in de Nationale omgevingsvisie onder meer de volgende nationale belangen benoemd:

4. Waarborgen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

De opgave bij Nationaal belang 5 is het vergroten van de woningvoorraad in een fijne leefomgeving om te voorzien in de huidige behoefte aan woningen. Het terrein Exclusiva is gelegen in het Hamerkwartier te Amsterdam. Het gehele Hamerkwartier wordt getransformeerd naar een woon-werkgebied, zo ook de locatie Exclusiva. De herontwikkeling van het terrein voorziet in de realisatie van woningen en voorzieningen. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de woonbehoefte binnen de gemeente Amsterdam en wordt tevens binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Het woningaanbod binnen Exclusiva is divers, waardoor voorzien wordt in de behoefte van verschillende woonsegmenten. Daarnaast worden overige functies zoals bedrijvigheid, kantoren, scholen en voorzieningen gerealiseerd, waardoor een goede fysieke leefomgeving wordt gewaarborgd en de inwoners in het gebied in de nabijheid gebruik kunnen maken van diverse functies. Aangezien het gehele Hamerkwartier getransformeerd wordt van terrein waar meerdere bedrijven zijn gevestigd naar woon-werkgebied, is voor het hele gebied sprake van een verbetering in de fysieke leefomgeving. Verder wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke aspecten en inpassing van het plan zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (fysieke leefomgeving) gerealiseerd wordt, zie hiervoor hoofdstuk 4. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij prioriteit 3 'Sterke en gezonde steden en regio's' en diverse nationale belangen met bijbehorende opgave(n).

Conclusie

De ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de Nationale omgevingsvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Het gewijzigde Barro is op 1 juli 2014 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Vanuit het Barro geldt dat voor vaarwegen met een CEMT-klasse VI een vrijwaringsgzone van 25 meter aan weerszijde van de vaarweg aangehouden dient te worden om het belang van een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart te borgen. In deze zone zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan die de veiligheid voor de scheepvaart op de rijksvaarweg in gevaar brengen (doorvaart, zicht en hulpverlening). De vrijwaringszone Barro van het Noordzeekanaal en/of de vaargeul van het Binnen IJ loopt tot in het Hamerkwartier. De vrijwaringszone wordt gerekend vanaf de begrenzingenlijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger conform artikel 5.1 van de Waterwet.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt op een grotere afstand van 25 meter vanaf de vaarweg, en is daarmee in overeenstemming met het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van het Bro verstaan: *een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen*. Wat tot het bestaand stedelijk gebied moet worden gerekend, volgt uit artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro: *bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur*.

Het doel van deze bepaling in de Bro, die ook wel 'ladder voor duurzame verstedelijking' wordt genoemd, is om zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren en een goede ruimtelijke ordening te bewerkstelligen. Onder meer door optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De ladder is gericht op het tegengaan van leegstand.

De behoefte dient te worden onderbouwd en afgewogen op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en de omvang van de ontwikkeling zijn daarbij bepalend voor de reikwijdte van de beschrijving van en het overleg over de behoefte, waarvan de resultaten ook zijn opgenomen in de beschrijving. Het gaat daarbij niet alleen om de kwantitatieve behoefte, maar ook om de kwalitatieve behoefte, zijnde de behoefte aan het specifieke karakter van de voorziene stedelijke ontwikkeling. Indien sprake is van reeds planologisch geregeld programma is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Exclusiva

Binnen het toekomstige Hamerkwartier zal worden voorzien in een intensief programma aan woon- en niet-woonfuncties. Doelstelling is het tot stand brengen van een aantrekkelijke gemengde woon-werkwijk. De ontwikkeling zal in de komende decennia worden mogelijk gemaakt middels verschillende ruimtelijke besluiten voor deelprojecten, op basis van zelfrealisatie. Het bestemmingsplan

Exclusiva Hamerkwartier vormt hierin het eerste deelproject/ ruimtelijke besluit waarmee zal worden voorzien in de eerste ontwikkeling binnen het gebied. Het bestemmingsplan Exclusiva Hamerkwartier maakt onder meer de ontwikkeling mogelijk van woningen, bedrijven, kantoren, leisure, horeca, een basisschool met gymzaal en schoolplein en een kinderopvang. Het nu geldende bestemmingsplan Hamerstraatgebied maakt in beperkte mate een woonfunctie mogelijk, alsmede bedrijven, (maatschappelijke) dienstverlening, kantoren, horeca en leisure. De onderbouwing vanuit de ladder beperkt zich dan ook tot de functie wonen, waarbij het bestemmingsplan voor wat betreft voorzieningen is gebaseerd op Amsterdame kengetallen (Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (2018**).** Voor wat betreft de in het plangebied voorziene school, gaat om een verplaatsing van een school.

Voor een overzicht van het geplande programma, zie paragraaf 2.3.3.2.

Woonprogramma

Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam

Gemeenten zijn verplicht om bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwplannen de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, om te toetsen of het plan voorziet in een actuele behoefte binnen de regio. De Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) heeft op 18 oktober 2016 de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam opgesteld. Deze handreiking is een aanvulling op de bestaande, landelijke handreikingen, toegespitst op de situatie in de stadsregio Amsterdam.

Het doel van de ladder is zorgvuldig ruimtegebruik en het voorkomen van leegstand en overprogrammering uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Leegstand en overprogrammering zijn voor wat betreft wonen in de regio Amsterdam echter niet zozeer van toepassing. Er is een enorme vraag naar woonruimte binnen de regio en vooralsnog zijn er voor de komende tien jaar nog niet genoeg (harde) plannen die in deze behoefte kunnen voorzien.

De onderbouwing van de woningbehoefte binnen de regio kan zowel kwantitatief als kwalitatief zijn. Met kwantitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers. Met kwalitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment. Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen.

Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (inclusief oplegger) Stadsregio Amsterdam

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten binnen de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 tot en met 2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010, waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. De gemeenten die deel uitmaken van de Vervoerregio Amsterdam werken nauw samen om de woningbehoefte voor de gehele regio adequaat op te vullen. Hiertoe is in het regionale portefeuillehouders-overleg Ruimte en Wonen van 30 juni 2016 de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020 vastgesteld. De thema's in deze samenwerkingsagenda zijn woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling, om de kwantitatieve behoefte aan woningen, maar vooral ook de kwalitatieve behoefte aan woningen in kaart te brengen.

Het RAP brengt de regionale vraag naar woningen in beeld en zet deze vraag af tegen het (geplande) aanbod van woningen. De woningmarkt in de regio Amsterdam kent een sterke samenhang en een gedeeld gezamenlijk belang. De regio is internationaal gezien zeer sterk met veel groeipotentieel en een goede concurrentiepositie. Deze sterke positie van de regio is ontstaan dankzij een veelheid aan factoren, waarbij de hoge kwaliteit van leven een belangrijke rol speelt. Een aantrekkelijke en diverse woningmarkt maakt hier deel van uit. Veel mensen willen dan ook graag in de regio wonen. Dat biedt tegelijkertijd kansen en uitdagingen. De vraag naar woningen is in alle segmenten groter dan het aanbod.

Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen. Voor plannen in Amsterdam is de gehele stadsregio te beschouwen als marktregio. Onder actuele woningbehoefte wordt de behoefte voor de komende tien jaar verstaan. Dit sluit aan bij de jurisprudentie die over dit begrip is ontstaan bij de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Wat betreft de kwantitatieve behoefte geldt voor de gehele voormalige Stadsregio dat wordt geschat dat de woningbehoefte in de periode 2017-2027 zal toenemen met ca. 79.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 62.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 17.000 woningen bestaat. In onderstaande tabel worden woningbehoefte en plancapaciteit tegen elkaar afgezet, uitgedrukt in het aantal woningen.

	behoefte	plancapaciteit 2017			tekort harde capaciteit
	2017-2027[3]	hard	zacht	totaal	2017-2027
Marktregio Amsterdam (regio totaal)	79.510	62.440	112.250	174.690	17.070
Marktregio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	61.120	50.230	81.930	132.160	10.890
Marktregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	65.560	56.410	95.230	151.650	9.150

Bron: Oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland (vhn Stadsregio Amsterdam)

Wat betreft de kwalitatieve behoefte geldt voor de marktregio Amsterdam (de gehele stadsregio) het volgende:

- De woningbehoefte is zo groot, dat in vrijwel alle marktsegmenten tekorten zijn.
- De grootste tekorten doen zich voor bij eengezinswoningen, betaalbare huurwoningen en betaalbare en middeldure koopwoningen.
- Alleen bij de marktsegmenten meergezinswoningen in een stedelijk milieu - een segment dat ruim geprogrammeerd staat - en dure huurwoningen is de plancapaciteit een fractie groter dan de vraag.

Woonagenda 2025

In de 'Woonagenda 2025; Voldoende, betaalbare en goede woningen' (vastgesteld op 19 juli 2017) heeft de gemeente onderzocht wat ervoor nodig is om te zorgen dat Amsterdam een gezonde, dynamische, gemengde stad blijft waar ruimte is voor iedereen. De drie uitgangspunten zijn voldoende woningen, betaalbare woningen en goede woningen.

Om voldoende woningen te realiseren moeten woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar zijn aangesloten. Daarvoor is onder andere van belang dat jaarlijks minimaal 1.500 middeldure huurwoningen worden gebouwd en dat het stedelijke uitgangspunt van 40% gereguleerde huur, 40%

middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop wordt aangehouden. Voor betaalbare woningen moet de woonruimteverdeling worden herzien, moeten middeldure huurwoningen gerichter worden verhuurd aan middeninkomens en moet men in de huursector passend wonen. Bij het uitgangspunt goede woningen staan woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning centraal. Corporaties en huurders moeten aanvullende duurzaamheidseisen afspreken voor nieuwbouw en duurzaamheidsprestaties afspreken voor bestaande woningen.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt het juridisch-planologisch kader gegeven voor een zorgvuldig verdichting van het plangebied, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de gewenste woningbouwproductie (zie ook paragraaf 3.4.6 voor wat betreft het specifieke woonprogramma).

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht ruimte bestaat voor realisatie van het woonprogramma in onderhavig bestemmingsplan.

3.1.4 Luchthavenindelingsbesluit

De milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het Luchthavenindelingsbesluit en Luchthavenverkeersbesluit. Het Luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het Luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is hoofdzakelijk het Luchthavenindelingsbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogel aantrekkende functies en toegestane functies.

Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

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

Het besluit tot wijziging van het LIB Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid is met ingang van 4 november 2015 in werking getreden.

Ten tweede worden de ruimtelijke regels over externe veiligheid en geluidhinder verduidelijkt en vereenvoudigd. Met deze wijzigingen krijgen gemeenten meer eigen afwegingsruimte en verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit mede naar aanleiding van knelpunten bij gemeenten in verband met de lokale leefbaarheid.

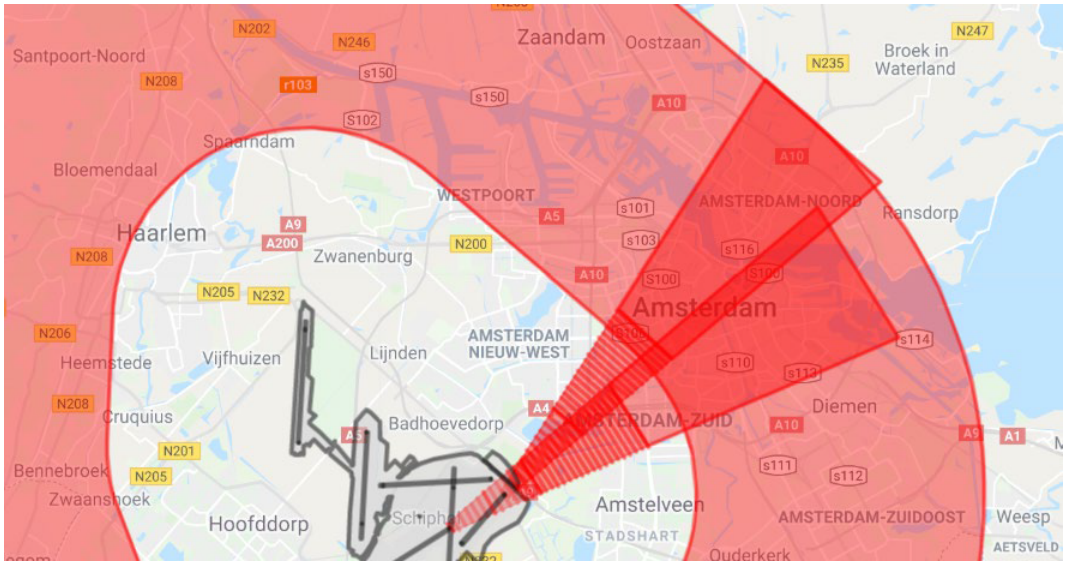
Plangebied Exclusiva

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) van Schiphol stelt in een ruim gebied rondom de luchthaven restricties aan bouwactiviteiten. Het primaire doel is om te borgen dat mensen nabij de luchthaven een

acceptabel woon- en leefklimaat hebben en zo min mogelijk hinder ondervinden van de luchtvaart. Dit resulteert in LIB-zones waar bewoning niet mogelijk is, of enkel onder voorwaarden wordt toegestaan. In de figuur hieronder zijn de LIB-zones 1 tot en met 5 weergegeven. Hamerkwartier valt niet in één van deze beperkende zones en kent dus geen restricties voor bouwactiviteiten *op zich*.

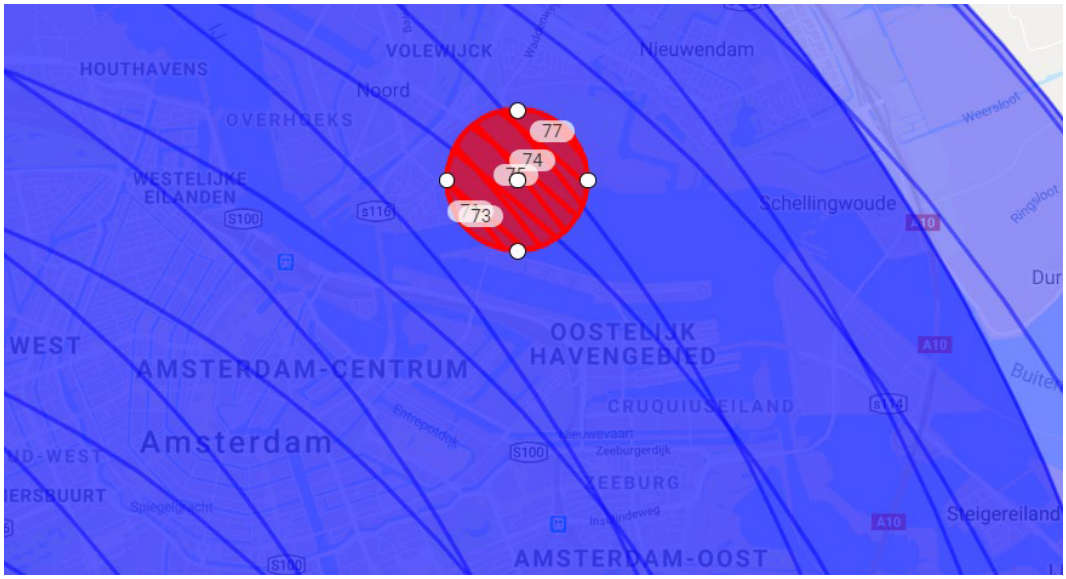
LIB-zones 1 t/m 5 rondom Schiphol.

Volgens het LIB zijn er wel twee toetsvlakken die voor hoogbouw relevant zijn. Allereerst is de beperking op 146 meter als gevolg van de *outer horizontal surface* en de aanvliegroutes voor het landen op banen 22 (Oostbaan) en 24 (Kaagbaan), zoals te zien op onderstaand figuur. Dit betekent dat bebouwing boven de 146 in eerste instantie niet is toegestaan. Hiervoor zou een verklaring van geen bezwaar moeten worden opgevraagd. Echter, voorliggend bestemmingsplan maakt dergelijke bebouwing niet mogelijk, dus vormt dit toetsvlak geen belemmering voor de transformatie. In het onderhavige bestemmingsplan zijn hoogteaccenten mogelijk waarvan één van maximaal 70 meter, hetgeen ruimschoots beneden de 146 meter blijft.



maatgevende vlakken voor de outer horizontal surface *en approach banen 22 en 24.*

Het andere maatgevende toetsvlak is dat van de TAR-radars (*Terminal Area Radar)*. Dit is voor vliegtuigen die in de nabijheid van het vliegveld zijn. Hoogbouw in Hamerkwartier heeft mogelijk te maken met de doorsnijding van twee radarvlakken: die van TAR1 en TAR4. Deze radarvlakken liggen boven Hamerkwartier tussen de 71 en 78 meter boven NAP. Maatgevend is dus bebouwing die boven de 71 meter komt Zoals hierboven reeds aangegeven is binnen het onderhavige bestemmingsplan geen bebouwing toegestaan boven de 71 m en is dus geen radaradvies van ILT nodig omdat verstoring op voorhand is uit te sluiten.



radarverstoringsvlakken TAR1 en TAR4, tussen 71-78 meter NAP.

Overige mogelijke belemmeringen die in het LIB genoemd worden, zoals de realisatie van windturbines, het gebruik van laserapparatuur, en het vogelbeperkingengebied zijn niet relevant voor Hamerkwartier.

Conclusie

De conclusie luidt dat er tot een bouwhoogte van 71 meter geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH 2050

De Omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland is gebaseerd op de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer, de Waterwet, de Planwet Verkeer en Vervoer en de Wet Natuurbescherming. Het heeft dus de status van respectievelijk een provinciale structuurvisie, een provinciaal milieubeleidsplan, een regionale watervisie, een provinciaal verkeers- en vervoersplan en een provinciale natuurvisie. De huidige Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, het Milieubeleidsplan 2015-2018, de Watervisie 2021 en de Agenda Groen worden ingetrokken en gaan op in de Omgevingsvisie NH2050 met onderliggende programma's.

In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

De ambities die worden nagestreefd, zijn:

1. Een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, met als doel:
   a. een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland;
   b. het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
   c. het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.
2. Ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren, met als doel:
   a. een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor;
   b. vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen;
   c. dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden;
   d. het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.
3. Noord-Holland als samenleving in 2050 klimaatneutraal en gebaseerd op hernieuwbare energie.

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de ambities uit de provinciale Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

In november 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze verordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening vervangen. In hoofdstuk 6 van de omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen. Dit zijn regels die door decentrale overheden in acht moeten worden genomen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De instructieregels zien onder meer op nieuwe stedelijke ontwikkelingen, bijzonder landschap, verblijfsrecreatie en detailhandel.

In de omgevingsverordening zijn geen instructieregels opgenomen die aan voorliggend bestemmingsplan in de weg staan. Het betreft een ontwikkeling in het stedelijk gebied die tegemoetkomt aan de ambities

in het provinciaal beleid en past binnen de regionale afspraken (zie ook onder paragraf 3.3). Hoofdstuk 4 van deze toelichting bevat een beschrijving van de wijze waarop met klimaatadaptie wordt omgegaan in het plangebied.

3.2.3 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.

Paragraaf 4.7 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. 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.

3.3.1.1 Plabeka

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

In Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: *Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.*

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

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

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

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

Het bestemmingsplan Exclusiva maakt in beperkte mate zelfstandige kantoren mogelijk, en is daarmee in lijn met het beleid.

3.3.2 Stadsregio Amsterdam

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

3.3.2.1 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam

De ambitie van de Stadsregio Amsterdam is om een dynamische en fijnmazige detailhandelsstructuur in de stadsregio Amsterdam te realiseren.

Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is tot op heden altijd de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis -op aanvaardbare afstand- hun aankopen te kunnen doen. Behoud van een fijnmazige detailhandelstructuur blijft een centraal uitgangspunt van het detailhandelsbeleid. Dat impliceert dat afspraken nodig zijn die de huidige structuur in stand houden of verder versterken:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige) detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming op bestaande perifere locaties;
- vasthouden aan het weren van food van bedrijventerreinen en perifere winkellocaties;
- versterking van bestaande winkelgebieden staat centraal;
- weidewinkels zijn niet toegestaan.

Om deze ambitie te realiseren, zet de Stadsregio in op een aantal speerpunten:

- terughoudendheid in het toevoegen van nieuwe meters;
- meer ruimte voor kwaliteit;
- maatwerk op de perifere locaties;
- pro-actief acquisitiebeleid.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen detailhandel mogelijk en is daarmee in lijn met het beleid.

3.3.2.2 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 - 2020 (inclusief oplegger) Stadsregio Amsterdam

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten binnen de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 tot en met 2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010, waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. De gemeenten die deel uitmaken van de Vervoerregio Amsterdam werken nauw samen om de woningbehoefte voor de gehele regio adequaat op te vullen. Hiertoe is in het regionale portefeuillehouders-overleg Ruimte en Wonen van 30 juni 2016 de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020 vastgesteld. De thema's in deze samenwerkingsagenda zijn woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling, om de kwantitatieve behoefte aan woningen, maar vooral ook de kwalitatieve behoefte aan woningen in kaart te brengen.

Het RAP brengt de regionale vraag naar woningen in beeld en zet deze vraag af tegen het (geplande) aanbod van woningen. De woningmarkt in de regio Amsterdam kent een sterke samenhang en een gedeeld gezamenlijk belang. De regio is internationaal gezien zeer sterk met veel groeipotentieel en een goede concurrentiepositie. Deze sterke positie van de regio is ontstaan dankzij een veelheid aan factoren, waarbij de hoge kwaliteit van leven een belangrijke rol speelt. Een aantrekkelijke en diverse woningmarkt maakt hier deel van uit. Veel mensen willen dan ook graag in de regio wonen. Dat biedt tegelijkertijd kansen en uitdagingen. De vraag naar woningen is in alle segmenten groter dan het aanbod.

Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde ofgeplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen. Voor plannen in Amsterdam is de gehele stadsregio te beschouwen als marktregio. Onder actuele woningbehoefte wordt de behoefte voor de komende tien jaar verstaan. Dit sluit aan bij de jurisprudentie die over dit begrip is ontstaan bij de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Wat betreft de kwantitatieve behoefte wordt voor de gehele regio de groei van de woningbehoefte in de periode 2017 - 2027 geraamd op 79.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 62.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 17.000 woningen bestaat. In onderstaand figuur worden woningbehoefte en plancapaciteit tegen elkaar afgezet, uitgedrukt in het aantal woningen.

	behoefte	plancapaciteit 2017			tekort harde capaciteit
	2017-2027[3]	hard	zacht	totaal	2017-2027
Marktregio Amsterdam (regio totaal)	79.510	62.440	112.250	174.690	17.070
Marktregio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	61.120	50.230	81.930	132.160	10.890
Marktregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	65.560	56.410	95.230	151.650	9.150

Woningbehoefte versus plancapaciteit in de drie deelregio's uitgedrukt in woningen (bron: RAP 2016 t/m 2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Zaanstreek-Waterland)

Wat betreft de kwalitatieve behoefte geldt voor de marktregio Amsterdam (de gehele stadsregio) het volgende:

- De woningbehoefte is zo groot, dat in vrijwel alle marktsegmenten tekorten zijn.
- De grootste tekorten doen zich voor bij eengezinswoningen, betaalbare huurwoningen en betaalbareen middeldure koopwoningen.
- Alleen bij de marktsegmenten meergezinswoningen in een stedelijk milieu - een segment dat ruimgeprogrammeerd staat - en dure huurwoningen is de plancapaciteit een fractie groter dan de vraag.

Binnen het plan van de locatie Exclusiva worden circa 350 woningen gerealiseerd. De woningen variëren in woongrootte, het betreft een mix aan woningen voor gezinnen, koppels en singles. Daarnaast wordt voorzien in diverse commerciële en maatschappelijke functies. De woningen leveren een directe bijdrage aan de kwantitatieve woningbehoefte van 17.000 woningen. Daarnaast geeft het programma invulling aan de kwalitatieve behoefte. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de stadsregionale behoefte.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de behoefte aan woningen, zoals opgenomen in het RAP.

De Regionale Woonvisie is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

3.3.2.3 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen. Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van openbaar vervoer (OV) en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

Met de uitgangspunten zoals deze zijn geformuleerd is in het bestemmingsplan rekening gehouden. In hoofdstuk 4.3 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

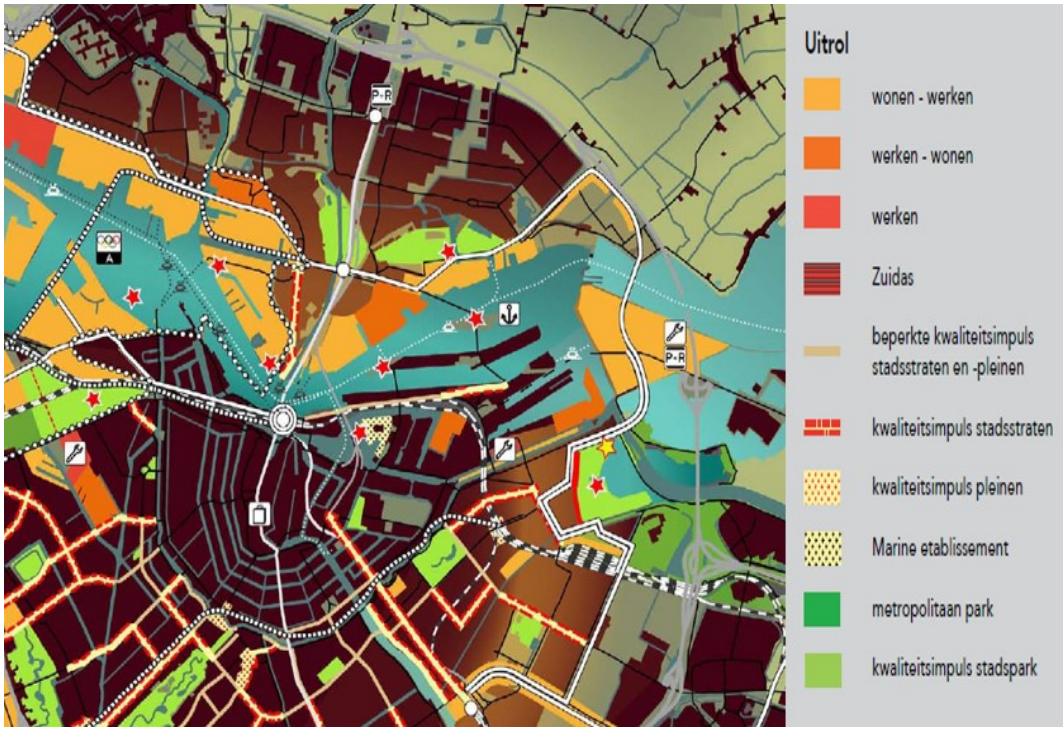
3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.
De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. In de Structuurvisie zijn enkele ambities benoemd die relevant zijn voor alle ruimtelijke ontwikkelingen tot 2040. Hierbij gaat het om intensivering van het grondgebruik, een samenhangend OV-netwerk, goede inrichting van de openbare ruimte, aantrekkelijk en gezond groen en water, transformatie van verouderde bedrijventerreinen, en volle inzet en sturing naar een post-fossiele brandstoftijdperk. Dit zijn ambities waar ook het Hamerkwartier op aanstuurt.

Hamerkwartier

De centrale ambitie van de Structuurvisie Amsterdam 2040 is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn, wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad. Dan kan op hetzelfde oppervlakte meer mensen woon- en werkruimte worden geboden. Bij de vaststelling van de Structuurvisie begin 2011, werd het Hamerkwartier aangewezen als een locatie die zich op de lange termijn zou kunnen transformeren in een gemengd werk-woongebied. Daarbij zou minimaal 50% van het oppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd worden voor bedrijven. De transformatie zou moeten plaatsvinden in de periode 2020-2030. Deze visie op de toekomst van het gebied ligt ten grondslag aan het nu geldende bestemmingsplan, dat in 2013 werd vastgesteld. Verder is het van belang te vermelden dat de Structuurvisie de mogelijkheid biedt om langs de Noordelijke IJ-oever in de tweede linie hoogbouw tot 60 meter te realiseren.



Uitsnede Visiekaart Structuurvisie 2040

3.4.2 Ontwerp Omgevingsvisie Amsterdam

Het stadsbestuur zet in de Omgevingsvisie de lijnen uit naar 2050. Hoe richten we de stad in ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regiobewoners en bezoekers? Waar gaan we wonen en werken, hoe komen we van A naar B, hoe zien de publieke ruimtes eruit en welke plek is er straks voor groen? De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijker verdeeld. Ook over de regio. Er zijn flinke investeringen nodig in infrastructuur, voorzieningen en stedelijk en landelijk groen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Een deel van de plannen staat al op de rol, een ander deel is nieuw. In de omgevingsvisie staat vooral de samenhang centraal en het kiezen van een koers naar 2050.

Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes: Meerkernige ontwikkeling;

Meerkernige ontwikkeling

Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking

- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
- Twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk.-Uitbreiding HOV en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.

Groeien binnen grenzen

Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

- Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
- Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
- Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven
- Verduurzaming van de haven.

Duurzaam en gezond bewegen

Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad

- Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burg. Roëllstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.

Rigoureus vergroenen

Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
- Ontwikkeling parken (Oeverlanden, Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).-Groene routes en ecologische verbindingen.
- Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw, en ruimte voor sporten en bewegen.

Samen stadmaken

Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

- Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
- Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
- Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
- Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.

uitsnede kaart ontwerp Omgevingsvisie 2050 met Hamerkwartier

Hoogbouw

Amsterdam groeit binnen zijn grenzen en daarmee werken we aan een compacte stad. Dat vraagt op sommige plekken om buurten met hoge dichtheden. De Omgevingsvisie geeft op hoofdlijnen richting aan verdichting, concentratie en functiemenging. Hoogbouw kan worden gebruikt om zeer hoge dichtheden te realiseren op plekken waar de druk op de ruimte hoog is en die goed zijn ontsloten door openbaar vervoer en fiets, terwijl er ook ruimte blijft voor groene plekken in een buurt. Lang het IJ en in Haven-Stad is hoogbouw tot circa 70 meter mogelijk. Daarnaast geven hogere clusters en accenten van hoogbouw

samen met de open ruimte van het water en de toekomstige bruggen het stadsbeeld vorm. De beperkingen vanuit Schiphol kunnen op sommige plekken de toegestane hoogte beperken. In andere delen van de stad gaan we terughoudender om met hoogbouw.

In Noord, Nieuw-West en Zuidoost is hoogbouw tot circa 70 meter mogelijk langs de lange doorgaande straten en lanen en aan grote parken, mits goed ingepast in de stedenbouwkundige structuur. Ten slotte blijven we terughoudend op plekken van bijzondere waarde waar met hoogbouw een grote schaalbreuk zou ontstaan. De bestaande kwaliteiten van de stad zijn uitgangspunt voor de ontwikkeling van de stad.

Op het schaalniveau van het gebouw en de buurt hanteren we vijf principes:

1. Hoogbouw levert een bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte.
2. Hoogbouw maakt op een mooie manier deel uit van het stadssilhouet.
3. Er is een aangenaam verblijfsklimaat op het maaiveld rondom hoogbouw.
4. Het is fijn wonen en werken in hoogbouw.
5. Hoogbouw draagt bij aan een klimaatneutrale en circulaire stad.

Bovenstaande uitgangspunten en principes dienen te worden uitgewerkt in vernieuwd hoogbouwbeleid.

Het plangebied

Het Hamerkwartier is aangegeven als hoogstedelijke buurt. De noordoever van het IJ wordt nog sterker een aaneenschakeling van plekken met een stedelijke betekenis (cultuurgebouwen, horeca, parken, standjes en festivallocaties). Deze plekken zijn met elkaar verbonden door routes langs het water en parallel aan de oever en met de rest van Noord dankzij groene routes. Twee vaste oeververbindingen over het IJ zijn voorzien, waarvan één ter hoogte van het Hamerkwartier. Hierbij zijn de aanlandingen, de omliggende openbare ruimte en bebouwing en de verknoping met toevoerende routes onderdeel van de integrale opgaven op dit schakelpunt. De ligging aan het IJ en lange doorgaande straten geven aanleiding voor hoogbouw tot 70 meter in het Hamerkwartier.

Het concept Investeringsbesluit en het bestemmingsplan voor de locatie Exclusiva sluiten aan bij de ontwerp Omgevingsvisie 2050.

3.4.3 Koers 2025

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

Om de beoogde groei met 50.000 woningen tot 2025 mogelijk te maken, is in Koers 2025 een stadsbrede inventarisatie gemaakt van mogelijke woningbouwlocaties. Hamerkwartier is hierin als versnellingslocatie aangewezen.

Hamerkwartier

In 2016 heeft de gemeenteraad Koers 2025 Ruimte voor de Stad, aangenomen. Het beleid omvat een

strategie waarmee in de komende jaren keuzes kunnen worden gemaakt in de ontwikkeling van de stad. De doelstelling is niet alleen de groei te accommoderen, maar ook om kwaliteit aan de stad toe te voegen. Daarbij spelen meerdere uitdagingen. Het aantal inwoners stijgt en daarmee ook de vraag naar woningen en nieuwe woonmilieus. Ook het aantal bezoekers en toeristen groeit snel. De snel groeiende bedrijvigheid verandert van karakter. De kennisintensieve en creatieve economie nestelt zich bij voorkeur in het hart van de stad, tussen de bewoners en de uitgaansgelegenheden. De klassieke scheiding tussen wonen en bedrijvigheid is steeds minder makkelijk te maken. Daarnaast staan steden voor een enorme duurzaamheidsopgave.

Gemengde stedelijke milieus, functioneel en qua bevolkingssamenstelling, zijn het best in staat aan deze ontwikkelingen ruimte te bieden. Met het vaststellen van Koers 2025 is de focus op werken voor het Hamerkwartier genuanceerd. Werd er aanvankelijk een werk-woonmilieu geambieerd, waarbij werken het primaat behield, nu ligt het accent op een woonwerkmilieu.

Met dit bestemmingsplan wordt bijgedragen aan bovenstaande beleidsopgave, zoals een versnelde woningbouwontwikkeling en het totstandbrengen van het gewenste woonwerkmilieu.

3.4.4 Ruimte voor de economie van morgen

De visie Ruimte voor de Economie van Morgen is de economische uitwerking van de stedelijke groeistrategie Koers 2025. Een onderdeel van de Ruimte voor de Economie van Morgen is de verdere (her)ontwikkeling van het waterfront langs het IJ en een uitbreiding van de binnenstad om drukte te spreiden. Het Hamerkwartier sluit hier enkel om haar locatie nabij het centrum en het IJ direct bij aan.

Hamerkartier

Naast het realiseren van woningbouw stelt het college zich ten doel om Amsterdam verder te ontwikkelen als economische motor, zodat de stad werkgelegenheid kan bieden aan haar inwoners en die van de metropoolregio. Door aan te sluiten op hedendaagse vestigingstrends en -behoeften biedt stedelijke ontwikkeling ook kansen voor economische groei. Bij de ontwikkeling van Amsterdam wordt daarom nadrukkelijk ook ruimte geboden aan bedrijvigheid. Daarmee keert de stad terug naar haar bouwtraditie van de negentiende eeuw, toen in de wijken wonen en werken werden gecombineerd.

Integratie van bedrijven is belangrijk voor Amsterdam om economisch en sociaal divers te blijven en om ook in de toekomst plek te bieden aan verschillende soorten bedrijvigheid. Deze visie is geconcretiseerd in Ruimte voor de Economie van Morgen, de in mei 2017 vastgestelde economische uitwerking van Koers 2025.

Kansenkaart 'Ruimte voor de economie van Morgen'

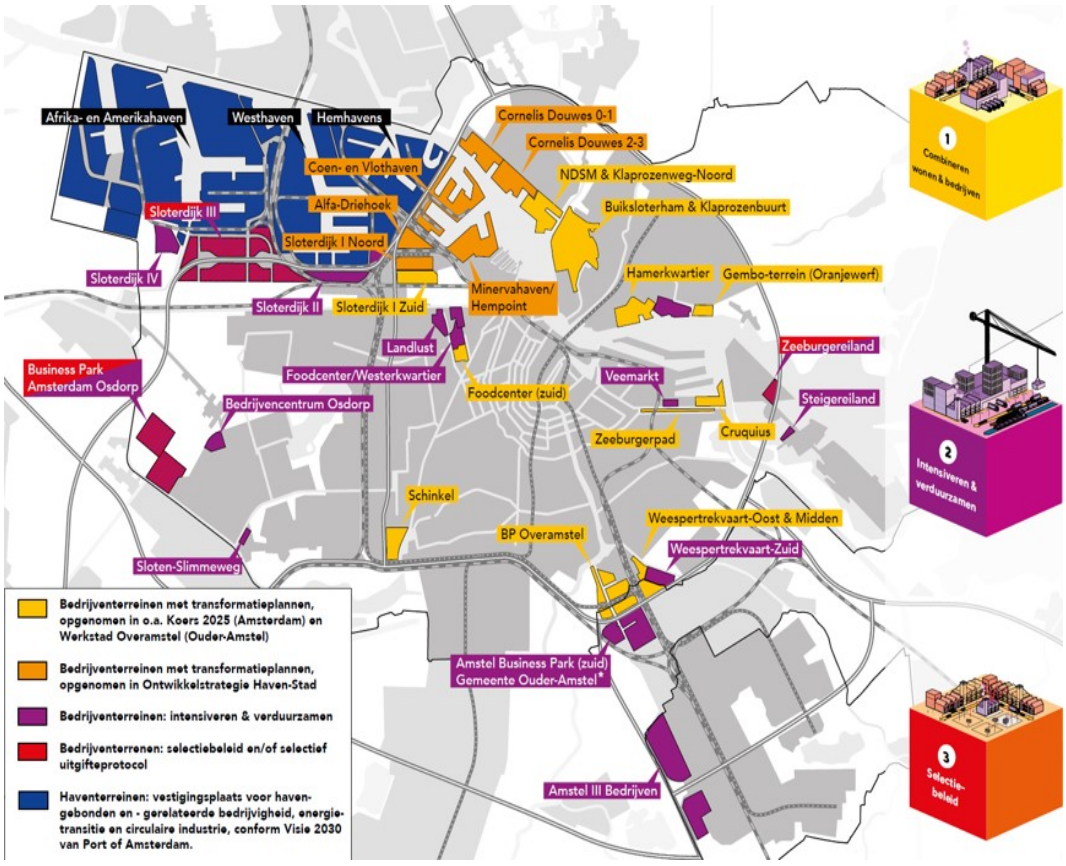
In Ruimte voor de Economie van Morgen is voor het Hamerkwartier de opgave geformuleerd om het gebied verder te ontwikkelen als productieve en creatieve wijk. Een productieve wijk is een woon-werkwijk met bedrijvigheid die verenigbaar is met wonen, of een wijk waarin door het nemen van technische maatregelen deze functiemenging mogelijk is. Dit houdt in dat in het Hamerkwartier zoveel mogelijk ruimte wordt geboden aan moderne creatieve dienstverlening, maakindustrie, productiebedrijven (mix van design, research, productie- en kantoorruimte) en ambachtelijke maakbedrijven op het gebied van mode, voeding, design, enzovoort.

3.4.5 Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft op 15 april 2020 de Bedrijvenstrategie 2020-2030 'Amsterdam Duurzaam Productief' vastgesteld. Het doel van het college is om in Amsterdam voldoende ruimte te houden voor productie en bevoorrading van de stad (o.a. bedrijven in maakindustrie, ambachten, stadslogistiek, groothandel en reparatie). De komende jaren gaat de gemeente de ruimte op bedrijventerreinen beter inzetten, zodat meer bedrijven zich er kunnen vestigen, en 500.000 m^2 (dat is 70 voetbalvelden) bedrijfsruimte ontwikkelen in nieuwe stedelijke wijken, waar wonen en bedrijvigheid samen kunnen gaan.

De Bedrijvenstrategie kent vier doelstellingen:

1. maximaal de kansen benutten om bedrijvigheid en wonen te combineren,
2. het bestendigen, intensiveren en verduurzamen van bedrijventerreinen,
3. selectief omgaan met de laatste vrije kavels op bedrijventerrein,
4. een regionale aanpak voor bedrijfslocaties.



Productieve wijk

Figuur: Principetekening productieve wijk

Omschrijving	Productieve wijken zijn woon-werkwijken die bedrijven (die behoefte hebben aan bedrijfsruimte) integreren in stedelijk woonmilieu. Integratie van bedrijven in woonwijken is nodig om divers ondernemerschap voor de stad te behouden.
Bijzonderheden	Bedrijfsruimte is grondgebonden; aanvullende kantoorruimte op bovenlaag. Integratie van productieve bedrijven biedt ook sociaal-economische kansen voor wederopbouwwijken in Nieuw-West, Noord en Zuidoost.
Economische ruimte (indicatie BVO)	± 5-15% (totaal) op begane grond ± 25-40%
Kansrijke locaties	Voormalige bedrijventerreinen bieden kansen voor deze mix: 1. Sloterdijk; 2. Overamstel; 3. Cornelis Douwes; 4. Buiksloterham; 5. Hamerkwartier.

Creatieve wijk

Figuur: principetekening creatieve wijk

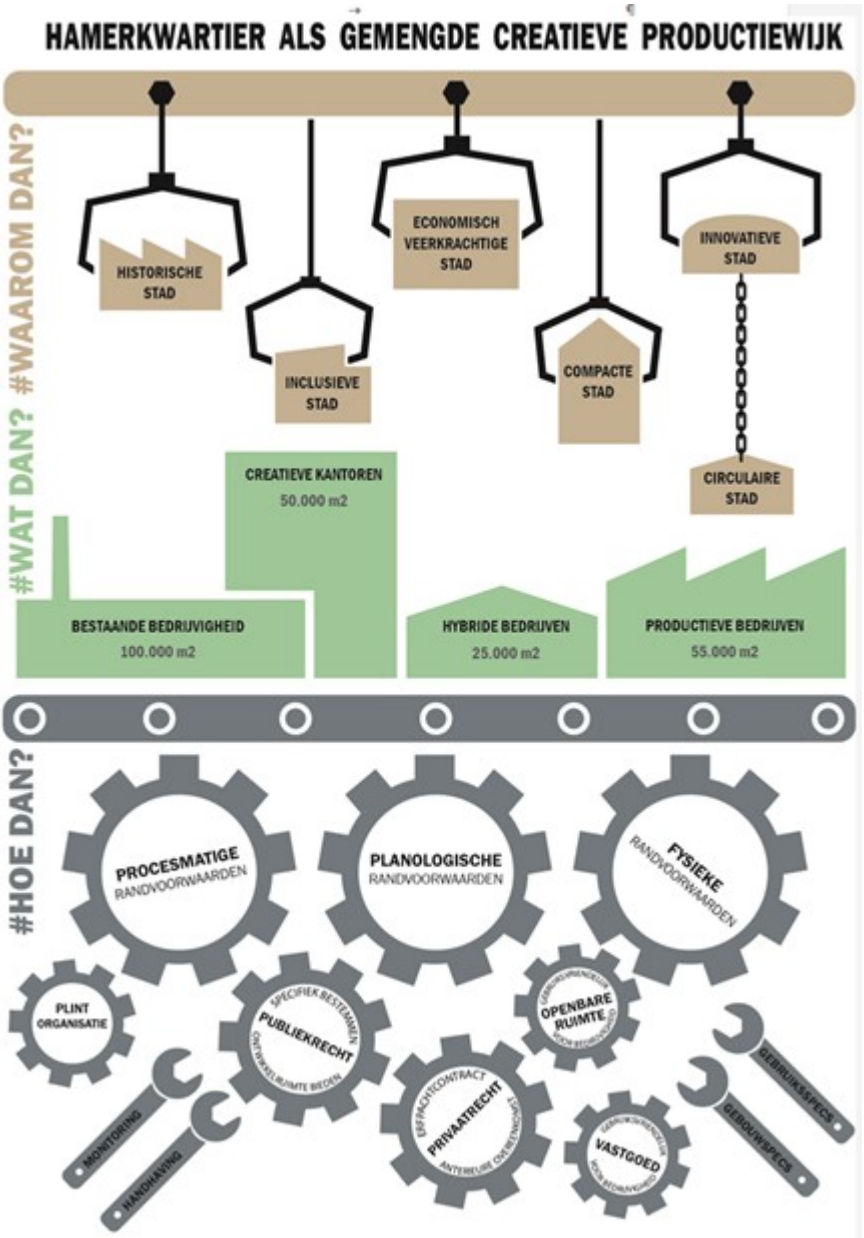
Omschrijving	Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan informeel stedelijk werkmilieu, en daarbij programmatisch aansluiten op het bestaande centrummilieu binnen de ring A10.
Bijzonderheden	Ruimte voor kleinschalige kantoorruimte in woonwijk, maar ook geschikt voor grote bedrijfsverzamelgebouwen voor versterken interactie.
Economische ruimte (indicatie BVO)	± 5-15%
Kansrijke locaties	1. Minervahaven-Zuid; 2. NDSM; 3. Sluisbuurt & Zeeburgereiland; 4. Schinkel; 5. Amstelkwartier 3-4; 6. Weespertrekvaart. Verbindingen voorbereid door Sprong over 't IJ bieden ook kansen voor: 7. Hamerkwartier; 8. Buiksloterham.

Afbeeldingen uit Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020-2030

Amsterdam staat bekend om haar ondernemerschap en bedrijvigheid, die zorgen voor goede banen en kansen voor Amsterdammers en ver daarbuiten. De logistiek en (maak) industrie zijn de machinekamer van de economie in de regio. De ruimte voor deze bedrijven is echter aan verandering onderhevig, mede omdat in de stad veel woningen nodig zijn. Nieuwe stedelijke wijken zijn gepland op bedrijventerreinen zoals het Hamerkwartier, Cruquius, Sloterdijk I Zuid en Overamstel. Op de langere termijn wordt Haven-Stad1 ontwikkeld. Met deze transformaties neemt het aanbod aan traditionele vestigingslocaties voor bedrijven af, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte juist toeneemt, door o.a. nieuwe economie en toepassingen voor de circulaire economie en de energietransitie. Met de transformatie van bedrijventerreinen zullen zonder aanvullende maatregelen diverse vormen van ambacht, maakindustrie en reparatie uit de stad verdwijnen. Doel van de strategie is om binnen de bredere ontwikkeling van stad voldoende ruimte te creëren en te behouden voor bedrijven,zodat Amsterdam een diverse economie houdt met een inclusieve arbeidsmarkt, en duurzaam aantrekkelijk is voor ondernemers.
In de Bedrijvenstrategie 2020-2030 is Hamerkwartier opgenomen als één van de bedrijventerreinen waar wonen en werken worden gecombineerd. Ook binnen het onderhavige bestemmingsplan worden deze kansen maximaal benut.

"Hamerkwartier werkt-*Bouwstenen voor de realisatie van het Hamerkwartier als Creatieve Productiewijk"*

Hamerkwartier Werkt is een productie van de 'themagroep werken' binnen Projectteam Hamerkwartier en vormt een onderdeel van de concept Investeringsnota Hamerkwartier. In dit stuk, dat kan worden gezien als een nadere uitwerking van de gemeentelijke bedrijvenstrategie, wordt uitgelegd *waarom* de gemeente het Hamerkwartier als Creatieve Productiewijk wil ontwikkelen, *wat* dat precies betekent en *hoe* dat te bereiken.



Infographic soorten bedrijvigheid Hamerkartier

Het programma van het Hamerkwartier zal voor eenderde gevuld worden door werken. Tweederde van het volume zal bestaan uit wonen. De voorgenomen mix is één van de onderscheidende onderdelen van het plan voor het Hamerkwartier.

In de studie Hamerkwartier Werkt (bijlage bij de concept Investeringsnota) is uitgebreid beschreven hoe de gemeente gaat sturen en faciliteren op behoud en versterken van creatieve bedrijvigheid, kunstenaars en andere vormen van cultureel ondernemerschap. Inzet is om betaalbare atelierruimten, bedrijfsloodsen en kantoren met ondersteunende ruimten voor bijvoorbeeld exposities te faciliteren. Dit is vertaald in voorliggend bestemmingsplan.

3.4.6 Amsterdamse woonagenda

De woonvisie uit 2009 heeft een opvolger gekregen: de Amsterdamse woonagenda 2025. Het college van B&W kiest voor een praktische woonagenda om richting te geven aan de uitdagingen waar Amsterdam wat betreft het wonen voor gesteld staat. Op het gebied van wonen liggen in Amsterdam veel uitdagingen, de woningmarkt staat onder druk in alle segmenten. Tal van exogene factoren hebben invloed op de woningmarkt en de drukte in de stad. Amsterdam komt na ruim vijf jaar uit een economische recessie die de woningmarkt sterk in zijn greep hield. Amsterdam heeft een scala aan beleidsplannen en -programma's ontwikkeld en doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het wonen en bouwen in Amsterdam. Deze opvolger is de Amsterdamse woonagenda met als titel Voldoende, betaalbare en kwalitatief goede woningen. De nieuwe visie is gericht op meer bouwen, betaalbare en kwalitatief goede woningen voor alle doelgroepen.

Door veel woningen toe te voegen, zal de krapte op de Amsterdamse woningmarkt verminderen en dat zal een drukkend effect hebben op koopprijzen en huren. Dat raakt aan het andere belangrijke doel, een ‘betaalbare’ woningvoorraad. Niet alleen huishoudens in de sociale huursector kunnen last hebben van te hoge woonlasten, ook de bewoners van de vrije huursector en kopers kunnen de problemen ervaren van een krappe woningmarkt met stijgende prijzen. Het gaat bij die sectoren om verschillende prijsniveaus, maar het is belangrijk om de tendens naar een stijgende verhouding van woonlasten ten opzichte van inkomens over de hele linie te temperen. Dat geldt voor de huidige Amsterdammers en voor de huishoudens die in Amsterdam willen komen wonen.

Een voortvarend bouwprogramma is essentieel om de druk op de woningmarkt te verminderen en het wonen betaalbaar te houden. Met het plan “Koers 2025” heeft de gemeente Amsterdam de ambitie om tot het jaar 2025 circa 50.000 extra woningen te bouwen. Het programma moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen, onder andere voor studenten en jongeren, voor kwetsbare groepen en ouderen, maar ook ruimte voor huurders en kopers in de middeldure, dure en topsegmenten.

Nieuwbouw draagt bij aan een gemengde stad. In de Woonagenda 2025 staat de prognose dat er in 2025 een tekort zal zijn aan sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen. Ter voorkoming van dat tekort heeft de gemeente een stedelijk uitgangspunt voor de programmering van nieuwbouw geformuleerd: 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen (huur en koop) en 20% dure woningen (huur en koop). Dit uitgangspunt is van toepassing op alle plannen waarvoor nog geen investeringsbesluit is vastgesteld en geen contracten zijn gesloten of anderszins juridische en financiële verplichtingen zijn aangegaan. Het geldt ook voor transformatieprojecten en ontwikkelingen op particuliere grond. Herontwikkeling en leegstandsbestrijding staan echter voorop.

Bij transformatieprojecten liggen de percentages iets anders. Dan is de verdeling: 30% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen en 30% dure woningen. Hierbij geldt de aanvullende voorwaarde dat de sociale huurwoningen bij een corporatie worden ondergebracht. In Hamerkwartier zal dit beleid worden overgenomen.

Het tekort aan middeldure huurwoningen (maandhuur van € 737,14 tot € 1.027,37 prijspeil 2020) geldt voor heel Amsterdam en voor Noord in het bijzonder. Om tegemoet te komen aan de verwachte behoefte van 11% meer middeldure huur in 2025, verhoogt de gemeente in het Actieplan Meer Middeldure Huur de doelstelling naar 1.500 nieuwbouwwoningen per jaar tot en met 2025. Er worden extra maatregelen genomen om de voorraad middeldure huurwoningen beter aan te laten sluiten op de woningbehoefte en om het wegvloeien van deze woningen te beperken. Dit is verder uitgewerkt in Vervolg Actieplan Meer Middeldure Huur 2020. Middeldure huurwoningen moeten tenminste voor 25 jaar worden verhuurd. Gedurende die 25 jaar mag de woning niet verkocht worden en worden er grenzen gesteld aan huurverhogingen. Ook worden er eisen gesteld aan de minimale afmeting: kleiner dan 40m2

gebruiksoppervlak (GO) is niet toegestaan. In het middensegment is ook behoefte aan woningen voor gezinnen. Er moeten dus niet alleen kleine middeldure huurwoningen gebouwd worden, maar ook grotere, marktcontraire huurwoningen. Bij grotere projecten, van 800 woningen of meer, is het ook mogelijk om in plaats van middeldure huur, middeldure koopwoningen te realiseren. Een middeldure koopwoning heeft een eerste verkoopprijs tussen de € 183.000 en € 306.000 VON (inclusief afkoop erfpacht, prijspeil 2020). Het uitgangspunt is dat deze woningen marktconform worden gerealiseerd.

Per ruimtelijk project wordt bestuurlijk bepaald welk woningbouwprogramma wordt gerealiseerd. Afwijken van het uitgangspunt is mogelijk op grond van specifieke omstandigheden, zoals het woningaanbod in de directe omgeving, de aard en intensiteit van de verdichtingsopgave en de omvang van de financiële effecten op de grondexploitatie.

Het Hamerkwartier

Hamerkwartier wordt een buurt voor iedereen. Voor jong en oud, Amsterdammer en nieuwkomer en voor allerlei inkomens en gezinssituaties. De circa 6.000 woningen krijgen een grote variatie in prijs, formaat en type. Dertig procent van alle woningen worden sociale huurwoningen, veertig procent middensegmentwoningen en dertig procent bevindt zich in het dure segment. Ook komen er diverse woningen voor bijzondere doelgroepen, eventueel gecombineerd met zorg. In Hamerkwartier wordt gestreefd naar de volgende verdeling in woningformaten: 30% klein, 45% middelgroot en 25% groot. Er komt in Hamerkwartier ruimte voor circa 300 studenten- en jongerenwoningen. Voor het beoogde woningbouwprogramma voor dit plangebied wordt verwezen naar paragraaf 2.3.3.2.

Een belangrijk uitgangspunt bij het woonprogramma is dat alle woningtypen aanpasbaar worden gebouwd, volgens de richtlijn Aanpasbaar Bouwen. Dit zorgt ervoor dat de gebouwen flexibel kunnen meebewegen, mocht er in de toekomst een andere behoefte ontstaan. Zo wordt flexibiliteit voor toekomstige doelgroepen gewaarborgd. Binnen alle prijscategorieën komt een mix aan woningen voor gezinnen, koppels en alleenstaanden. Er is - in het Hamerkwartier - desgewenst ruimte voor collectieve woonvormen.

3.4.7 Kantoorbeleid Amsterdam

Kantorenstrategie 2011/ Actualisering kantorenstrategie 2017

Op 14 juli 2011 is de "Kantorenstrategie Amsterdam" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Sinds die tijd is de dynamiek op de kantorenmarkt sterk toegenomen. Een meerderheid van de Britten stemde voor een Brexit. De economie bloeit, de vraag naar kantoorruimte groeit, er vestigen zich veel kantoorachtige bedrijven in de stad. Dit was aanleiding om te onderzoeken of de huidige strategie nog doelmatig is. Dit heeft geleid tot een actualisering van de kantorenstrategie 2017 'Het juiste kantoor op de juiste plek'.

Uit onderzoek blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstandsaanpak op monofunctionele kantoorlocaties.

Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te

voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties. In de geactualiseerde kantorenstrategie 2017 is het volgende opgenomen:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJoever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen, in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied en Centrumeiland wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag.

Kantorenplan 2019-2026

Het doel van het kantorenplan 2019-2026 (24 september 2019 vastgesteld door het college van B&W) is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woon-werkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar.

Met het kantorenplan 2019-2026 wordt aangesloten op de kantorenstrategie 2017, de Economie van Morgen (de ruimtelijke economische visie van Amsterdam, 2017) en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019). Ook loopt het kantorenplan 2019-2026 vooruit op de nieuwe omgevingsvisie van gemeente Amsterdam die momenteel wordt ontwikkeld.

In het kantorenplan worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- Toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en klimaatneutraal;
- Transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- Realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

Voor wat betreft het Hamerkwartier wordt in het Kantorenplan 2019-2026 het volgende aangegeven: ´Door de gunstige ligging aan het IJ, een betere bereikbaarheid door nieuwe verbindingen (zoals de Noord/Zuidlijn en de toekomstige Javabrug) en het wegtrekken van grootschalige bedrijven, kan het Hamerkwartier uitgroeien tot een levendig stedelijk gebied. Het Hamerkwartier ontwikkelt zich de komende jaren van een bedrijventerrein naar een wijk met ruim 6.000 woningen en veel ruimte voor werken. Het totale programma zal voor 1/3 uit werken en voorzieningen bestaan. Van de circa 130.000 m2 nieuwe werkfuncties die kunnen worden toegevoegd is plek voor circa 50.000 m2 kleine solitaire kantoorvestigingen.' Dit bestemmingsplan sluit hierop aan. Er wordt een gemengd woon-werkmilieu gerealiseerd waarbij ook (creatieve) kantoorfuncties (met een oppervlak van maximaal 1.000 m² per vestiging) deel uitmaken van de gewenste mix.

3.4.8 Detailhandelsbeleid

Op 20 december 2017 heeft de gemeenteraad het nieuwe detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad. Het beleid is een aanvulling op de meer algemene kaders van het regionale detailhandelsbeleid en het Amsterdams Ondernemersprogramma 2015-2018: Ruimte voor ondernemers.

Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn voor zowel bewoners als bezoekers, als winkeliers en heeft twee hoofddoelstellingen:

1. Boodschappen dichtbij voor bewoners: met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
2. Meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad: Amsterdam heeft als ambitie om meerdere aantrekkelijke winkelgebieden te hebben. Het betreft hier het echte 'winkelen' voor producten die niet elke dag worden gekocht.

Voor de verschillende in het beleid onderscheiden typen winkelgebieden gelden in heel Amsterdam algemene beleidsuitgangspunten. Een van de belangrijkste daarvan is dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Hieraan ligt een aantal redenen te grondslag. In de eerste plaats heeft clustering van winkels voordelen voor ondernemers én consumenten: alle benodigde boodschappen zijn vlakbij elkaar verkrijgbaar. In de tweede plaats profiteren ondernemers in winkelconcentraties van elkaars bezoekersstromen. Verder is het voor de overheid efficiënter en duurzamer om een concentratie van winkels te faciliteren met bijvoorbeeld laad- en losplekken voor bevoorrading, voorzieningen voor fietsen etcetera. Het clusteren van detailhandel, en daarmee efficiëntere bevoorrading, draagt indirect bij aan de ambities van Amsterdam voor een schonere luchtkwaliteit. Naast algemeen beleid wordt een specifieke koers gevolgd voor detailhandel in verschillende gebieden. Het bestemmingsplan maakt geen detailhandel mogelijk en sluit daarmee aan bij het gemeentelijk beleid.

3.4.9 Erfgoed voor de stad

Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is een bepalende factor in het vestigingsklimaat voor nieuwe (internationale) bedrijven en jonge startups. Niet alleen de grachtengordel met het Werelderfgoed maar ook het jongere erfgoed in de 19de-eeuwse ring, de Gordel '20-'40, Nieuw-West en Zuidoost, maakt Amsterdam tot een aantrekkelijke stad. Verborgen in de bodem liggen daarbij archeologische overblijfselen die getuigen van de rijke geschiedenis van de stad. Met “Erfgoed voor de stad (juni 2016)”, de agenda voor erfgoed in een groeiend Amsterdam, wil Amsterdam de komende jaren koersen op het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. Het inventariseren en waarderen van cultuurhistorische waarden (zowel kwantitatief als kwalitatief) hoort hierbij. Dit is immers de basis voor het in beeld te krijgen van de bestaande waarden om deze optimaal te kunnen inzetten. Voor het resultaat van deze inventarisatie en waardering wordt verwezen naar paragraaf 4.14.

3.4.10 Horecabeleidsplan Stadsdeel Noord

Het Horecabeleidsplan Amsterdam-Noord 2007-2015: "Voor elk wat wils" heeft als doel een gevarieerder horeca-aanbod in Amsterdam-Noord mogelijk te maken. Stadsdeel Amsterdam-Noord werkt aan een aantrekkelijk en leefbaar stadsdeel, waar bewoners, bezoekers en ondernemers zich thuis voelen. Daarom wil het stadsdeel een gevarieerd, ruimtelijk en economisch goed functionerend voorzieningenaanbod ontwikkeien. In dat voorzieningenaanbod speelt horeca een belangrijke rol.

Horeca heeft volgens het beleid een belangrijke rol vooral in de vernieuwingsgebieden om mensen bij elkaar te brengen. Verder worden de locaties aan het IJ als bijzonder kansrijk gezien om het stadsdeel in positieve zin op de kaart te zetten. In de nota is aangegeven hoeveel extra ruimte er is voor nieuwe horecagelegenheden en is per gebied aangegeven wat voor type horeca mogelijk is.

Het horecabeleid is opgesteld in 2007, met een doorkijk tot 2015. In dit kader kan gesteld worden dat het beleid niet meer geheel actueel is. In het beleid zijn diverse transformatiegebieden opgenomen,

echter is het Hamerkwartier niet opgenomen als één van deze transformatie gebieden. De nota legt geen specifieke regels op voor het Hamerkwartier gebied.

In het algemeen wordt een behoefte aan een divers aanbod van horecagelegenheden omschreven. Door de realisatie van horeca binnen het plangebied wordt in deze behoefte voorzien.

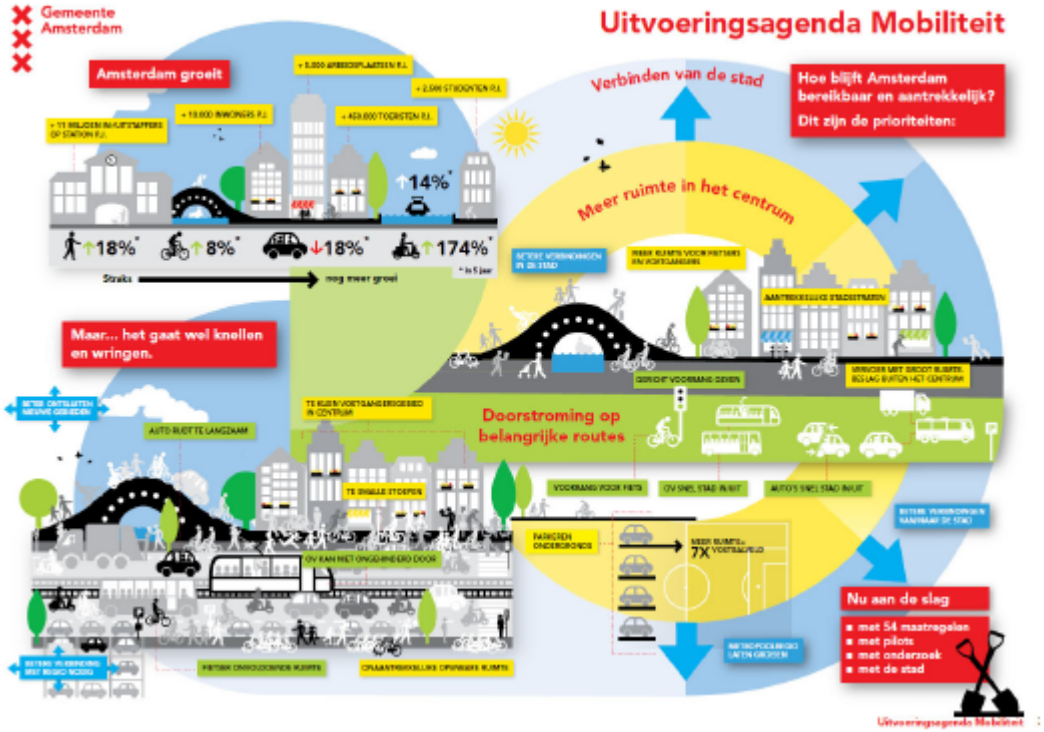
Onderliggend bestemmingsplan maakt op beperkte schaal vestiging van nieuwe horeca mogelijk. Hiermee is het bestemmingsplan in lijn met het beleid van het stadsdeel.

3.4.11 Mobiliteitsbeleid

Amsterdam groeit en blijft groeien. En dat heeft ook een keerzijde. Het groeiend aantal Amsterdammers, bezoekers en toeristen dat zich verplaatst in onze stad, zet de schaarse openbare ruimte in de stad nog verder onder druk. Om de stad bereikbaar en veilig te houden en de openbare ruimte toegankelijk en aantrekkelijk, moet de gemeente Amsterdam keuzes maken en maatregelen treffen. Tot 2025 worden er per jaar meer dan 5.000 woningen bijgebouwd. De bevolkingsdichtheid zal toenemen van 5.100 inwoners per km2 nu naar 5.700 in 2030. De sterkste toename van de bevolkingsdichtheid wordt verwacht rondom Sloterdijk, IJ-oevers en Zeeburgereiland.

Tegelijkertijd moet de stad wel voor iedereen toegankelijk blijven. Er is simpelweg geen plek voor én de fiets én de voetganger én het OV én de auto naast elkaar. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden. Op termijn zal het bijvoorbeeld niet meer mogelijk zijn om per persoon een parkeerplek te claimen. Omdat de auto echter een belangrijke rol zal blijven spelen, zal er nagedacht moeten worden over andere vormen. Van individueel naar collectief vervoer. En van bezit naar gebruik. Behorend bij de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 (MAA) is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Concrete maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zorgen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist. De Agenda heeft als pijlers doorstroming, creëren van ruimte en, verbindingen. De basis voor alle maatregelen is verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Soms in combinatie met een verlaging van de snelheid voor auto’s.

De uitgangspunten uit MobiliteitsAanpak Amsterdam en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn verwerkt in het beleidskader Verkeersnetten. De functie van de verkeersnetten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer. De belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto staan in het beleidskader verkeersnetten.



Voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in het Hamerkwartier wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van de toelichting.

3.4.12 Parkeerbeleid

- **Parkeerbeleid auto's**

In de Nota Parkeernormen Auto (2017) zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe bewoners moeten dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning.

Door de blauwe zone is de parkeerdruk overdag vrij laag (50-60%). Ondanks dat begint de parkeersituatie op verschillende momenten en straten steeds vaker te knellen. De stedelijke ontwikkelingen in het Hamerstraatgebied en de nabijheid van station Noorderpark zullen meer druk leggen op het gebied. Ook vanuit de binnenstad zal de druk toenemen. Buiten de blauwe zone neemt die druk nu al toe. Daarom wordt voorgesteld om de blauwe zone te transformeren naar betaald parkeren, waarbij we de aanliggende gebieden ook opnemen in het regime met betaald parkeren (Hamerstraatgebied, noordelijk deel Vogelbuurt, Vogeldorp) . Voor het Hamerkwartier geldt bovendien parkeren op eigen terrein. Dat betekent dat geen parkeervergunningen worden uitgegeven (nulvergunningenplafond).Voor bestaande bedrijven zal worden bekeken of (tijdelijk) maatwerk mogelijk is.

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het toegestaan om in een bestemmingsplan regels op

te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels (artikel 3.1.2 lid 2 sub a Bro). Of met andere woorden: het is mogelijk om aanvragen omgevingsvergunningen te toetsen aan (beleids-) regels die niet in het bestemmingsplan zélf zijn opgenomen, maar in een separaat beleidsdocument. Dit betekent dat de werkwijze / het toetsingskader (parkeerbeleid en parkeernormen) bij toetsing van aanvragen voor omgevingsvergunningen vergelijkbaar is met de voorheen gehanteerde werkwijze met de bouwverordening. Het gevolg van de overheveling van juridische grondslag (van bouwverordening naar bestemmingsplan) is dat, net als nu het geval is, omgevingsvergunningen voor bouwactiviteiten en/of afwijking van het bestemmingsplan, ook na inwerkingtreding van voorliggend bestemmingsplan, dienen te voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Met andere woorden: “per saldo verandert er niets wat (bouw-) plantoetsing betreft”. In bestemmingsplannen dient voor het parkeren een algemene voorwaardelijke verplichting te worden voorgeschreven waarmee wordt geregeld dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid. In navolging van de voorheen geldende werkwijze onder de werking van de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening, wordt het maken van een afweging over het parkeerbeleid met voorliggend bestemmingsplan gekoppeld aan besluitvorming inzake omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen.

Het geldende parkeerbeleid is uitgebreid uiteengezet in een separate beleidsnota. Op 8 juni 2017 heeft de raad van Amsterdam hiervoor de 'Nota Parkeernormen Auto' vastgesteld met drie moties en twee amendementen. Die zijn verwerkt en de gewijzigde versie van de nota is op 29 november 2017 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers in dat gebied geen parkeervergunning krijgen.

Het plangebied Exclusiva valt in een zone die in de Nota parkeernormen Auto is aangewezen als B-locatie. Deze locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm in sommige gevallen ook een minimumparkeernorm te hanteren.

Bij de toetsing van een initiatief wordt aan de hand van de kencijfers gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is.

Bij opvang van de parkeervraag op straat, wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet. Het betreffende gebied is opgenomen in het 0-plafond van vergunningverlening, echter kan vanwege de maatschappelijk functie wel een beroep worden gedaan op een beperkt aantal parkeervergunningen in de openbare ruimte.

De parkeerbehoefte voor het plangebied wordt verder uiteengezet in paragraaf 4.3 van de toelichting.

- **Parkeerbeleid fietsen en scooters**

De gemeente Amsterdam wil voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Daarom worden er voorwaarden en richtlijnen gesteld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van het parkeren voor fietsen en scooters in de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter welke is vastgesteld op 14 maart 2018 en bekendgemaakt op 19 maart 2018.

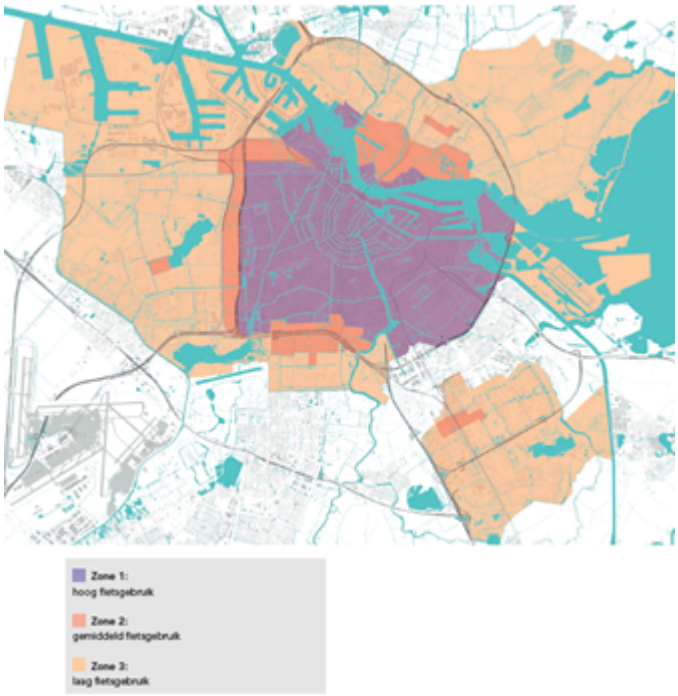
In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter zijn bindende fietsparkeernormen voor niet- woonfuncties vastgesteld en niet bindende parkeernormen voor scooters. Daarmee wil Amsterdam zorgen voor:

1. voldoende ruimte voor groen, voetgangers, fietsers, spelende kinderen, terrassen, winkelend publiek;
2. een rustiger straatbeeld;

3. het parkeren van fietsen en scooters faciliteren;
4. het verkleinen van het risico op diefstal, vandalisme en beschadigen van fietsen en scooters.

Initiatiefnemers moeten bij nieuwbouw en herontwikkeling in hun plannen voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets opnemen. Het vereiste aantal fietsparkeerplekken bepaalt de gemeente aan de hand van parkeernormen, die verschillen per functie. Door de beleidsregels uit deze nota te verankeren in bestemmingsplannen, wordt het verplicht om voldoende (inpandige) stallingsvoorzieningen te realiseren bij niet-woonfuncties, zoals kantoren, winkels, scholen, restaurants, etc. Aan initiatiefnemers van publiekstrekkende bestemmingen wordt gevraagd ook parkeervoorzieningen voor scooters op eigen terrein te realiseren. Dat geldt ook voor bedrijven waar veel medewerkers op de scooter naar hun werk komen. Het uitgangspunt is dat parkeervoorzieningen voor fietsen en scooters altijd op eigen terrein worden gerealiseerd.

Voor het bepalen van de parkeernorm voor fietsen is de gemeente ingedeeld in drie zones. Onderhavig plangebied valt binnen zone 1: er is sprake van hoog fietsverbruik.



zone-indeling normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties uit Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De normen voor scooterparkeren zijn in tegenstelling tot die voor fietsparkeren niet bindend. De normen worden gehanteerd als richtlijnen. Voor het parkeren van scooters zijn geen CROW-kencijfers. De parkeernormen voor scooters bij niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de verhouding tussen het gebruik van fietsen en scooters. Omdat Amsterdammers met de scooter vaak wat langere afstanden afleggen, wordt voor de scooterparkeernormen geen onderscheid gemaakt in zones. De norm is afgeleid van de fietsparkeernorm voor zone 1.

De Nota Autoparkeren en Nota parkeernormen fietsen en scooters worden in acht genomen bij het voorgenomen initiatief. In de regels van het bestemmingsplan is een dynamische verwijzing opgenomen.

3.4.13 Agenda Duurzaamheid

In de Agenda duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' is het duurzaamheidsbeleid beschreven. De gemeente wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. In 2020 kent Amsterdam 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik ten opzichte van 2013. Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aansluiten op stadswarmte van bestaande woningen. De markt zal worden uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen. Verdere stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens moet de lucht in de stad gezonder maken. In de komende jaren worden 111 scholen gezonder en duurzamer gemaakt. In de Agenda Duurzaamheid staan vijf transitiepaden omschreven waarmee Amsterdam verduurzaming van de stad wil bewerkstelligen. De eerste vier paden gaan over duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Het laatste transitiepad is de verduurzaming van de gemeentelijke bedrijfsvoering.

Voor het Hamerkwartier komen al deze aspecten aan bod en wordt extra ingezet op duurzame energie, klimaatbestendigheid en natuurinclusiviteit. Op het aspect duurzaamheid en het daarbij behorende beleid wordt nader ingegaan in paragraaf 4.9 van de toelichting.

Actieplan Schone Lucht 2019

Het Actieplan Schone Lucht beschrijft op hoofdlijnen hoe de gemeente tot 2030 toewerkt naar schonere en gezondere lucht in de stad. In het Actieplan heeft het college de ambitie uitgesproken dat in 2030 overal in de gemeente alleen maar uitstootvrij verkeer rijdt. Daarom heeft de gemeente de volgende mijlpalen verwoord:

- 2020: Realisatie (diesel)milieuzone binnen ring A10 personenauto's vanaf Euro4 en geografische uitbreiding milieuzones;
- 2022: ov-bussen en touringcars centrum zijn uitstootvrij (binnen s100 ten zuiden van het spoor)
- 2025: al het verkeer, waaronder ook taxi's, passagiersvaart, pleziervaart en GVB-veren, maar behalve personenauto's en motoren, is uitstootvrij binnen de ring A10 (voor brom- en snorfietsen geldt de hele bebouwde kom);
- 2030: al het verkeer binnen bebouwde kom is uitstootvrij.

In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op het effect van het plan Exclusiva op de luchtkwaliteit.

3.4.14 Projectbesluit Hamerkwartier 2018/ Concept-investeringsbesluit Hamerkwartier

In 2018 heeft het College van B&W middels het Projectbesluit de uitgangspunten, ambities en kaders voor de transformatie van Hamerkwartier op hoofdlijnen vastgelegd en opdracht gegeven deze verder uit te werken. Bij het bepalen van de opgave voor het Hamerkwartier heeft het bestuur destijds drie speerpunten benoemd. Deze drie bestuurlijke prioriteiten zijn steeds leidraad geweest bij de planvorming:

1. Tempo en volume woningbouwproductie

Het gebied wordt ontwikkeld tot een hoogstedelijke wijk. We willen zo snel mogelijk tegemoet komen aan de grote vraag naar woningen in Amsterdam. Vooral de zuidstrook van Hamerkwartier biedt kansen om snel en in grote volumes woningen te ontwikkelen. Binnen een paar jaar na het nemen van het Investeringsbesluit zullen hier de eerste nieuwe gebouwen al gerealiseerd worden.

2. Ongedeelde wijk

We willen de omliggende buurten IJplein, Vogelbuurt en Vogeldorp sociaal, fysiek en economisch mee laten profiteren van de ontwikkeling.

3. Kwaliteit

Hamerkwartier wordt een gemengde wijk met een goede mix aan woningen en andere functies. Het wordt adaptief gebouwd, wat wil zeggen dat gebouwen flexibel kunnen worden gebruikt en ook over twintig jaar nog geschikt zijn voor nieuwe functies.
Het Hamerkwartier transformeert maar met respect voor de historie van het gebied. Bestaande kwaliteiten behouden hun plek, zoals waardevolle panden en historische structuren. Hieraan voegen we nieuwe kwaliteiten toe, zoals nieuwe maatschappelijke voorzieningen, een mooie openbare ruimte, winkels, horeca en scholen.

De speerpunten zijn verder uitgewerkt in het concept Investeringsbesluit Hamerkwartier. Voor een inhoudelijke samenvatting wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van deze toelichting, en naar de concept Investeringsnota.

Met onderhavig bestemmingsplan wordt aangesloten bij deze speerpunten voor het Hamerkwartier; het vormt het eerste ruimtelijke besluit waarmee invulling gegeven zal worden aan de ambities van het (concept-) Investeringsbesluit Hamerkwartier.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapport (MER)

4.1.1 Algemeen

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 m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

4.1.2 Regelgeving

In de Wet milieubeheer en in het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage (Besluit m.e.r.) worden de verplichtingen inzake milieueffectrapportage geregeld. Doel van een m.e.r. is om de milieuaspecten volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming. In het MER worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen. In het Besluit m.e.r. staat wanneer een project-m.e.r. of een plan-m.e.r. moet worden opgesteld. Het besluit bevat bijlagen (de zogenaamden C en D-lijst) met daarin overzichten van activiteiten en besluiten waarvoor een project-m.e.r. of plan-m.e.r. verplicht is. Bij de activiteiten horen ook drempelwaarden; niet voor elke activiteit geldt een m.e.r.-plicht, pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden.

Naast de m.e.r.-plicht kent de Wet Milieubeheer (Wm) ook een plicht tot het maken van een m.e.r.-beoordeling. Op basis van deze beoordeling dient het bevoegd gezag te beslissen of een activiteit genoemd in het Besluit m.e.r. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Als dit het geval is, dient er een MER te worden opgesteld. Wanneer een m.e.r.-beoordeling dient te worden opgesteld is - evenals de m.e.r.-plicht - geregeld in het Besluit m.e.r.

4.1.3 Hamerkwartier en Exclusiva

Met het oog op de transformatie van het gehele Hamerstraatgebied is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Dit milieuinformatie uit het MER heeft mede ten grondslag gelegen aan het Investeringsbesluit. De ontwikkeling van het plangebied Exclusiva valt onder het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' (Categorie D11.2 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r.). Hiervoor geldt een zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht. Hierbij wordt gekeken of en hoe groot de impact op de leefomgeving is. Voor het plangebeid sec gaat het om een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht; de zogenaamde drempelwaarden worden niet overschreden. Vanwege de omvang van de totale transformatie heeft de gemeente gekozen om voor het Hamerkwartier in plaats van een m.e.r.-beoordelingsnotitie direct een milieueffectrapportage (MER) op te stellen. Het MER is procedureel gekoppeld aan het bestemmingsplan Exclusiva, als eerste ruimtelijke plan.

In een MER worden de milieueffecten onderzocht van een ontwikkeling, in dit geval de transformatie van Hamerkwartier. De basis hiervoor vormt het 'stedenbouwkundig voorkeursmodel' (dit wordt in dit MER

het 'projectnota-alternatief' genoemd) uit de Projectnota. In de 'geest van de nieuwe Omgevingswet' zijn dit niet alleen de traditionele milieuthema's als bodem, luchtkwaliteit en geluid, maar ook landschap, cultuurhistorie, energie en sociale inclusiviteit.

De effecten op deze thema's bij transformatie van Hamerkwartier worden afgezet tegen de situatie wanneer Hamerkwartier niet ontwikkeld is (de zogenaamde referentiesituatie). Ook is beschouwd of een milieueffect bijdraagt of juist afbreuk doet aan de ambities voor Hamerkwartier. Per thema worden - waar aan de orde - ook mogelijke maatregelen in beeld gebracht die een negatief effect beperken of een positief effect juist versterken.

Een Voorkeursalternatief met spelregels voor verdere uitwerking in de Investeringsnota en ruimtelijke plannen

De beschouwing per thema en de keuzes voor de diverse voorkeursvarianten per thema leidt tot een aanscherping van het Projectnota-alternatief, die zijn vertaald naar spelregels (deel C van het MER). Het spelregelkader vormt het kader bij de concept Investeringsnota en nog te nemen ruimtelijke besluiten voor Hamerkwartier, zoals voorliggend bestemmingsplan.

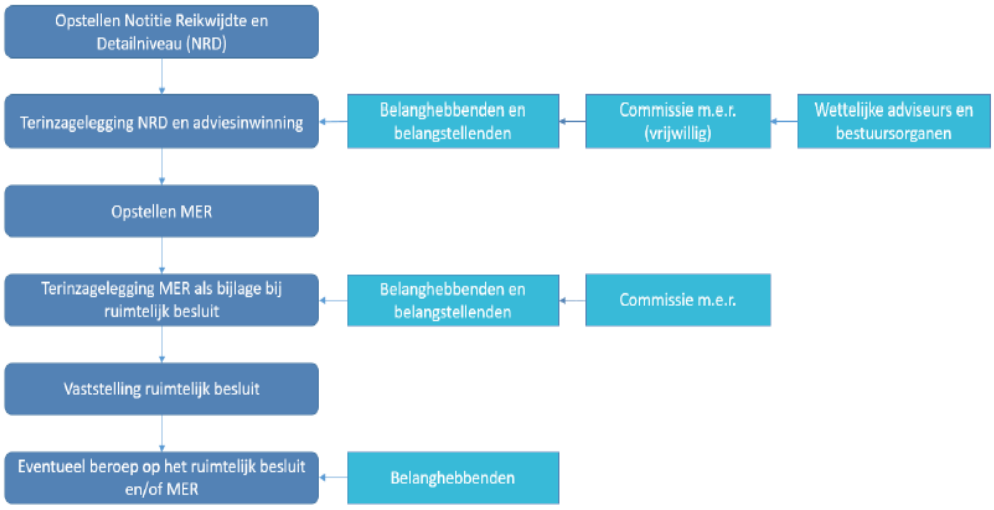
Monitoring van de verwachte effecten leidt tot een 'levend' MER

Omdat de transformatie van Hamerkwartier over langere tijd plaats vindt, is monitoring van de effecten die voorspeld zijn in dit MER van belang. Zo kan het opgestelde spelregelkader waar nodig aangepast of aangevuld worden bij een volgend ruimtelijk plan/initiatief als uit deze monitoring blijkt dat de effecten groter/anders zijn en hiermee de ambities voor het Hamerkwartier in het geding komen. Dit maakt dit een ***levend MER***. In het MER is een voorzet voor monitoring opgezet. De exacte wijze van monitoring wordt op een later moment vastgesteld aan de hand van een monitorings-rapportage. Deze rapportage put uit de resultaten van dit MER, maar zal separaat van dit MER worden opgesteld.

In het MER Hamerkwartier (zie bijlage) wordt expliciet ingegaan op het plan voor de locatie Exclusiva.

4.1.4 M.e.r.-procedure

De m.e.r. kent enkele verplichte procedurestappen:



Procedureel stappenplan van de m.e.r.-procedure.

Er is een notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor Hamerkwartier opgesteld waarin de thema's en wijze van onderzoek benoemd worden. Deze NRD heeft 6 weken ter inzage gelegen: tussen 18 april en 31 mei 2019. Tegelijkertijd is de NRD naar diverse partijen gestuurd, zoals de Veiligheidsregio, het waterschap, Rijkswaterstaat etc. Dit zijn de wettelijke adviseurs en bestuursorganen en zij hebben advies kunnen geven op de NRD.

Daarnaast is ook de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) om een advies gevraagd. Deze Commissie geeft een onafhankelijk advies over het uit te voeren onderzoek. Dit advies is verkregen op 17 juni 2019. Op basis van de informatie uit de terinzagelegging en de advisering op de NRD is dit MER opgesteld. Reacties en adviezen op de NRD zijn samengevat in de Nota van Beantwoording NRD. Hierin is aangegeven op welke wijze de ingediende reacties en adviezen een plaats krijgen in het MER.

Op het ontwerp ruimtelijk besluit en het MER (zie bijlagen) kan iedereen een zienswijze indienen. De Commissie m.e.r. wordt gevraagd een oordeel te geven over het MER. Vervolgens zal het MER met het ruimtelijk besluit via het College van B&W door de gemeenteraad van Amsterdam vastgelegd worden. Belanghebbenden die het niet eens zijn met de inhoud van MER en het ruimtelijk besluit kunnen bij de Raad van State beroep instellen tegen het ruimtelijk besluit.

4.1.5 Doorwerking MER in voorliggend bestemmingsplan

In de hiernavolgende paragrafen wordt ingegaan op de onderzochte milieuthema's. Daar waar specifiek nader onderzoek is verricht voor het plangebied wordt volstaan met een korte verwijzing naar het MER.

4.1.6 Conclusie

Voor het voorliggend bestemmingsplan en ten behoeve van de gehele transformatie van het Hamerstraatgebied is een MER opgesteld. De spelregels uit het MER zijn samen met de kaders uit het concept Investeringsbesluit toegepast op het initiatief voor de locatie Exclusiva en doorvertaald naar de regels van voorliggend bestemmingsplan. Het MER is procedureel gekoppeld aan het bestemmingsplan Exclusiva.

4.2 Milieuzonering bedrijven

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen B&M) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit). Het plangebied en omgeving wordt aangemerkt als gemengd gebied.

Milieucategorie	**Richtafstanden voor rustige woonwijk**	**Richtafstanden bij gemengd gebied**
Milieucategorie 1	10 meter	0 meter

Milieucategorie 2	30 meter	10 meter
Milieucategorie 3.1	50 meter	30 meter
Milieucategorie 3.2	100 meter	50 meter
Milieucategorie 4.1	200 meter	100 meter
Milieucategorie 4.2	300 meter	200 meter

Overzicht richtafstanden Bedrijven en milieuzonering

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden.

Wanneer sprake is van omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies met één afstandsstap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Het aspect geluid is veelal het maatgevende aspect. Een gemengd gebied is een gebied met een variatie aan functies; direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren ook tot het omgevingstype gemengd gebied. Gezien de aanwezige functiemenging en/of de ligging nabij drukke wegen kent het gemengd gebied al een hogere milieubelasting.

Plangebied Exclusiva

Het plangebied wordt aangemerkt als gemengd gebied door de ligging ten opzichte van wegen, bedrijvigheid/industrie en de vaarweg op het IJ. Ook is een van de doelstellingen van de transformatie het maken van een gemengd gebied. Het nu geldende bestemmingsplan maakt bedrijven tot maximaal categorie 2 en onder voorwaarden categorie 3.1 of hoger mogelijk. Voor het Hamerkwartier en dus ook voorliggend bestemmingsplan is maximale functiemenging het uitgangspunt. Met het hanteren van de richtafstanden wordt een aanvaardbaar woon- en leefkimaat geborgd.

Naast het mogelijk maken van functiemenging in het gebied zijn, in het Hamerkwartier en direct daarbuiten verschillende bedrijven aanwezig. Het geldende bestemmingsplan Hamerstraatgebied kent naast een algemene regeling voor toelaatbare bedrijven ook een aantal zogenaamnde maatbestemde bedrijven. Maatbestemde bedrijven met een hogere milieucategorie waarvan de bedrijfsvoering is beëindigd, worden 'wegbestemd' op basis van het bestemmingsplan 'Hamerstaatgebied, 1e herziening' dat in procedure is gebracht.

Met het oog op de beoogde functiemenging zijn de belemmeringen van de huidige bedrijfsfuncties geinventariseerd (Milieuzones Hamerstraatgebied in Amsterdam Noord, LBP SIGHT, 2020, zie bijlage). In het gebied zijn al diverse geluidsgevoelige functies aanwezig die relevant zijn voor hinderaspecten. Het gaat hierbij om woningen die in het geldende bestemmingsplan zijn aangeduid en bestemd, danwel later zijn vergund (North Orleans).

overzicht hinderzones in Hamerkwartier

detail plangebied Exclusiva

De afstand tot het bedrijf L.van Vliet (Tango, Hamerstraat 16) en de nieuwe bebouwing is meer dan 10 meter. Dit bedrijf vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied voor woningbouw. In het plangebied (zuidoostzijde) is een gemaal van Waternet aanwezig. Dit gemaal blijft gehandhaafd. Waternet heeft aangekondigd dat in de toekomt (2025-2030) uitbreiding van het gemaal

nodig is. Daartoe wordt nog nader onderzocht wat hiervan exact de consequenties zijn voor dit bestemmingsplan en of en welke mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn. Dit onderzoek zal zich met name richten op de aspecten geur en geluid.

Buiten het Hamerkwartier is het bedrijf Albemarle gelegen. Het bedrijf is grotendeels een (Brzo) bedrijf uit de categorie 4.2. Albemarle valt onder de werking van specifieke externe veiligheidswetgeving (Brzo en het Bevi) en onder de werking van het geluidgezoneerde industrieterrein valt. Dit betekent dat het voor de thema's externe veiligheid en geluid niet onder de algemene werking van milieuzonering valt. Voor de mogelijke invloed op het plangebied van voorliggend bestemmingsplan wordt verwezen naar de paragrafen externe veiligheid en geluid. Daarnaast wordt voor de beoordeling van de aspecten geur, luchtkwaliteit, en (zeer zorgwekkende) stoffen (zzs) verwezen naar de bijlagenbundel van het MER (Geur en stoffen Albemarle, LBP SIGHT, 2020). Bij zowel geur als stof als zzs gaat het om de uitstoot (emissie) van bedrijven die zich verspreidt via de lucht en hinder veroorzaken op de woon- en leefomgeving. In de rapportage van LBP SIGHT zijn ook drie ZZS stofgroepen benoemd: boor-, nikkel- en kobaltverbindingen.

Zonering rondom het bedrijf Albemarle; stippellijn is richtafstand van 200 meter

Naast de richtafstanden vanuit milieuzonering geldt voor bedrijven ook het Activiteitenbesluit. De voorschriften per emissiebron staan hierin opgenomen. Het algemene uitgangspunt is het voorkomen of tot een aanvaardbaar niveau beperken van hinder. De conclusie van de beschouwing van geur en stoffen is dat voor alle beschouwde stoffen de emissies verwaarloosbaar laag zijn. De transformatie van Hamerkwartier wordt hierdoor niet belemmerd en ook Albemarle wordt hierdoor niet belemmerd in het productieproces. Hierbij zijn ook tijdelijke emissies als gevolg van een calamiteit beschouwd.

4.2.1 Conclusie

De aanwezige bedrijven in de directe omgeving van het plangebied vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In zijn algemeenheid geldt dat goede communicatie aan toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied met name over de aanwezigheid van het bedrijf Albemarle gewenst is. In het toekomstige woongebied wordt het principe van functiemenging gehanteerd waardoor bedrijven zich goed kunnen verhouden tot gevoelige functies zoals wonen. In de regels zijn kaders gegeven voor de vestiging van bedrijven en voorzieningen zodat het woon- en leefklimaat in het plangebied wordt geborgd. De aspecten geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit komen verderop in dit hoofdstuk nader aan de orde.

4.3 Verkeer en vervoer

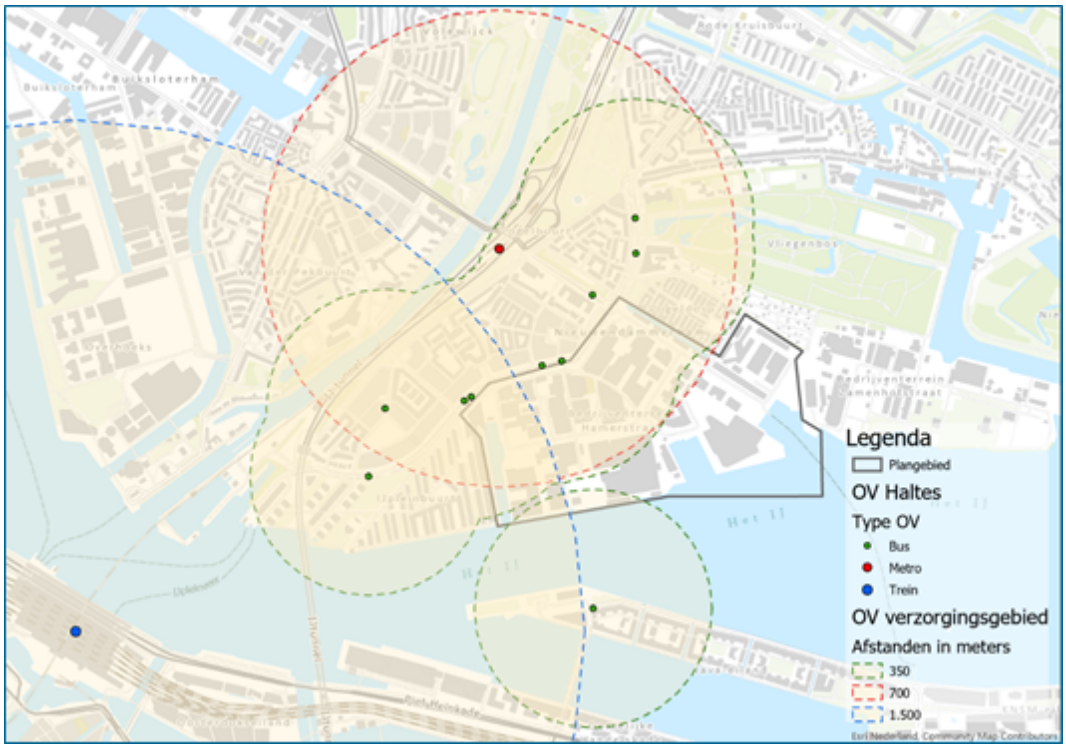
Bereikbaarheid weg, OV en fiets

Het Hamerkwartier is gelegen aan de Oostelijke IJoever. Het Centraal Station van Amsterdam ligt op anderhalve kilometer van het gebied. De halte Noorderpark van de Noord/Zuidlijn ligt op 800 meter van het gebied en heeft een directe verbinding naar het Buikslotermeerplein, de binnenstad en de Zuidas. Voetgangers kunnen het gebied bereiken door middel van verscheidene veerdiensten, namelijk het Oostveer, IJpleinveer en Buiksloterwegveer. Het autoverkeer kan het Hamerkwartier makkelijk bereiken via de Johan van Hasseltweg-Nieuwe Leeuwarderweg (S116) die is aangetakt op de A10.

Om vanaf de Hamerstraat (één van de centrale straten in het gebied) naar de Zuidas te komen kost het met de auto circa 15 minuten. Met het OV is het ongeveer 25 minuten. Wanneer dit met de fiets wordt afgelegd is de gemiddelde tijd ongeveer 30 minuten. Naar het centrum is het circa 15 minuten met de auto, het OV 20 minuten, met de fiets circa 13 minuten en lopend een half uur. Voor deze laatste twee modaliteiten wordt tevens gebruik gemaakt van veerboot die vanaf het IJplein oversteekt naar het Centraal Station. De Noord/Zuidlijn is vanuit het gebied goed bereikbaar, te voet ligt metrohalte Noorderpark op 9 minuten verwijderd.

De ligging van het Hamerkwartier is dus gunstig ten opzichte van de historische binnenstad van Amsterdam. Dit nodigt uit om verplaatsingen veelal te voet, per fiets maar ook met het OV te doen. Binnen het plangebied van Hamerkwartier bevinden zich in de huidige situatie echter geen OV-verbindingen. Wel zijn er relatief dichtbij het Hamerkwartier OV-verbindingen, zoals bus- en metrolijnen.

overzicht OV verbindingen (M52 betreft Noord-zuidlijn met halte Noorderpark)



bestemmingsplan_Exclusiva Hamerkwartier (ontwerp)

Overzicht dekkingsgraad OV

Rondom het plangebied zijn twee fietsverbindingen aanwezig naar de twee veren toe. Langs de Meeuwenlaan is dit een vrijliggend fietspad en langs de Johan van Hasseltweg richting het veer een aangeduid fietspad op de autoweg.

Overzicht fietsverbindingen

Het plangebied ligt aan de noordzijde van het Hamerkwartier, via de Schaafstraat en Gedempt Hamerkanaal dichtbij bestaande OV, veer- en fietsverbindingen. Vanuit gemeenteijk beleid wordt een afstand van 800 meter (HOV) en 400 meter (OV) als norm gehanteerd. Vrijwel het gehele Hamerkwartier voldoet hieraan. Een extra OV halte in het zuidoostelijk deel van het Hamerkartier is gewenst.

Verkeersafwikkeling

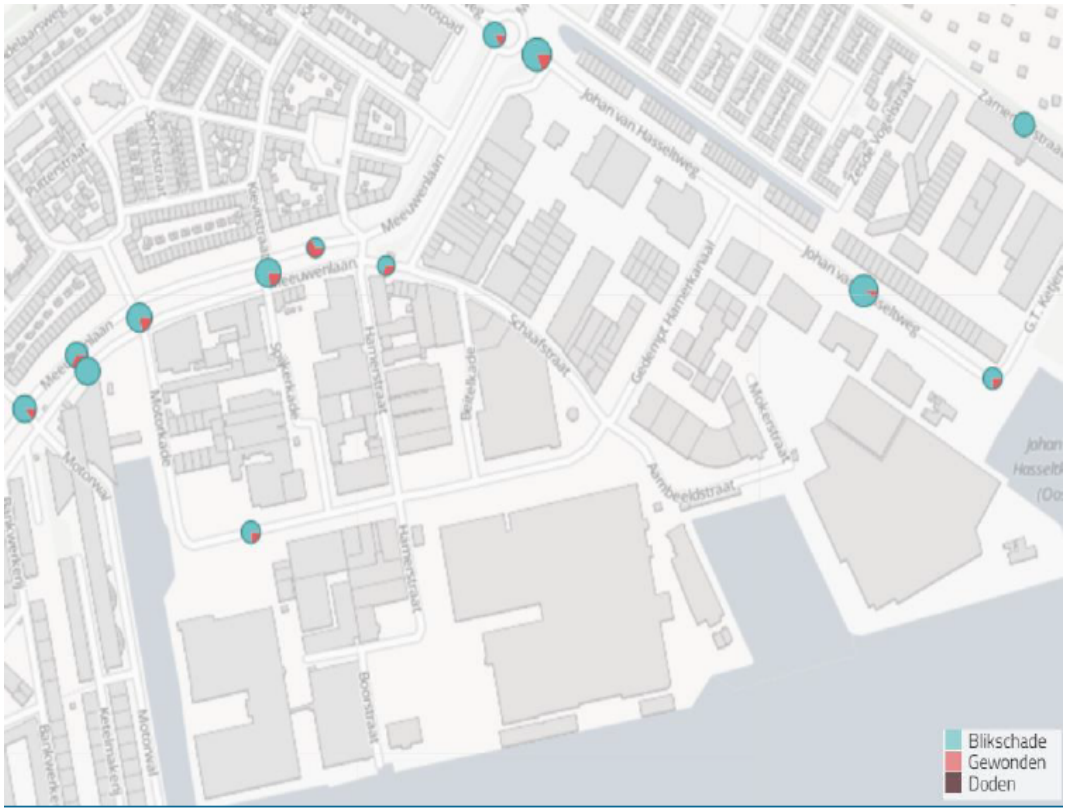
In het Hamerkwartier (maar ook stadsbreed) is in de referentiesituatie sprake van een toename van de hoeveelheid autoverkeer ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename is te wijten aan de trends en ontwikkelingen die sowieso plaatsvinden in de stad zelf (enorme groei van de stad en omgeving), ook zonder ontwikkeling van Hamerkwartier. In de huidige situatie zijn in het plangebied zelf weinig problemen met de afwikkeling van verkeer. Alleen de rotonde Meeuwenlaan-Johan van Hasseltweg heeft problemen met de doorstroming in de avond- en ochtendspits. Wanneer de rotonde wordt omgebouwd tot een kruising met VRI, zou in de huidige situatie het verkeer nog binnen één cyclustijd (de tijd dat alle richtingen van het verkeerslicht groen hebben gekregen) afgewikkeld worden. Voor de aanpak van de rotonde is inmiddels een voorlopig ontwerp vastgesteld.

Enkele andere maatgevende kruisingen buiten het plangebied van Hamerkwartier laten in de toekomst - bij volledige transformtie van het Hamerkwartier - potentiële doorstromingsproblemen zien op de geregelde kruisingen (bron: MER Hamerkwartier). Twee van deze kruisingen laten in de eindsituatie - waarbij het Hamerkwartier volledig is getransformeerd - in de ochtendspitsen een verzadigingsgraad

(V/C-ratio) van > 0,85 zien: het kruispunt ten zuiden van de IJtunnel en het afritcomplex met de A10-Noord. Op de overige kruisingen is de doorstroming in de spitsen autonoom goed tot redelijk. De afwikkeling kan hier met een aanpassing van de groentijden worden verbeterd.

Verkeersveiligheid

In de figuur hieronder zijn de locaties waar een ongeval heeft plaatsgevonden in de afgelopen 5 jaar (tot jan. 2020). Uit de kaart blijkt dat op de Meeuwenlaan en kruising met de Johan van Hasseltweg de meeste ongevallen plaatsvinden. Het grootste aantal is zeven ongevallen (bij kruising Meeuwenlaan-Johan van Hasseltweg). Dit is een beperkt aantal. Het grootste deel is blikschade er zijn slechts enkele incidenten met letsel. Op de overige wegen in het plangebied zijn geen of incidentele ongevallen bekend. Dit heeft vooral te maken met het lage aantal motorvoertuigen en weinig fietsers.

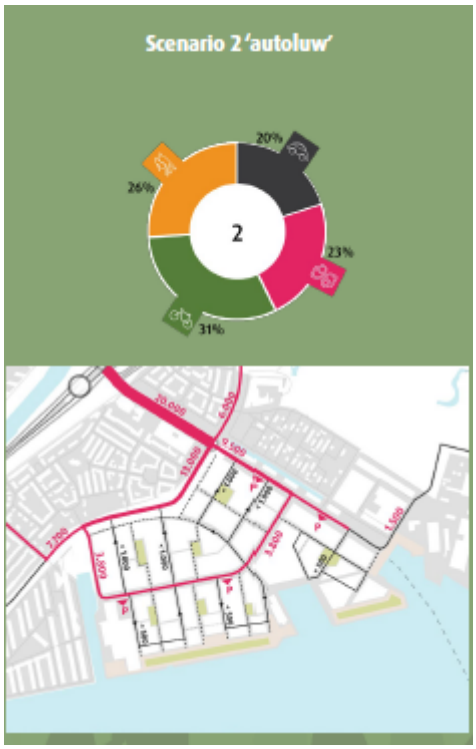


Overzicht ongevallen

Mobiliteitsconcept Hamerkwartier

Hamerkwartier wordt een gezonde, schone, veilige en bereikbare wijk. Daarom zet Hamerkwartier in op ruimte voor de voetganger en fietser, op het terugdringen van gemotoriseerd verkeer, op elektrisch rijden en deelmobiliteit en op de versterking van het openbaar vervoer. Om in een groeiende stad als Amsterdam bovenstaande doelen te realiseren, is een mobiliteitstransitie nodig. Dit is een belangrijke voorwaarde voor een gezonde en duurzame doorontwikkeling van de stad: een duurzaam en ruimte-efficiënt mobiliteitssysteem met een centrale rol voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, waarbij de hoeveelheid autoverkeer beperkt blijft. De herontwikkeling van het Hamerkwartier past hiermee ook naadloos in het gemeentelijke programma Autoluw. Op basis van het mobiliteitsonderzoek (Mobiliteitsplan Hamerkwartier Goudappel Coffeng, juli 2019, zie bijlage 9) is in het concept

Investeringsbesluit Hamerkwartier gekozen voor een autoluw concept.



Het Mobiliteitsplan is gebaseerd op een viertal principes:

- Principe 1: goede ruimtelijke ordening maakt mobiliteit efficienter
- Principe 2: Interne structuur als aantrekkelijke openbare ruimte
- Principe 3: Hoogwaardige verbindingen met de rest van de stad
- Principe 4: Mobility as a Service en mobiliteitsHUB's

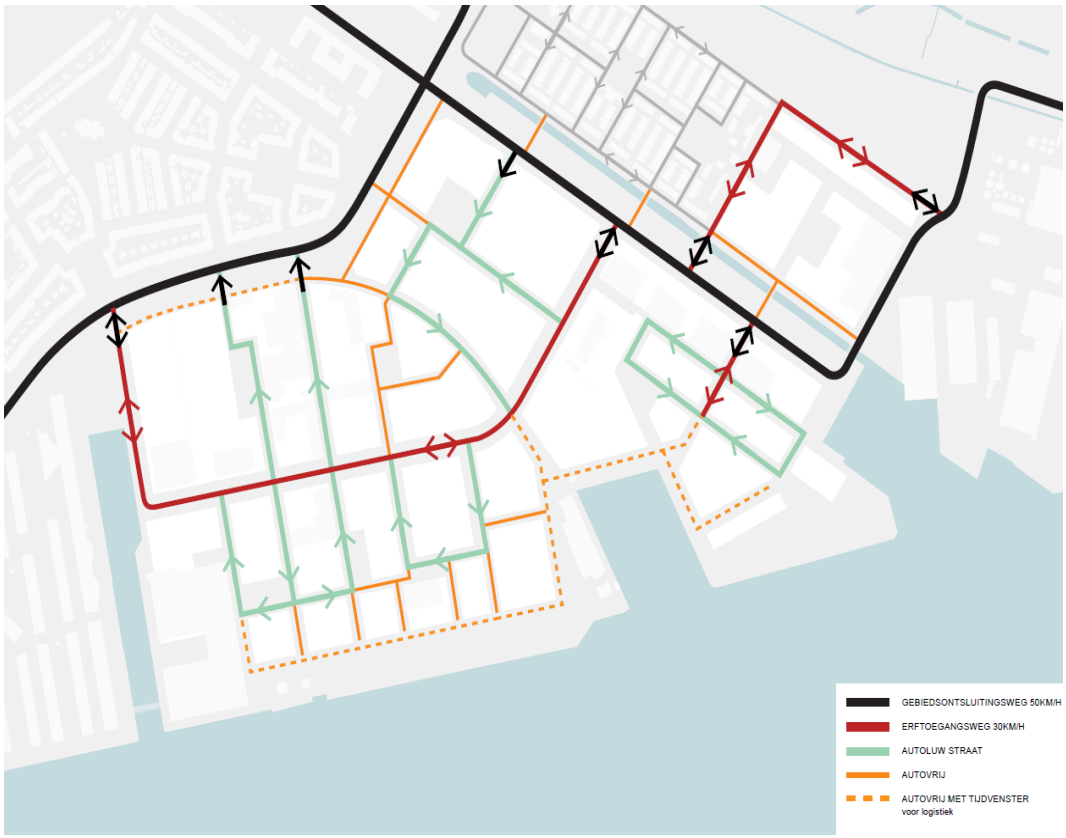
Aan deze principes wordt bij de ontwikkeling van Hamerkwartier en de locatie Exclusiva vorm gegeven.

Dat betekent concreet:

1. Een deel van de openbare ruimte wordt autoluw of zelfs autovrij.
2. Hamerkwartier geeft ruimte aan de fiets door: fietsverbindingen, fietsstraten, fietsparkeren, plek voor deelfietsen etc.
3. Het aantal auto's wordt terug gedrongen door implementatie van strenge parkeernorm en vergunningen beleid waardoor parkeren in de openbare ruimte niet langer op grote schaal mogelijk is. Verder vindt parkeren plaats op eigen kavel of in de mobiliteitshubs die een openbaar karakter krijgen. Het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte voor bezoekers loopt terug. Van de plekken die worden gerealiseerd wordt minimaal 25% voorzien van een elektrische laadpunt. In Hamerkwartier komen mobiliteitshubs met een ruimte vloot elektrische deelauto's, elektrische fietsen, bakfietsen en eventuele andere vervoermiddelen. Bewoners en bedrijven kunnen lid worden van deze hub society.
4. Voor niet openbare parkeervoorzieningen op kavels geldt dat minimaal 50% van de parkeerplaatsen wordt ingericht voor elektrisch vervoer waarvan 25% direct een elektrische oplaadpunt krijgt en de overige 25% wordt voorzien van mantelbuizen & kabelgoten en daarmee voorbereid zijn op toekomstige installatie van laadvoorzieningen.
5. Ontwikkelaars die een eigen parkeergarage realiseren worden gestimuleerd om deelconcepten een plek te geven.

6. In de toekomst zal worden bezien of er mogelijkheden zijn voor verbetering van het openbaar vervoer (mogelijk een bus door de wijk)

In de variant autoluw is bij de totale transformatie van het Hamerkwartier, de toename van het aantal autoritten circa 13.000 ten opzichte van de referentiesituatie. Het autoaandeel van het totaal aantal verplaatsingen in Hamerkwartier is dan naar verwachting 20%. Het aandeel van fiets en OV wordt hierdoor logischerwijs groter: een positief effect.



Verkeersstructuur Hamerkwartier

Naast een toename aan fietsers wordt er ook een toename van het aantal voetgangers binnen het gebied verwacht. Door de nieuwe inrichting van de straten, met duidelijke trottoirs en oversteekplekken verbetert de kwaliteit voor voetgangers substantieel na transformatie. Daarnaast worden door een goede verbinding van de interne structuur van het Hamerkwartier naar omliggende wijken betere verbindingen gelegd en ook het gebied breder toegankelijk gemaakt. Ook een looproute langs het IJ naar Overhoeks en Schellingwoude is van toegevoegde waarde op het loopnetwerk.

Gewenste loopnetwerk binnen het Hamerkwartier (links) en loopverbindingen naar omliggende gebieden (rechts) (de stippellijnen zijn nog onderdeel van studie en maken geen onderdeel uit van de planvorming rondom Hamerkwartier)

Effecten op verkeersveiligheid

De intensiteiten in het Hamerkwartier in deze variant leiden tot de mogelijkheid om de snelheid op het Gedempt Hamerkanaal te maximeren op 30 km/uur. Ook zijn er in Hamerkwartier diverse straten met minder dan 500 auto's per etmaal. Hierdoor kan een shared-space ontstaan waar de straat actief door kinderen en anderen gebruikt wordt. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Parkeren

Voor parkeren van bewoners geldt de nota Parkeernormen auto 2017. Het geldende principe is parkeren op eigen terrein; in het gebied worden geen parkeervergunningen uitgegeven. Het Hamerkwartier zal transformeren tot een hoogstedelijk gemengd gebied. Daarbij zal de druk op de openbare ruimte groot worden. Omdat er meer mensen van de openbare ruimte gebruik zullen maken, zal er minder ruimte komen voor parkeren. De nu beschikbare parkeerplekken in de openbare ruimte (ca.1.000) zullen gefaseerd worden opgeheven. In de eerste fase van de ontwikkeling zelfs tot de helft. Dit komt met name door werkzaamheden op het Gedempt Hamerkanaal, de Motorkade, de Meeuwenlaan en de Van Hasseltweg nabij de rotonde en wegen rondom bouwprojecten. Evengoed blijven er voldoende plekken over om vergunninghouders en klanten/bezoekers plek te bieden. Gefaseerd zullen er bovendien plekken beschikbaar komen in de nieuw te ontwikkelen parkeerhub en in bewonersparkeergarages.

Overzicht kort parkeren en laden/lossen (bron: concept Investeringsnota)

Het Hamerkwartier is in de gemeentelijke Nota parkeernormen auto 2017 gedefinieerd als B-locatie. De Nota bevat ruime bandbreedtes voor de parkeernormen; inzoomend op de mix aan woonfuncties in het Hamerkwartier is een gemiddelde van minimaal 0,1 tot maximaal 1,0 parkeerplaats per woning vereist, met additioneel 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers. Voor bedrijven en voorzieningen hanteert de Nota Parkeernormen auto 2017 expliciet maatwerk. Voor kantoorfuncties wordt er bij een B-locatie gerekend met maximaal 1 parkeerplaats per 125m² BVO.

Binnen de B-zone is voor het Hamerkwartier het toepassen van relatief lage parkeernormen passend, omdat het gebied relatief dicht tegen het A-milieu van de stad ligt. Ook past het toepassen van relatief lage autoparkeernormen goed in het bredere Amsterdamse programma Autoluw, dat inzet op een reductie van het autoverkeer. Tot slot sluit de keuze op relatief lage parkeernormen aan op de geleidelijke daling van het autobezit in Amsterdam, die al jaren gaande is. Als randvoorwaarde bij het toepassen van lage parkeernormen geldt, dat de mobiliteitsalternatieven op orde moeten zijn. In de stedenbouwkundige opzet Hamerkwartier krijgen lopen en fietsen een prominente plek in de openbare ruimte. Ook moeten er hoogwaardige verbindingen met de omgeving zijn. Daarnaast moet het fietsparkeren binnen het Hamerkwartier van hoog niveau zijn, zowel kwantitatief als kwalitatief.

Een andere randvoorwaarde bij het toepassen van lage parkeernormen is een betaald parkeerregime in een straal van 750 meter rondom het Hamerkwartier, om eventueel uitwijkgedrag naar omliggende gebieden te voorkomen. Hierin is reeds voldaan rondom het Hamerkwartier.

Uitwerking autoparkeren voor het Hamerkwartier

Stap 1: Parkeren voor wonen

Op basis van voorgaande argumenten is het voor het Hamerkwartier verdedigbaar om in te zetten op een parkeernorm die iets onder het gemiddelde ligt van de bandbreedte uit de Nota Parkeernormen auto

2017. Dan zijn alleen voor de woonfuncties in het Hamerkwartier circa 1.850 parkeerplaatsen nodig voor bewoners, plus 665 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit correspondeert met gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning voor de woonfuncties, met additioneel 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

Stap 2: Parkeren voor werken en voorzieningen

Naast woonfuncties krijgt het Hamerkwartier ook veel bedrijven, kantoren en overige functies, zoals voorzieningen. Er is van uitgegaan dat ook het parkeren voor deze functies meedoet in de relatief lage parkeernormen, voor zover het niet gaat om bestaand parkeren op eigen terrein. Dit resulteert in circa 950 parkeerplekken specifiek voor bedrijven, circa 450 plekken voor kantoren en circa 700 parkeerplaatsen voor voorzieningen. Dit resulteert in een totaal van circa 2.100 parkeerplekken voor de niet-woonfuncties.

Stap 3: Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is nuttig, om de parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten en onnodige leegstand te voorkomen. Parkeerplaatsen voor werkfuncties kunnen bijvoorbeeld ’s nachts worden gebruikt door bewoners. Door het beter benutten van beschikbare parkeercapaciteit zijn per saldo minder parkeerplaatsen nodig.

Stap 4: Inzetten van deelmobiliteit

Additioneel wordt er van uitgegaan dat 30% van de parkeervraag van bewoners wordt ingevuld met deelmobiliteit, waarbij één deelauto telkens vier reguliere parkeerplaatsen vervangt. De 30% gaat verder dan de Nota Parkeernormen auto 2017 die 20% als maximum noemt. De 30% is verdedigbaar gezien de expliciete ambitie van een gemengd stedelijke en autoluwe wijk, het huidige Amsterdamse programma Autoluw en de opkomst van deelmobiliteit in Nederland. Het realiseren van 30% deelauto's in plaats van 20%, resulteert een reductie van circa 375 parkeerplaatsen in plaats van een reductie van circa 250 parkeerplaatsen parkeerplaatsen.

Stap 5: Eindbeeld parkeren

Uiteindelijk leidt dit ertoe dat in het Hamerkwartier in totaal circa 2.900 parkeerplaatsen nodig zijn, waarvan 140 exclusieve deelparkeerplaatsen. De overige parkeerplaatsen moeten in principe geschikt zijn voor dubbelgebruik. Dit betekent een openbare toegankelijkheid. Parkeerabonnementen zijn wel mogelijk, maar dan in de vorm van parkeerrechten (zwerfplekken met garantie dat er een plek beschikbaar is en geen exclusieve, vaste parkeerplaatsen). Voor een klein deel van de bewonersplaatsen zou desgewenst wel exclusiviteit mogelijk zijn. De uiteindelijke verdeling over de diverse parkeerdoelgroepen is onderwerpwerp van uitwerking binnen bovenstaande kaders.

Hoogwaardige fietsstallingen stimuleren het fietsgebruik

Juist bij relatief lage autoparkeernormen zijn hoge fietsparkeernormen nodig. Voor het Hamerkwartier wordt aangesloten op de gemeentelijke Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (maart 2018). Deze nota bevat de vereiste fietsparkeerplaatsen per functie. Voor de functiemix wonen in het Hamerkwartier zijn bijna 15.000 fietsparkeerplaatsen nodig, plus bijna circa 3.500 plaatsen voor bezoekers (in totaal gemiddeld 1,9 plaats/woning, plus 0,5 plaats/woning voor bezoekers). Additioneel zijn bijna 1.000 scooterplaatsen nodig (0,13 plaats/woning).

Inzoomend op de functiemix werken en voorzieningen gaat het om ruim 6.000 fietsparkeerplaatsen en ruim 500 scooterplaatsen (werknemers en bezoekers samen). In de uitwerking moet worden gekeken in

hoeverre fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van woningen en voor bezoekers van werken en voorzieningen in aanmerking komen voor dubbelgebruik.

Fietsparkeervoorzieningen krijgen extra kwaliteit. Dan gaat het voor bewoners om inpandige, besloten, collectieve parkeerruimtes op maaiveld, automatische deuren, korte loopafstanden, enzovoort. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers zijn openbaar toegankelijk (deels inpandig, deels in openbare ruimte).

MaaS ondersteunt ambities aantrekkelijke en duurzame wijk

Nieuwe vormen van mobiliteit vullen het huidige mobiliteitsaanbod aan. Onder principe 1 is toegelicht dat 30% van de parkeervraag van bewoners wordt opgevangen met deelmobiliteit. Dan gaat het om Mobility as a Service (MaaS), waarbij mensen niet investeren in eigen vervoermiddelen, maar waarbij ze mobiliteit inkopen.

MaaS biedt kansen, omdat er minder reguliere parkeerplaatsen nodig zijn, er minder autogebruik ontstaat en er meer keuzevrijheid komt voor eindgebruikers. Voordelen zijn: minder investeringen voor projectontwikkelaars, minder ruimtebeslag door parkeren, meer duurzame en leefbare mobiliteit en een breder mobiliteitsaanbod voor gebruikers.. MaaS richt zich op deelauto's, maar ook op bijvoorbeeld deel-bestelbusjes, deel-cargobikes, deelscootmobielen en deelfietsen.

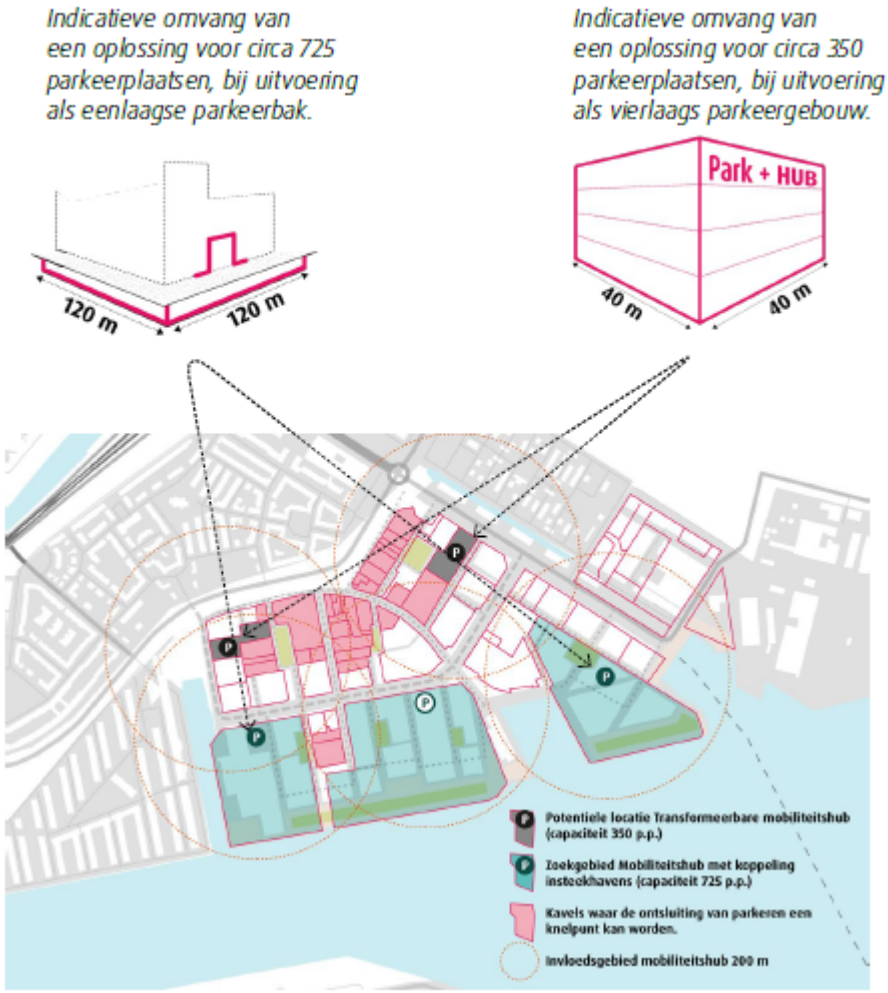
Uitwerking HUB-concept voor Hamerkwartier

Voor het Hamerkwartier wordt het volgende concept voorgesteld:

Twee grote openbare HUB's aan de westelijke en oostelijke insteekhaven, met een mogelijke koppeling met vervoer over water. De westelijke HUB is ook een potentiële supermarktlocatie, met levendigheid gedurende de dag en met een potentiële servicedesk functie. De oostelijke HUB ligt bij de aanlanding van het Oostveer en de mogelijke HOV-eindhalte, met potentiële servicedeskfunctie. Beide locaties liggen aan de rand van de autoluwe delen van het Hamerkwartier. Ze liggen beide in een groot ontwikkelkavel. Dit maakt een efficiënte parkeeroplossing mogelijk voor circa de helft van alle parkeerplaatsen (circa 1.450 parkeerplaatsen voor beide HUB's samen, inclusief deelmobiliteit).

Twee openbare parkeervoorzieningen als HUB's aan de noordrand van het Hamerkwartier. Ze moeten demontabel of transformeerbaar zijn; bij een afnemende parkeerbehoefte kunnen deze locaties transformeren tot andere ruimtelijke functies. Deze HUB's zijn geschikt voor het opvangen van de parkeerbehoefte van de kleinere ontwikkelkavels in het noordelijk deel van het Hamerkwartier; andere gebiedseigenaren kunnen dan hier parkeercapaciteit inkopen. Hier zou circa een kwart van alle parkeerplaatsen kunnen komen (circa 725 parkeerplaatsen voor beide HUB's samen, inclusief deelmobiliteit). Bij deze HUB's ligt eigenaarschap van de gemeente voor de hand.

De laatste kwart van de parkeerplaatsen (circa 725 parkeerplaatsen) wordt op straat gerealiseerd (laden en lossen, mindervalideparkeren, deelvoertuigen) en in kleinere, verspreide privégarages onder kavels voor specifieke woondoelgroepen.



Plangebied Exclusiva

Op basis van het (worst case) programma voor deze locatie is een parkeerbalans opgesteld en is de verkeersgeneratie berekend (notitie Goudappel, 2021, zie bijlagen). Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de te realiseren functies op de Exclusiva kavel moet gebruik worden gemaakt van de parkeernormen zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan Hamerkwartier. Daarnaast wordt er uitgegaan van dubbelgebruik van parkeervoorzieningen en het aanbieden van deelmobiliteit.

Functie	Basis norm	Norm (inclusief 30% reductie)	Eenheid
Sociale huur	0	0	ppl per woning
Middeldure huur	0.50	0.35	ppl per woning
Vrije sector woning < 30 m2 BVO	0.55	0.39	ppl per woning
Vrije sector woning 30-60 m2 BVO	0.65	0.46	ppl per woning
Vrije sector woning > 60 m2 BVO	0.80	0.56	ppl per woning
Bezoekers wonen	0.10	0.10	ppl per woning
Horeca (café/bar/cafetaria)	4.00	2.80	ppl per 100 m2 BVO
Bedrijf	1.30	0.91	ppl per 100 m2 BVO
Kantoor	0.80	0.56	ppl per 100 m2 BVO
Commerciële dienstverlening	1.10	0.77	ppl per 100 m2 BVO
Onderwijs (basisschool)	2.60	1.82	ppl per 100 leerlingen
Onderwijs (kinderdagverblijf)	0.90	0.63	ppl per 100 m2 BVO
Cultuur en ontspanning (dansstudio)	2.50	1.75	ppl per 100 m2 BVO

Overzicht parkeernormen

Bij het opstellen van de parkeerbalans voor de ontwikkeling van de kavel is daarnaast het uitgangspunt dat parkeerders geen exclusieve parkeerplaats toegewezen krijgen, maar een parkeerrecht. Hierdoor kunnen parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen worden gebruikt (dubbelgebruik).

De ontwikkeling is getoetst aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de aanvullende studie op het Mobiliteitsplan 'Uitwerking Parkeren en mobiliteitshubs Hamerkwartier Amsterdam' (Goudappel 2020, zie bijlagen concept Investeringsnota).

Randvoorwaarden parkeren:

- realiseren van parkeerplaatsen op basis van het te ontwikkelen programma en de geldende parkeernorm op basis van het Mobiliteitsplan Hamerkwartier;
- realiseren van het deel bezoekersparkeren bewoners (0,1 pp/woning);
- ontsluiting van de parkeervoorziening aan de Johan van Hasseltweg, Motorkade of Gedempt Hamerkanaal;
- parkeervoorzieningen moeten minimaal toegankelijk zijn voor iedereen die een bestemming heeft op de kavel, indien mogelijk zijn de parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk.

Daarnaast gelden voorwaarden voor het aanbieden van deelmobiliteit.

- de deelmobiliteit wordt geclusterd
- deelmobiliteit is openbaar toegankelijk voor alle bewoners van het Hamerkwartier
- voor het gehele Hamerkwartier wordt hetzelfde systeem van deelmobiliteit aangeboden.

Uitgangspunten Verkeer

In het verkeersonderzoek is onderzocht of het verkeer dat gegenereerd wordt door de realisatie van de Exclusiva kavel past binnen de gehanteerde uitgangspunten van het Mobiliteitsplan. Daarnaast zijn de verkeerseffecten van de ontwikkeling bepaald. De verkeersgeneratie is bepaald op basis van kencijfers conform de gemeentelijke standaarden en CROW-kencijfers (zie onderstaande tabel).

Functie	Norm	Eenheid
Sociale huur	0.28	mvt/werkdag per woning
Middeldure huur	1.67	mvt/werkdag per woning
Vrije sector woning < 30 m2 BVO	2.24	mvt/werkdag per woning
Vrije sector woning 30-60 m2 BVO	2.80	mvt/werkdag per woning
Vrije sector woning > 60 m2 BVO	4.50	mvt/werkdag per woning
Horeca (café/bar/cafetaria)	14.68	mvt/werkdag per 100 m2 BVO
Bedrijf	8.51	mvt/werkdag per 100 m2 BVO
Kantoor	2.96	mvt/werkdag per 100 m2 BVO
Commerciële dienstverlening	5.95	mvt/werkdag per 100 m2 BVO
Onderwijs (school)	11.70	mvt/werkdag per 100 leerlingen
Onderwijs (kinderdagverblijf)	28.51	mvt/werkdag per 100 m2 BVO
Cultuur en ontspanning (dansstudio)	9.30	mvt/werkdag per 100 m2 BVO

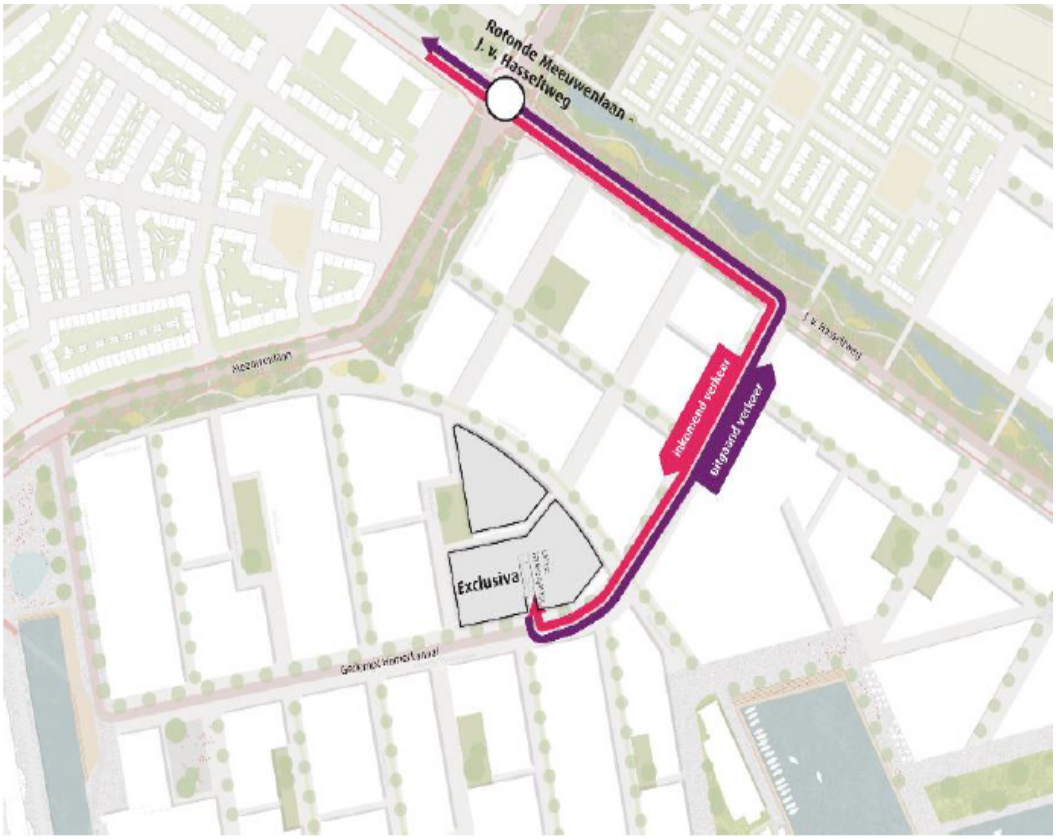
Overzicht kencijfers

Uitkomsten onderzoek

Uit de verkeersanalyse blijkt dat op het maatgevende moment, de wekdagavond, het benodigde parkeeraanbod 135 parkeerplaatsen is. Hierbij geldt dat alleen voor de deelmobiliteit exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar zijn, de overige gebruikers hebben een parkeerrecht. Dit zorgt ervoor dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen de verschillende doelgroepen mogelijk is. In totaal moet er worden voorzien in 8 deelauto's.

Het huidige ontwerp van de parkeergarage van de Exclusiva kavel voorziet in 149 parkeerplaatsen. Het overschot aan parkeerplaatsen kan worden ingezet voor de andere kavels in het Hamerkwartier die niet (volledig) op eigen terrein kunnen voorzien in het benodigde parkeeraanbod.

De verkeersgeneratie van het programma van het bestemmingsplan bedraagt voor een werkdag circa 900 mvt/etm. De parkeergarage van de Exclusiva kavel wordt ontsloten aan het Gedempt Hamerkanaal. De kortste route naar het plangebied is via de Johan van Hasseltweg naar het Gedempt Hamerkanaal. Een andere mogelijkheid is om te rijden via de Meeuwenlaan-Hamerstraat-Gedempt Hamerkanaal. Omdat de Hamerstraat mogelijk eenrichtingsverkeer wordt gemaakt wordt die route in de toekomst minder logisch. De ontsluiting van het plangebied en de aan- en afrijroute is in onderstaande figuur weergegeven.



Aanrijroutes locatie Exclusiva

De verkeerstoename is getoetst op de verkeersafwikkeling op de rotonde Meeuwenlaan. Uit de berekening komt naar voren dat de verkeersafwikkeling op de rotonde beperkt verslechtert door het verkeerseffect van de planontwikkeling (maximaal 3%), wat tot extra lange wachtrijen en reistijdverlies leidt. De rotonde zal met het oog op de autonome situatie al worden omgebouwd tot een kruising met VRI's. Zoals hierboven al aangegeven is hiervoor inmiddels een voorlopig ontwerp vastgesteld.

Voor fietsparkeren wordt in het plan voor de locatie Exclusiva (SO) ruim 1.000 m^2 bvo gereserveerd conform de normen van bovengenoemd beleidskader.

Conclusie

Met het plan Exclusiva wordt uitvoering gegeven aan het autoluwe concept voor het Hamerkwartier en de randvoorwaarden voor parkeren en deelmobiliteit zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan Hamerkwartier. De verkeersgeneratie is beperkt maar leidt in de spits tot een beperkte verslechtering van de afwikkeling op de rotonde Meeuwenlaan. Deze rotonde wordt in de autonome situatie reeds aangepakt waardoor dit knelpunt verdwijnt. Met het plan wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de auto en het aanbieden van deelmobiliteit. Aan de norm voor fietsparkeren dient te worden voldaan. Hiervoor is in het SO ruimte gereserveerd.

4.4 Hoogbouweffectrapportage

Hoogbouw, Beleid en Instrument

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument uit 2005 is naar aanleiding van de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 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 Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat – daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een eenheid 'vergroeid' is geraakt – dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.

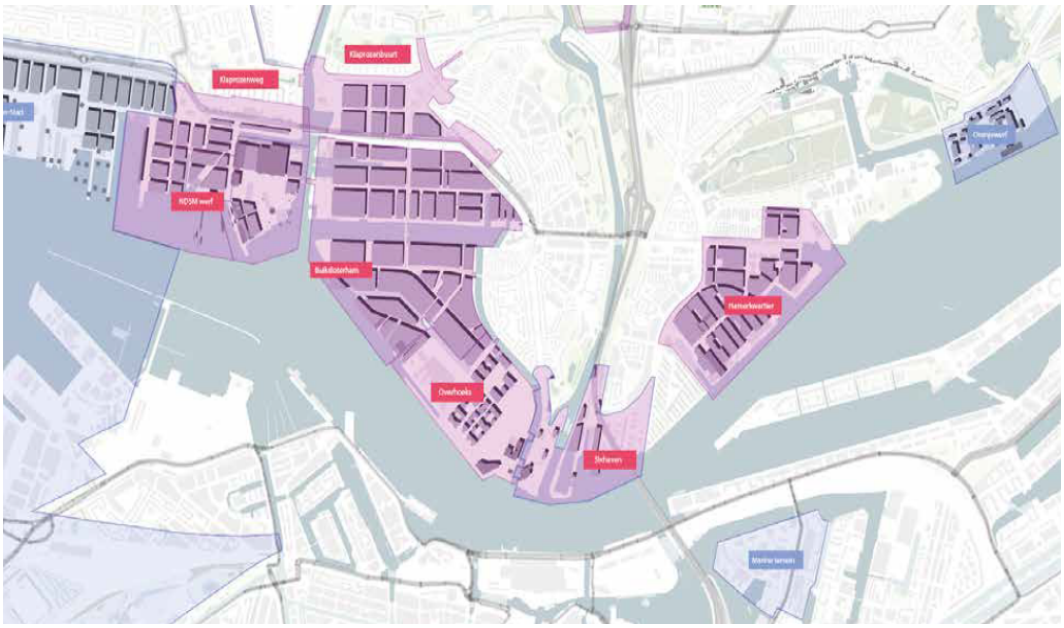
Echter: gezien vanaf zekere afstand heeft hoogbouw geen relevant effect meer. Een gebouw van ca 60 meter hoog is op een afstand van 2 km misschien wel zichtbaar, maar het heeft nauwelijks invloed op een bestaand stadsbeeld. Dit geeft als regel: vanuit het gebied gekenmerkt als werelderfgoed mag een gebouw niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing.

Rondom het Unesco-gebied (kerngebied en bufferzone) is op de kaart een zone van 2 km opgenomen. Hoogbouw is hier alleen toegestaan als onder meer is voldaan aan het zichtbaarheidscriterium: 'Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid 'vergroeid' is geraakt – dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.'

Volgens de Structuurvisie 2040 is verdichting een belangrijke opgave voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. Afhankelijk van de positionering kan hoogbouw bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool. De noordelijke IJ-oever (Waterfront) is een van de genoemde gebieden waar in het bijzonder hoogbouw wordt gestimuleerd. In alle gevallen dient rekening te worden gehouden met de mogelijke impact op de beleving vanuit het beschermd stadsgezichten het werelderfgoed en met beperkingen vanwege Schiphol en de straalpaden.

Hoogbouw aan het waterfront

Bij de herontwikkeling van de zuidelijke IJ-oevers keerde de stad zich naar het IJ. Nieuwbouw kreeg daarbij overwegend een maat, passend bij de hoogte van pakhuizen (30 meter), met hier en daar hogere accenten (60 meter). Verdere verdichting langs de IJoevers is volgens het ruimtelijk beleid gewenst. Dit betekent dat een generieke bouwhoogte tot 30 meter acceptabel is. Langs de noordelijke oevers zijn, in tweede linie, accenten met bouwhoogten tot 60 meter toegestaan. Op beide uiteinden van het Johan van Hasseltkanaal is het IJ op haar breedst. Dit zijn kruispunten in het netwerk van vaarwegen. Net als bij Overhoeks is de inzet deze landschappelijke kenmerken met hoogbouw boven 60 meter te accentureren met 'solitairen' vanaf 60 meter langs de oevers, binnen de op hoogbouw toetskaart aangegeven zoekgebieden.



Ontwikkelingen rond het IJ

Voor zover de zoekgebieden binnen de 2 km-zone (Unesco-erfgebied) vallen, gelden echter de bepalingen voor die zone.

Structuurvisie 2040: Uitrol centrumgebied

De Structuurvisie 2040 geeft aan dat het hoogstedelijke centrumgebied steeds intensiever wordt gebruikt en zich uitbereidt, zelfs tot over de ringweg A10 en het IJ (dit is de uitrol van het centrumgebied). De ontwikkeling van dit gebied is de meest directe uiting van de onvoorstelbare magneetwerking van het hart van Amsterdam. In de uitrol van het centrumgebied wordt gestimuleerd om hoogbouw tussen de 30 en 60 meter te ontwikkelen en bij belangrijke knooppunten zelfs hoger.

In de Structuurvisie is het Hamerkwartier onderdeel van het zoekgebied voor hoogbouwaccenten en is een zoekgebied voor een solitair tot 146 meter aangegeven.

Ontwerp Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Amsterdam groeit binnen zijn grenzen en daarmee werken we aan een compacte stad. Dat vraagt op sommige plekken om buurten met hoge dichtheden. Deze omgevingsvisie geeft op hoofdlijnen richting aan verdichting, concentratie en functiemenging. Hoogbouw kan worden gebruikt om zeer hoge dichtheden te realiseren op plekken waar de druk op de ruimte hoog is en die goed zijn ontsloten door

openbaar vervoer en fiets, terwijl er ook ruimte blijft voor groene plekken in een buurt.

De belangrijkste uitgangspunten voor Amsterdamse hoogbouw zijn:

- We spreken van hoogbouw bij gebouwen hoger dan 30 meter.
- Bij elke bouwvorm staat de kwaliteit van de openbare ruimte en het leven op straat voorop.
- We willen flink verdichten op plekken met hoge dynamiek en ontwikkeldruk. Dit zijn locaties direct grenzend aan het centrum en rondom de grote ov-stations. Hoogbouw kan een geschikte gebouwvorm zijn om te verdichten.
- Rondom het IJ, een centrale open plek in de stad, wordt hoogbouw ingezet om het stadslandschap leesbaar te maken en het stadsbeeld vorm te geven.
- We beschermen gebieden en landschappen van bijzondere waarde, zoals Unesco-erfgoed.
- Elke stedenbouwkundige opzet vraagt om een specifieke inpassing van hoogbouw.

Lang het IJ en in Haven-Stad is hoogbouw tot circa 70 meter mogelijk. Daarnaast geven hogere clusters en accenten van hoogbouw samen met de open ruimte van het water en de toekomstige bruggen het stadsbeeld vorm.

In het havengebied zijn geen beperkingen op de bouwhoogte, waar het gaat om installaties als windmolens, kranen en schoorstenen. Voor gebouwen en datacenters geldt ook hier een maximumhoogte van circa 70 meter. De beperkingen vanuit Schiphol kunnen op sommige plekken de toegestane hoogte beperken.

In andere delen van de stad gaan we terughoudender om met hoogbouw. Binnen de ring-A10 ten zuiden van het IJ, op IJburg en in Buitenveldert is hoogbouw tot 60 meter zeer beperkt mogelijk. Het zijn uitzonderingen in een stad die overwegend uit laagbouw en middelhoogbouw bestaat. In Noord, Nieuw-West en Zuidoost is hoogbouw tot circa 70 meter mogelijk langs de lange doorgaande straten en lanen en aan grote parken, mits goed ingepast in de stedenbouwkundige structuur.

Ten slotte blijven we terughoudend op plekken van bijzondere waarde waar met hoogbouw een grote schaalbreuk zou ontstaan. De bestaande kwaliteiten van de stad zijn uitgangspunt voor de ontwikkeling van de stad. In sommige gebieden past hoogbouw daar niet bij.

Op het schaalniveau van het gebouw en de buurt hanteren we vijf principes:

- Hoogbouw levert een bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte.
- Hoogbouw maakt op een mooie manier deel uit van het stadssilhouet.
- Er is een aangenaam verblijfsklimaat op het maaiveld rondom hoogbouw.
- Het is fijn wonen en werken in hoogbouw.
- Hoogbouw draagt bij aan een klimaatneutrale en circulaire stad.

Bovenstaande uitgangspunten en principes dienen te worden uitgewerkt in vernieuwd hoogbouwbeleid.

HER Hamerkwartier

De hoogbouweffecctrapportage (HER) is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking zijn 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 hoogbouwbeleid aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. Om de landschappelijke inpassing te beoordelen, en het woon- en leefklimaat in het Hamerkwartier en daarbuiten in beeld te brengen is een Hoogbouweffectrapportage opgesteld (HER Hamerkwartier, gemeente Amsterdam, 2021, zie bijlage18). Deze is gericht op de gehele transformatie van het Hamerkwartier. De HER geeft een beschrijving van de stedenbouwkundige opzet van het plangebied, het perspectief van het veranderende landschap en geeft inzicht in de landschappelijke inpassing, de bezonning en het windklimaat.

Zoals hiervoor beschreven wordt, is in de Structuurvisie 2040 een zoekgebied aangewezen voor een solitair hoger dan 60 meter. Deze zone is gelegen rondom de monding van het Johan van Hasseltkanaal waar het IJ een verdraaiing kent en op haar breedst is. Daarnaast wordt in de concept Investeringsnota ruimte geboden om onder voorwaarden hoogbouwaccenten tot 70 meter toe te laten conform de ontwerp Omgevingsvisie 2050.

Wanneer gekeken wordt naar de landschappelijke structuur van de Noordelijke IJ-oevers zijn ten opzichte van de Zuidelijke oevers insteekhavens te vinden. Deze insteekhavens zorgen onder andere voor een 'kaap' bij het Johan van Hasseltkanaal. In de vastgestelde projectnota valt deze locatie binnen een zoekgebied van hoogbouw tot 140 meter. In deze hoogbouw effect rapportage wordt dit zoekgebied verkleind en verlaagd tot 120 meter, en richt deze zich op de kaap aan het Johan van Hasseltkanaal. Deze kaaplocatie kenmerkt, net zoals aangegeven is in de structuurvisie, de verdraaiing en verbreding van het IJ. Ook is gekozen voor een klein cluster, een ensemble van drie accenten tussen de 80 en 120 meter in plaats van één solitair. Op alle schaalniveaus draagt deze keuze meer bij aan het geambieerde ruimtelijk effect.

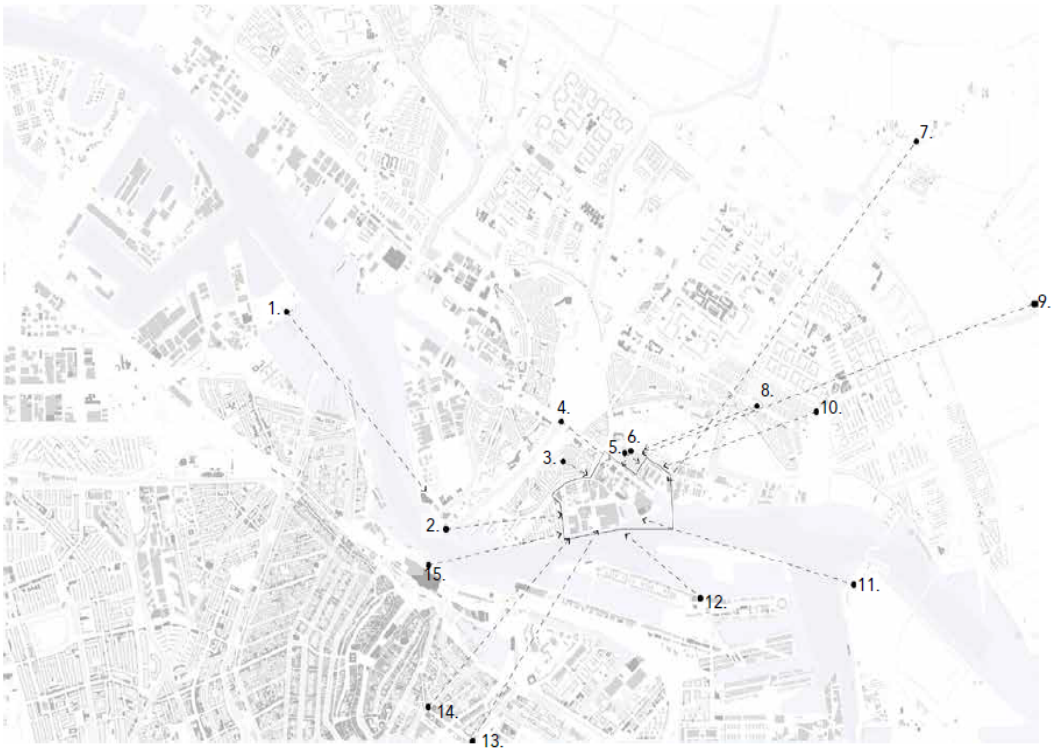
In de concept Investeringsnota Hamerkwartier zijn spelregels voor hoogbouw opgenomen. Hoogbouwaccenten worden niet direct aan het IJ gesitueerd, maar liggen in de tweede lijn. Dit zorgt, samen met de setbacks, voor een getrapte opbouw van het bouwblok. Torens ten westen van de Schaafstraat staan haaks op het IJ. Aan de oostkant van de Schaafstraat zijn zij georiënteerd naar de Johan van Hasseltweg. Deze regel heeft als doel de doorzichten vrij te houden en een luchtig silhouet te garanderen. Ook hebben torens een beperkte footprint waardoor ze rank worden uitgevoerd. Tussen buurten en IJ en vice versa, maar ook diagonaal. Ook wordt met de afstandsregel voldoende vrij uitzicht geborgd voor woningen in de torens. Tenslotte wordt hiermee voorkomen dat hoge torens in lijnopstelling komen te staan. Setbacks garanderen voldoende dag- en zonlicht in straten en zorgen voor een stedelijke beleving waarin de plint domineert.

Bij planuitwerking is afwijking van de afstandsregel mogelijk, indien aantoonbaar in voldoende mate voldaan wordt aan de te borgen kwaliteiten, dit ter beoordeling van het supervisieteam. Naast dichtslibben van doorzichten en uitzicht en voorkomen van lijnopstelling van hoge torens streeft het supervisieteam ook naar variatie in bouwhoogte rond de 60 meter. Per ontwikkeling wordt hiertoe een passende stimulus ingezet.

Overzicht zonering bouwhoogten (bron; concept Investeringsnota)

Overzicht posities hoogbouwaccenten (bron: concept Investeringsnota)

In de HER zijn de ruimtelijke effecten onderzocht op relevante plekken in Amsterdam Noord, rondom het IJ en in Waterland, in de directe omgeving en op grotere afstand van de locatie. Ook de eventuele zichtbaarheid vanuit het Unesco erfgoedgebied is meegenomen. Om de ruimtelijke effecten in de directe omgeving en op grotere afstand inzichtelijk te maken zijn standpunten bepaald die over relevante zichtlijnen zicht bieden op het Hamerkwartier. Onderzocht zijn de effecten vanuit de volgende gezichtspunten:



Standpunten inpassing stedelijk landschap

Gezichtspunten stedelijk landschap (bron: HER concept Investeringsnota)

Voor de ruimtelijke effecten op de zichtbaarheid/landschappelijke inpassing is een model getoetst. Dit model laat een mogelijke uitkomst zien van de gestelde randvoorwaarden.

Zoals eerder benoemd heeft gemeente Amsterdam bijna geen grond positie in het Hamerkwartier. Aan de hand van regie voering en kwaliteitssturing door spelregels geeft de gemeente richting aan het te ontwikkellen gebied. Hierdoor is een modelmatige uitwerking van spelregels, die tevens onderdeel zijn van het investeringsbesluit, getoetst. Dit zal niet de werkelijke uitwerking van het plangebied worden, dit is ook niet 100% te voorspellen. Daarom zet de gemeente in dat elke initiatiefnemer een hoogbouweffect rapportage dient te overhandigen met daarin bezonning op de openbare ruimte en windhinder als belangrijke thema's. Dit dient gedaan te worden in de SO/VO fase zodat dit effect rapportage kan dienen als hulpmiddel ter optimalisatie van dit bouwplan.

Naast een beschrijving van de ontwikkelingen rondom het IJ en de landschappelijke inpassing wordt in de HER inzicht gegeven in de effecten voor de bezonning en windhinder. Voor nieuwe bebouwing geldt de Amsterdamse bezonningsnorm. Tussen 10:00-18:00 op 21 maart/21 september moet tenminste twee bezonningsuren per dag op één gevel van de woning kunnen bereiken.

Landschappelijke inpassing

In geval van hoogbouw in plannen (bij bebouwing hoger dan 30 meter) is de procedure om het gemeentebestuur te betrekken bij de beoordeling of het hoogbouwinitiatief een acceptabele impact heeft op het stadslandschap en gebieden van bijzondere cultuurhistorische waarden, zoals het Unesco-werelderfgoed. De beoordeling daarvan gebeurt op grond van een Hoogbouw Effect Rapportage (HER). Hieronder is de analyse en beoordeling van het hoogbouweffect opgenomen, op basis van het advies van de hoogbouwadviescommissie (HAC) van 22 februari 2021, alsmede het advies 'Verwerking

HAC-advies op HER Hamerkwartier' van 8 april 2021, directie Ruimte en duurzaamheid (R&D).

- **Unesco gebied**

Het Hamerkwartier bevindt zich binnen de 2km zone rondom het Unesco gebied. Hoogbouw is hier alleen toegestaan als de impact erop acceptabel is. Op basis van de aangeleverde fotomontages van de bouwvolumes met een maximale hoogte van 120 meter wordt geconcludeerd dat de gebouwen over het algemeen niet zichtbaar zijn vanuit het Unesco-gebied en daar waar dat wel het geval is, dit niet storend is. De hoogbouw op de ingetekende locaties heeft dus geen effect op de beleving daarvan.

- **Hoogtetoets**

Het HAC-advies geeft aan dat het hoogteaccent anders vormgegeven is dan de richting die in de Hoogbouwvisie (2011) gegeven wordt, namelijk een cluster in plaats van een solitaire toren.

In het plan voor het Hamerkwartier zijn circa 25 blokken op basement geprojecteerd met torens van 45-60 m en met name ronde de Johan van Hasseltkom torens in clustervorm tot 120 m. In het oorspronkelijke hoogbouwbeleid is een dergelijke hoogteopbouw bij uitzondering reeds toegestaan; in de aanstaande actualisatie van het hoogbouwbeleid wordt meer ruimte geboden voor clustering, in lijn met het raadsbesluit Sluisbuurt. Het advies van 8 april geeft hierover aan dat, in afwijking van het HAC-advies van 22 februari 2021, deze afwijking ten behoeve van clustering voor Hamerkwartier geaccepteerd wordt, conform de besluitvorming over de Sluisbuurt.

- **Rijksbeschermd stadsgezichten Amsterdam Noord**

Het HAC-advies geeft aan dat de hoogbouw mogelijkerwijs tot ongewenste effecten kan leiden op de aangrenzende beschermde gebieden en vraagt om aanvullende regels bij uitwerking, om deze effecten te voorkomen. In het overkoepelende R&D beleidsadvies met betrekking tot de hoogbouw van 8 april 2021 is hierover het volgende aangeven. Het Hamerkwartier is onderdeel van 'hoogbouwstimuleringsgebied' en dat impliceert dat effecten op de omgeving onvermijdelijk en in beginsel acceptabel zijn. Conform het HAC-advies vraagt dit om een zorgvuldig ontwerp en goede begeleiding bij verdere uitwerking.

- **Bouwen in de 'tweede linie'**

Het HAC-advies geeft aan dat conform de Hoogbouwvisie van 2011 hoogbouw op grotere afstand van de IJoever geplaatst zou moeten worden en meer verspreid (in de tweede linie) dan in het plan Hamerkwartier is opgenomen en dat er een te sterke concentratie van hoogbouw ontstaat.

In het Stedenbouwkundig Plan Hamerkwartier worden de eerste en tweede linie als het ware in elkaar geschoven, zodat meer openbare ruimte aan de waterzijde ontstaat en de eerste hoogbouw aan de 'achterkant van de eerste linie' staat. Dit geeft volgens het advies van 8 april 2021 duidelijke voordelen, namelijk het creëren van meer maat voor de openbare ruimte langs het water. Daarom wordt, in afwijking van het HAC-advies, voorgesteld om deze interpretatie van de 'tweede linie' te volgen en als passend binnen het hoogbouwbeleid te beschouwen, op voorwaarde dat bij verdere uitwerking het aantal hoogbouwaccenten aan de achterzijde van de eerste linie beperkt blijft en het beeld niet verder 'dichtloopt'.

Bezonning

Voor het oeverpark, pocketparks en collectieve daktuinen en gevels is onderzocht hoeveel uur zon gemiddeld op deze ruimtes vallen, gemeten op 21 maart / 21 september en 21 juni. Aan de hand van deze studie is het minimale aantal zonuren dat moet vallen op bovenstaande specifieke openbare ruimte bepaald. De uitkomsten zijn gebruikt om randvoorwarden voor de ligging van sunspots te bepalen en te vertalen naar spelregels. De keuze voor een strokengrid in plaats van een campus-model of gesloten bouwblokken voor de stedenbouwkundige structuur van Hamerkwartier is mede ingegeven door een

optimalere bezonning bij dit stedenbouwkundig voorkeursmodel. Ook maakt dit voorkeursmodel zogeheten sunspots tussen de bebouwing mogelijk. Dit zijn als het ware miniparkjes waar gedurende de dag de zon schijnt. De volgende figuren geven de bezonning weer op maatgevende momenten in het jaar 21 maart/21 september (gelijke bezonning) en op 21 juni. Als uitgangspunt voor bezonning op pocketparks wordt de lichte TNO norm als inspiratie genomen. Voor elk van deze pockets moet minstens 2 uur zon, op minstens 50% van het oppervlak vallen.

38

Gemiddelde zonuren per dag op 21 maart/21 september
bron: Sjoerd Brandsma, Wageningen Universiteit & Research

Tenslotte geldt als uitgangspunt dat tussen 10:00-18:00 op 21 maart/21 september tenminste twee bezonningsuren per dag op één gevel van woning kunnen bereiken.

21 maart

09.00 uur 12.00 uur 15.00 uur

Windhinder

Er is een windhinderonderzoek uitgevoerd door Peutz, als onderdeel van de HER. De figuur hieronder toont het windklimaat in Hamerkwartier. Het windklimaat is overwegend goed, behoudens enkele locaties. Deze zijn aangeduid met letters A t/m H. Met name nabij de beoogde locaties van hogere

torens en langs het open water van het IJ speelt mogelijke hinder een rol. De wind heeft hier immers vrij spel.

Bij de beoordeling van het windklimaat wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën doorlopen en slenteren. Het criterium voor slenteren is van toepassing bij de gebouwentrees, verder wordt het criterium voor doorlopen gehanteerd. In slentergebieden wordt een hinderkans van minder dan 5%, overeenkomend met een beoordeling goed, nagestreefd.

Conform de normstelling van NEN 8100:2006 en de eisen t.a.v. wind voor heel Hamerkwartier gelden de volgende prestatie-eisen voor het lokale windklimaat: Deze eisen gelden voor de niet bebouwde omgeving. Windgevaar dient voorkomen te worden.

1. Voor locaties die door voetgangers gebruikt worden als verkeersfunctie dient windhinder bij voorkeur klasse A, B of C te zijn. Een slecht windniveau dient te worden voorkomen.
2. Voor locaties die door voetgangers gebruikt worden als verblijfsgebied dient windhinder bij voorkeur klassen A of B te zijn. Een slecht niveau dient te worden voorkomen.
3. Ter plaatse van gebouwentrees dient bij voorkeur klasse A behaald te worden. Een slecht windniveau dient te worden voorkomen
4. Nadelige windeffecten worden op gebouwniveau opgelost en maken onderdeel uit van de architectuur van het gebouw.

Het overgrote deel van het Hamerkwartier zal dus geen hinder van wind ervaren. De hinder op locaties A tot en met F zijn vooral het gevolg van wind dat vanaf een open gebied (het IJ) tegen de torens slaat en als valwind naar het maaiveld komt. De hinder is zeer lokaal en kan mogelijk gemitigeerd worden door hogere torens op de kavel verder van het hinderpunt te verplaatsen. Andere mogelijkheden om wind te beperken zijn het verlagen van deze torens of door te 'ruilen' met lagere torens op andere locaties in het plangebied. Ook is de situering van de entrees een punt van aandacht: door deze niet in de hinderlocaties te situeren levert wind geen overlast op wanneer bewoners / bezoekers een gebouw

verlaten. Echter is een beperkte mate van hinder nabij de torens niet geheel uit te sluiten.

Plangebied Exclusiva

Het bestemmingsplan maakt - onder voorwaarden - twee hoogbouwaccenten van maximaal 51 en 70 meter mogelijk. Het mogelijk maken van hoogbouwaccenten is in lijn met de Structuurvisie en ontwerp Omgevingsvisie 2050. Voor de landschappelijke inpassing geldt dat de hoogbouwaccenten die op de planlocatie zijn beoogd, geen verstorende invloed hebben op het Unesco gebied, noch vanuit andere gezichtspunten. In het voorliggende bestemmingsplan zijn de hoogbouwaccenten mogelijk binnen zoekgebieden, waarbij de maximale bouwhoogte is begrensd. Bij de verdere planuitwerking dient een aanvullende HER te worden opgesteld om de inpassing te toetsen.

De HER laat zien dat bezonning van het pocketpark in maart/september een aandachtspunt is. Bij de uitwerking van het initiatief zal nader inzicht moeten worden gegeven in de bezonning van het plan zelf en de effecten op de omgeving. De regels van het bestemmingsplan borgen deze nadere studie in het kader van de omgevingsvergunning. De bezonning van de gevels voldoet aan de gestelde voorwaarden.

Uit de HER kan worden geconcludeerd dat er voor het aspect windhinder geen aandachtspunten zijn voor de planlocatie. Het windklimaat is goed. Door bij de omgevingsvergunning (via de regels van het bestemmingsplan) inzicht te moeten bieden in het windklimaat wordt het aspect wind bij de verdere planuitwerking bewaakt.

Conclusie

De beoogde hoogbouwaccenten op de planlocatie zijn onderdeel van de uitgevoerde HER. Op basis van het advies van de hoogbouwadviescommissie en het advies 'Verwerking HAC-advies op HER Hamerkwartier' kan worden geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbare landschappelijke inpassing. Uit de HER en de uitgevoerde nadere bezonningsstudie, kan worden opgemaakt dat de gebouwen en de openbare ruimte voldoende bezonning hebben, en dat de gebouwen geen nadelige gevolgen hebben voor de omliggende gebouwen. Van windhinder is blijkens de HER geen sprake op de planlocatie. Om bij de verdere uitwerking een vinger aan de pols te kunnen houden is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat bij de aanvraag omgevingsvergunning van een concreet bouwplan een HER moet worden overlegd.

4.5 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

Wet Milieubeheer

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

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

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen

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

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Nederland staat als dichtbevolkt land voor een grote uitdaging. Enerzijds moeten de luchtkwaliteitsnormen worden gerealiseerd, anderzijds willen we ruimte houden voor maatschappelijk gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Om deze uitdaging het hoofd te bieden is gekozen voor een unieke aanpak, waarbij Rijk en regio's gezamenlijk werken aan een schonere lucht. Het resultaat hiervan is neergelegd in het kabinetsbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, 2009).

Het kabinetsbesluit NSL werkt via de volgende systematiek toe naar schonere lucht:

- De luchtkwaliteit in 2008 vormt de uitgangssituatie voor het NSL. Voor dat jaar is het totaal aan situaties waarin niet wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 in kaart gebracht.
- Vanuit deze uitgangssituatie is gekeken hoe de luchtkwaliteit zich zou ontwikkelen zonder Nederlandse ruimtelijke projecten en maatregelen. Dit is de autonome ontwikkeling.
- De effecten van de verwachte ruimtelijke projecten en besluiten die 'in betekenende mate' (IBM)2 bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn berekend en verwerkt in het NSL.
- Dat geldt ook voor de berekende effecten van nationale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren.

In het NSL zijn de ruimtelijke projecten opgenomen die 'in betekenende mate' (IBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging en waarover besluitvorming is voorzien in de periode 2009-2014. Bij de IBM-projecten gaat het om nationale projecten, zoals de aanleg van infrastructuur, en om projecten van lokale overheden, zoals de aanleg van nieuwe woonwijken, wegen of bedrijfsterreinen. Het negatieve effect van de IBM-projecten op de concentratieontwikkeling voor NO_2 en PM_{10} op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet is in 2009 berekend. Hieruit blijkt dat het aantal kilometers overschrijding als gevolg van de ruimtelijke projecten zeer beperkt is. Lokaal kunnen de concentraties luchtverontreiniging als gevolg van ruimtelijke projecten wel toenemen. Dit zal echter nauwelijks leiden tot nieuwe overschrijdingen.

In dit NSL zijn de maatregelen opgenomen die de betrokken overheden de komende jaren zullen uitvoeren. maatregelen die in dit NSL zijn opgenomen, hebben effect op verschillende onderdelen van de problematiek (o.a. achtergrondconcentratie en specifieke locaties).

De IBM-projecten genereren extra verkeer, wat negatieve gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. De hoeveelheid extra verkeer maakt onderdeel uit van de verkeersprognoses die de gemeenten hebben aangeleverd voor de saneringstool. De saneringsopgave van het NSL omvat daarmee vanzelf ook de luchtkwaliteitsopgave die het gevolg is van de IBM-projecten. De saneringstool laat zien dat de saneringsopgave wordt gedomineerd door dreigende toekomstige overschrijdingen.

IBM-projecten veroorzaken lokaal wel extra verkeer en daarmee lokaal mogelijk hogere concentraties, maar veroorzaken nauwelijks een toename van het aantal kilometers met een dreigende toekomstige grenswaardeoverschrijding. Voor heel Nederland neemt het aantal verwachte toekomstige overschrijdingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling op het onderliggende wegennet (OWN) voor

PM_{10} toe met twee km in 2011 en voor NO_2 met vier km in 2015. Voor het hoofdwegennet (HWN) neemt het aantal km's met een toekomstige overschrijding voor PM_{10} niet toe en voor NO_2 gaat het om een afname die ontstaat doordat de aanleg van nieuwe wegen in veel gevallen leidt tot een verbetering elders.

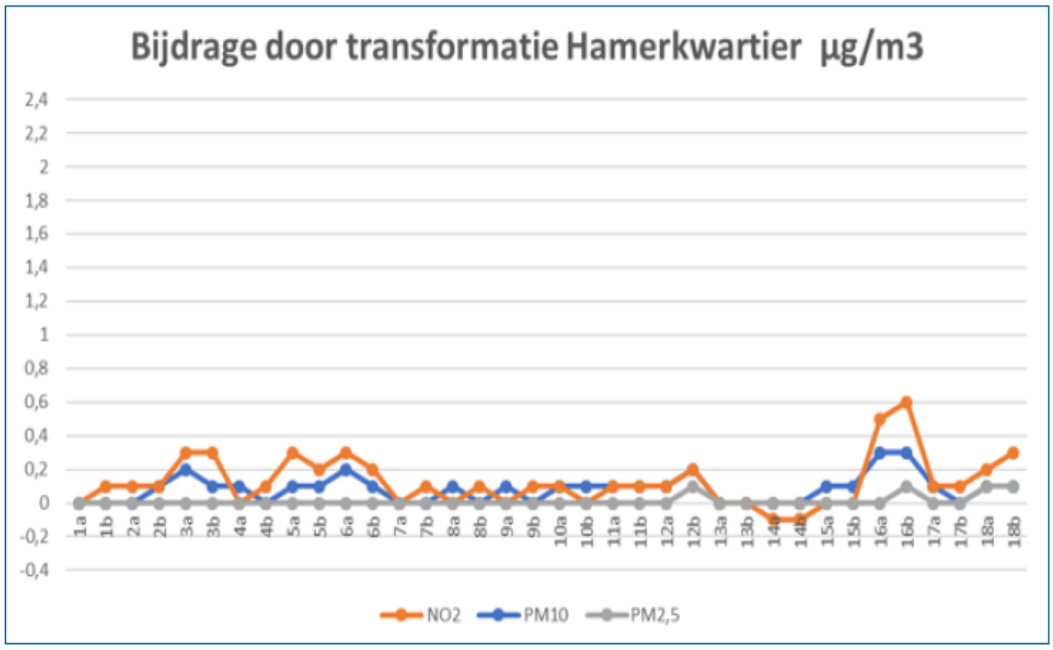
Lokale Richtlijn gevoelige bestemmingen

De focus van Amsterdam ligt op het stimuleren van slim en schoon vervoer voor zakelijke veelrijders, omdat daarmee op de meest efficiënte en effectieve wijze het aantal vervuilende kilometers in de stad wordt gereduceerd. Dat gebeurt via subsidie voor elektrisch vervoer, het reguleren van verkeer via milieuzones en in winkelgebieden en door samenwerking in innovatieve projecten op het gebied van stedelijke distributie. In Amsterdam mogen langs drukke wegen geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd voor ouderen of mensen met een kwetsbare gezondheid en voor onderwijs of opvang voor minderjarigen. De Richtlijn geldt stadsbreed, voor centrale stad en stadsdelen.

De landelijke regelgeving (vastgelegd in *Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit*) heeft exclusief betrekking op rijkswegen en provinciale wegen. De Amsterdamse richtlijn biedt gevoelige groepen ook langs drukke binnenstedelijke wegen extra bescherming tegen schadelijke effecten van luchtverontreiniging. Daarnaast hanteert Amsterdam in tegenstelling tot het landelijke besluit alleen een afstandscriterium, ongeacht de luchtkwaliteit. Voor drukke binnenstedelijke wegen geldt dat ongeacht de luchtkwaliteit geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd in de eerste lijnsbebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter van de rand van de weg. Van de Amsterdamse richtlijn kan gemotiveerd worden afgeweken als (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven.

Luchtkwaliteitsonderzoek MER

In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar effect van de transformatie van Hamerkwartier op de luchtkwaliteit. Door de transformatie van het Hamerkwartier neemt het verkeer toe. De bedrijvigheid die mogelijk wordt gemaakt is mengbaar met wonen. Hiervoor is het uitgangspunt gehanteerd dat milieu-categorie 3.1 nog mengbaar is met woonfuncties. Deze bedrijvigheid leveren echter geen significante bijdrage aan de concentraties op. Door de groei van het verkeer nemen de concentraties luchtverontreinigende stoffen wel toe. Ook dit effect is echter zeer beperkt.



Uit de figuur blijkt dat de bijdragen van NO2 het 'hoogst' zijn. Dit komt omdat deze stof, anders dan fijn stof en zeer fijn stof, meer beïnvloed word door meer of minder verkeer. De maximale planbijdrage voor NO2 is 0,6 µg/m3 langs de Johan van Hasseltweg (punt 16b) net buiten het plangebied. Voor fijn stof (PM10) is de maximale bijdrage ook op dit punt aanwezig en is 0,3 µg/m3. Voor zeer fijn stof (PM2,5) is de bijdrage maximaal 0,1 µg/m3. De wettelijke grenswaarden worden niet overschreden. Binnen het plangebied voldoet de transformatie ook aan alle grenswaarden en de streefwaarden van bijna aan de WHO-streefwaarden.

Effecten op grotere hoogten door uitstoot fijn stof en stikstofdioxide door Albemarle

De concentraties fijn stof en stikstofdioxide door Albemarle zijn opgenomen in de achtergrondconcentratie. Door LBP SIGHT is inzichtelijk gemaakt wat het effect van de uitstoot van deze stoffen is op grotere hoogten (zie bijlage van het MER). Uit deze analyses blijkt het effect van Albemarle toeneemt met de hoogte. Het effect is echter beperkt tot maximaal 1,0 µg/m3 voor fijn stof op 60 meter hoogte bij de dichtstbijzijnde gesitueerde hoogbouw. Voor stikstofdioxide is deze bijdrage iets hoger, namelijk 2,0 µg/m3. In beide gevallen wordt ruim aan de grenswaarden voldaan.

Plangebied Exclusiva

Conform de rekentool NIBM (Niet in betekenende mate) kan gesteld worden dat de toevoeging van circa 900 motorvoertuigen per etmaal niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De maximale bijdrage voor NO_2 bedraagt 0,73 ìg/m^3. Voor PM_{10} is deze maximale bijdrage 0,15 ìg/m^3. Dit ligt ruimschoots onder de grens van 1,2 ìg/m^3 wanneer een plan in betekenende mate bijdraagt. Ook worden door deze bijdrage geen normen uit de Wet milieubeheer overschreden.

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

	Jaar van planrealisatie	2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	910
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	**0,79**
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	**0,15**
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		

Conclusie

Conform de rekentool NIBM (Niet in betekenende mate) kan gesteld worden dat de toevoeging van circa 900 motorvoertuigen per etmaal (waarvan 1% vrachtverkeer) niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De maximale bijdrage voor NO2 bedraagt 0,79 ug/m3. Voor PM10 is deze maximale bijdrage 0,15 ug/m3. Dit ligt ruimschoots onder de grens van 1,2 ug/m3 wanneer een plan in betekenende mate bijdraagt. Ook worden door deze bijdrage geen normen uit de Wet milieubeheer overschreden. Er treden dus geen negatieve milieueffecten op voor luchtkwaliteit. De verkeersintensiteiten op de aangrenzende wegen blijven onder de 10.000 mvt/etmaal zodat er geen beperkingen zijn voor het vestigen van gevoelige functies op basis van de gemeentelijke richtlijn. Het thema luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.6 Geluidhinder

Kader

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

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden.

Vaststelling hogere grenswaarden Wet Geluidhinder, Amsterdams beleid

Het doel van het geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het bouwen van woningen (inclusief plaatsen voor woonwagens/woonschepen) en andere geluidgevoelige functies op geluidbelaste locaties.

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 is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. De voorkeursgrenswaarde is de geluidsbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. Wanneer de stille zijde tevens beschikt over een buitenruimte heeft ook deze buitenruimte bij voorkeur een aanvaardbaar geluidniveau.

Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd zodat met open raam of deur geslapen kan worden. 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 110g 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, in een tijdelijke situaties of bij woningen voor een bijzondere groep).

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige functies binnen de zones zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij het ontwerpen van een bouwplan dient dat al te worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivatie van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

Het Amsterdams geluidbeleid biedt de basis en het gereedschap voor het maken van een evenwichtige afweging van belangen. In het beleid zijn mogelijke maatregelen 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.

Actieplan Amsterdam ten aanzien van geluid

De Europese Unie verplicht stedelijke gebieden om, op basis van de EU richtlijn omgevingslawaai, elke vijf jaar een geluidskaart en een actieplan geluid op te stellen. Uit de geluidskaart blijkt dat van de bovenstaand genoemde geluidbronnen de het verkeer veruit tot de hoogste (ernstige) hinder leidt. 37% van alle Amsterdamse woningen heeft een geluidbelasting van 55 dB of meer (de ondergrens voor de geluidskaart) vanwege wegverkeer. Vanwege geluid van het (vooral stedelijk) wegverkeer worden ruim 47.000 Amsterdammers (6,1 %) ernstig gehinderd en ervaren bijna 24.000 Amsterdammers (3,1 %) ernstige slaapverstoring. Dit kan ook leiden tot negatieve gezondheidseffecten in de vorm van onder meer hoge bloeddruk of (het verergeren van) hartklachten.

Als vervolg op het opstellen van de geluidskaart heeft Amsterdam in het Actieplan Geluid aangegeven wat gedaan wordt om ernstige hinder en slaapverstoring door geluid te beperken. In het plan wordt vooral aandacht besteed aan geluidhinder door het wegverkeer. Amsterdam heeft voor het Actieplan een plandrempel gekozen van 68 dB. Deze plandrempel geeft het ambitieniveau weer.

De belangrijkste in het Actieplan opgenomen maatregelen zijn:

- Het programma Sanering Verkeerslawaai.
- Fors inzetten op het stimuleren van elektrisch vervoer.
- Voor het eigen gemeentelijk wagenpark gaat Amsterdam waar mogelijk over op de "beste band".
- In Amsterdam wordt geluidsreducerend asfalt toegepast 'waar dit civieltechnisch mogelijk is. Op veel plaatsen in Amsterdam is dit niet mogelijk, doordat er sprake is van verhoogde slijtage vanwege zwaar en 'wringend' verkeer.
- Aanpak brom- en snorfietsen, deze veroorzaken bijna twee keer meer ernstige geluidhinder dan alle auto's samen.
- Voor trams worden maatregelen uitgevoerd aan de trams (geluiddempers, flenssmering) en aan de infrastructuur (uitbreiding aantal kopsmeerinstallaties, beperking geluid beweegbare bruggen).
- Het Amsterdamse geluidbeleid (het zogenaamde 'hogere waarden beleid').

Mlieueffectrapportage Hamerkwartier

Ten behoeve van de milieueffectrapportage is onderzoek verricht naar de geluidbelasting vanwege industrielawaai, wegverkleerslawaai en scheepvaartlawaai bij volledige ontwikkeling van het Hamerkwartier. Het Hamerkwartier en daarmee ook het plangebied van dit bestemmingsplan, ligt binnen de zone industrielawaai van het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkade Oost.

Plangebied Exclusiva

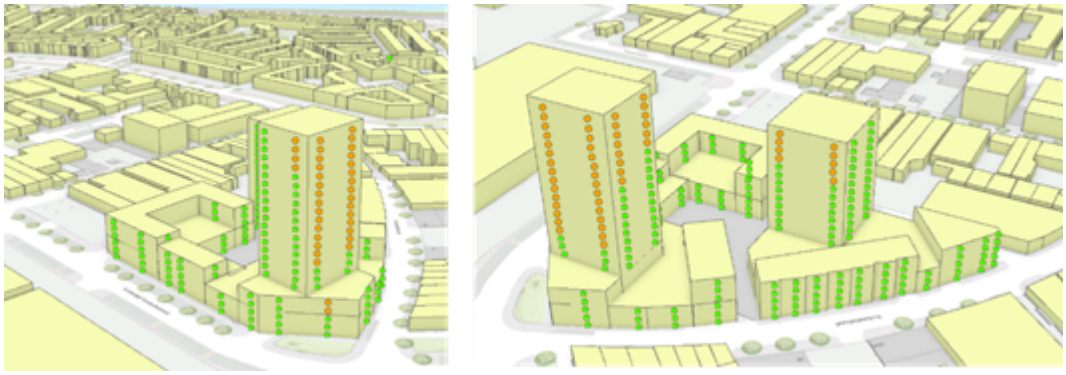
Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is akoestisch onderzoek verricht naar het concrete initiatief voor de locatie Exclusiva (Herontwikkeling Exclusiva-kavel te Amsterdam, Antea Group, 2021, zie bijlage). Het doel van het akoestisch onderzoek is inzicht geven in de geluidbelasting ten gevolge van de omliggende wegen, het industrieterrein en scheepvaartlawaai op de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Daarnaast wordt, aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek, bepaald of wordt voldaan aan de grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder en de kaders die volgen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

Wegverkeerslawaai

Als gevolg van de Aambeeldstraat is de geluidbelasting ten hoogste 47 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Ten gevolge van de Meeuwenlaan ten hoogste 48 dB, ten gevolge van het Gedempt Hamerkanaal 48 dB, ten gevolge van de Schaafstraat 46 dB en ten gevolge van de Hamerstraat eveneens 46 dB. Hiermee wordt ten gevolge van alle wegen voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Industrielawaai

Met behulp van het geluidrekenmodel is op alle beoordelingspunten de geluidbelasting berekend vanwege het gezoneerde industrieterrein ‘Johan van Hasseltkanaal Oost’. Op een groot aantal waarneempunten wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden. De ten hoogst toegestane geluidbelasting (55dB(A) wordt niet overschreden. De geluidbelasting is ten hoogste 53 dB(A). Onderstaande afbeelding laat zien op welke punten deze overschrijding plaatsvindt.Voor deze gevels dient een hogere waarde te worden vastgesteld.



Overschrijding voorkeursgrenswaarde agv industrielawaai (oranje bollen).

Cumulatieve geluidbelasting

Het plangebied is gelegen binnen de zone van verschillende geluidbronnen (industrielawaai en wegverkeerslawaai). Aangezien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bij beide bronnen, is de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. De cumulatieve geluidbelasting op de toetspunten bedraagt ten hoogste 57 dB ($L_{VL,CUM}$). Voor de cumulatieve geluidbelasting zijn geen wettelijke grenswaarden vastgelegd. Op basis van akoestisch expert judgement bedraagt het hier geen belangrijk nadelig milieueffect. Ingevolge artikel 110a lid 6 Wgh dient het bevoegd gezag te beoordelen of deze cumulatie leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

Effect op bestaande woningen

De ontwikkeling van dit plan zal circa 910 mvt/etmaal extra genereren. Dit extra verkeer rijdt op het Gedempt Hamerkanaal en de Johan van Hasseltweg. Langs deze wegen liggen eveneens een bestaande aantal woningen. Door de ontwikkeling van Exclusiva neemt de geluidbelasting met minder dan 1,5 dB toe op geluidgevoelige objecten. In analogie met de Wet geluidhinder is deze toename toegestaan. Een toename lager dan 1,5 dB is namelijk niet of nauwelijks hoorbaar door het menselijk gehoor.

Scheepvaartlawaai

Het scheepvaartlawaai kent geen wettelijke normering, maar dient wel meegenomen te worden in de ruimtelijke afweging. TAVGA heeft de wens uitgesproken dat de woningen een stille zijde moeten hebben waarbij ook het geluid van scheepvaartlawaai wordt betrokken. Als voorkeursgrenswaarde voor scheepvaartverkeerslawaai wordt 50dB gehanteerd (als industrielawaai). Voor scheepvaartlawaai zouden de gevels/woningen aanvullend (boven de eisen uit het bouwbesluit) geïsoleerd moeten worden. De binnenwaarde zou dan 33/35 dB zijn als onderdeel van een aanvaardbaar leefklimaat. Voor het plangebied geldt dat de geluidbelasting onder de 50dB blijft. Voor de hoogbouwaccenten geldt dat de belasting hoger ligt, maar onder de 55dB blijft.Wanneer meer bebuwing langs het IJ is ontwikkeld, wordt het plangebeid Exclusiva grotendeels afgeschermd door deze bebouwing. Op de langere termijn neemt de geluidbelasting door scheepvaartlawaai dus af en kan een gevelbelasting van maximaal 50dB worden gehaald.

Hogere waarden

Als gevolg van industrielawaai zijn hogere waarden nodig voor de geluidgevoelige functies in het plangebied. Voordat een hogere waarde wordt vastgesteld, moet eerst zijn onderzocht of maatregelen

kunnen worden getroffen om een lagere geluidbelasting te realiseren. Volgens het bepaalde in artikel 110a, vijfde lid, Wgh, mag alleen een hogere waarde worden verleend als toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundig of financiële aard.

Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn voor een gezoneerde industrieterrein niet doelmatig. Derhalve dient er te worden gekeken naar ontvangermaatregelen. Het binnenmilieu wordt beschermd door de eisen opgelegd vanuit het Bouwbesluit. De geluidwering van de gevel dient zodanig te zijn, dat het resterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB. Bij deze berekening wordt de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer gebruikt. Met deze eis dient rekening te worden gehouden bij de materiaalkeus van de uitwendige scheidingsconstructie en dient te worden beoordeeld of met de beoogde (bouw)materialen kan worden voldaan aan de aanvullende eis betreffende het hoogst toelaatbare binnenniveau voor woningen. Zodra de bouwplannen op woningniveau gereed zijn, dient onderzoek te worden gedaan naar de geluidwering van de gevels om het vereiste binnenniveau te kunnen garanderen.

Conform het beleid van de gemeente, kan het college alleen een hogere waarde vaststellen, indien er een stille zijde aanwezig is. Bij de indeling van de appartementen dient hiermee rekening te worden gehouden. Aangezien bron- en overdrachtsmaatregelen ter plaatse van het plangebied niet of beperkt mogelijk of niet doelmatig zijn, kan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam hogere waarden vast te stellen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Advies TAVGA

Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden is op 16 februari 2021 besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). TAVGA kan instemmen met het vaststellen van hogere waarden vanwege industrielawaai. Verzocht wordt om het meest actuele VMA in het akoestisch rapport toe te passen. Ook wordt gevraagd om advies vragen aan de Omgevingsdienst over het zonemodel en berekeningen af te stemmen met de Omgevingsdienst (zonebeheerder). Bij het vaststellen van hogere waarden moet ook rekening worden gehouden met de (voorgenomen) ontwikkelingen van het bedrijf Albemarle en andere bedrijven om belemmeringen in de bedrijfsvoering te voorkomen. Tenslotte wordt door TAVGA verzocht om de scheepvaart als bron beschouwen in relatie tot de stille zijde; aangetoond dient te worden in het akoestisch rapport dat toch een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt bereikt.

In reactie op het advies van TAVGA wordt opgemerkt.De verkeersintensiteiten voor het bestemmingsplan Exclusiva Hamerkwartier zijn doorgerekend met het gemeentelijke verkeersmodel VMA 2.5. Begin 2021 is VMA 3.5 vastgesteld. In principe hebben verkeersonderzoeken een houdbaarheid van circa twee jaar. Echter om zo actueel mogelijk te kunnen zijn, zullen de verkeersbewegingen gegenereerd door Hamerkwartier ook doorgerekend worden met VMA 3.5 en vervolgens ook de op deze verkeersdoorrekening gebaseerde onderzoeken zoals wegverkeerslawaai. Deze slag kost enige tijd, maar kan worden gedaan voor vaststelling van dit bestemmingsplan. Naar verwachting heeft deze slag beperkte consequenties voor het ontwerpbestemmingsplan Exclusiva Hamerkwartier, mede aangezien het plangebied omgeven zal worden door wegen met een 30 km/uur regime.

Met de zonebeheerder heeft nadere afstemming plaatsgevonden over het zonemodel. Bij het gebruik van het zonemodel is de geluidruimte realistisch opgevuld zodat met ontwikkelruimte van bedrijven rekening is gehouden.

Voor wat betreft scheepvaartlawaai: deze kent geen wettelijke normering, maar dient wel meegenomen te worden in de ruimtelijke afweging. TAVGA heeft de wens uitgesproken dat de woningen een stille

zijde moeten hebben waarbij ook het geluid van scheepvaartlawaai wordt betrokken. Als voorkeursgrenswaarde voor scheepvaart- verkeerslawaai wordt 50dB gehanteerd (als industrielawaai). Voor scheepvaartlawaai zouden de gevels/woningen aanvullend (boven de eisen uit het bouwbesluit) geïsoleerd moeten worden. De binnenwaarde zou dan 33/35 dB zijn als onderdeel van een aanvaardbaar leefklimaat. Voor het plangebied geldt dat de geluidbelasting onder de 50dB blijft. Voor de hoogbouwaccenten geldt dat de belasting hoger ligt, maar onder de 55dB blijft. Wanneer meer bebouwing langs het IJ is ontwikkeld, wordt het plangebied Exclusiva grotendeels afgeschermd door deze bebouwing. Op de langere termijn neemt de geluidbelasting door scheepvaartlawaai dus af en kan een gevelbelasting van maximaal 50dB worden gehaald.

Het ontwerpbesluit hogere waarden is als bijlage 16 bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

Conclusie

Vanuit geluid zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Vanwege industrielawaai worden hogere waarden vastgesteld tot ten hoogste 53dB(A). Het ontwerpbesluit (zie bijlagen) ligt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage. Voor deze woningen dient te worden voorzien in een stille zijde. Voor wegverkeerslawaai geldt dat de hoogste gevebelasting 48dB(A) bedraagt; er is sprake van goede ruimtelijke ordening. De gemeente zorgt voor tijdige invoering van een 30 km/u regime op het Gedempt Hamerkanaal.

De geluidbelasting vanwege scheepvaartlawaai bedraagt ten hoogste 55dB op een klein deel van het plangebied. Deze gevelbelasting zal bij de verdere ontwikkeling van Hamerkwartier afnemen. De gevelbelasting is aanvaardbaar vanuit goede ruimtelijke ordening.

Het effect van de planontwikkeling op bestaande woningen is beperkt. Door de ontwikkeling van Exclusiva neemt de geluidbelasting met minder dan 1,5 dB toe op geluidgevoelige objecten.

Het thema akoestiek vormt geen belemmering voor de uitvoerbaaheid van het bestemmingsplan.

4.7 Water

Wetgeving

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de waterbeheertaken uit namens AGV. De uitvoerende taak ligt bij Waternet. Binnen het beheergebied bevindt zich een interne watergang langs de Johan van Hasseltweg, waarvoor het onderhoud bij Stadswerken van de gemeente Amsterdam ligt. Rijkswaterstaat is voor het overige omliggende oppervlaktewater (het IJ) de gebiedsbeheerder.

Algemene waterwetgeving

De landelijk geldende Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteem-benadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik, watergebruikers, de omgeving en de ruimtelijke ordening. Volgens de Waterwet mag een ondergrondse ontwikkeling geen structureel nadelige effecten op de grondwaterstand hebben. Het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) Stelt een watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen (artikel 3.1.6, eerste lid, onder b).

Grondwater

Conform het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021 dient voor alle nieuwbouw in de eindsituatie te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm. Het plan is om het beleid na 2021 aan te passen om te voldoen aan een uniforme ontwateringsnorm van 0,9 m voor de openbare ruimte. Daarom wordt in deze waterparagraaf uitgegaan van een ontwateringsnorm van 0,9 m in de openbare ruimte.

De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie mogen veroorzaken, ook niet voor naastgelegen gebieden.

Waterkwaliteit

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De voornaamste doelstelling van het KRW is internationaal en stroomgebiedsgericht het beschermen en verbeteren van aquatische ecosystemen (grond- en oppervlaktewater). De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen (2016-2021) van de waterschappen.

Hemelwater

Amsterdam Rainproof heeft als lange termijn perspectief de stad in 2050 regenbestendig te laten zijn. In het Programmaplan Amsterdam Rainproof is hiervoor een aanpak uitgewerkt. Het hoofddoel van Amsterdam Rainproof is om de stad Amsterdam regenbestendiger te maken. Het perspectief is dat de stad zodanig is ingericht dat enerzijds hemelwater nuttig wordt gebruikt voor een aantrekkelijke en leefbare stad en anderzijds schade, wateroverlast of negatieve invloeden op de volksgezondheid door (zeer) hevige regen wordt tegengaan of beperkt. Het gaat daarbij zowel om de regenbestendige inrichting van de publieke als de private ruimte(n), die vooral tot stand is gekomen door het toepassen van kleinschalige, fijnmazige oplossingen.

Waterparagraaf

Algemeen

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit “bouwen in strijd met het bestemmingsplan”, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Plangebied Exclusiva

Voor het plangebied Exclusiva is - naast een algemene waterparagraaf voor het MER - een separate waterparagraaf opgesteld (zie bijlage). In het Hamerkwartier vindt een transformatie plaats van een traditioneel bedrijventerrein naar een intensief gebruikt gemengd woon/werk terrein met een toename van creatieve bedrijvigheid. Binnen deze transformatie wordt de Exclusiva kavel als eerste ontwikkeld en wordt het bestemmingsplan voor de Exclusiva kavel herzien en vastgesteld.

Het doel van de waterparagraaf is om bij ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen dat waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing worden genomen:

- Grondwater
- Oppervlaktewater en waterkwaliteit
- Waterveiligheid en oevers
- Afvalwater
- Hemelwater

Freatisch grondwater

Op basis van de grondwatermonitoring blijkt dat In de Schaafstraat, het Gedempt Hamerkanaal en Beitelkade wordt voldaan aan de grondwaternorm (0,5 m-mv) en aan de gewenste ontwatering voor bomen in de openbare ruimte (0,9m-mv). Echter, de verwachting is dat in de toekomst door klimaatverandering en door verminderde werking van de huidige drainage hogere grondwaterstanden optreden. Om in de toekomstige situatie ook te kunnen voldoen aan de grondwaternorm en de gewenste ontwatering voor bomen wordt aangestuurd op mitigerende maatregelen op de Exclusiva kavel zoals:

- Maaiveldverhoging
- Aanbrengen zandcunetten onder alle openbare wegen.
- Kruipruimteloos bouwen
- Actieve infiltratie beperken
- Effect ondergrondse constructies (kelderbouw) inzichtelijk maken
- Als noodgreep, drainagemiddelen aanleggen

Bij alle maatregelen geldt dat bij het implementeren van de maatregelen rekening gehouden moet worden met de (negatieve) effecten op kwetsbare objecten (panden op houten palen of staal) in het Hamerkwartier en de omgeving.

Diep grondwater, bodemenergiesystemen

De gemeente is bevoegd gezag ten aanzien van gesloten bodemenergiesystemen. In het door IF-technologie opgestelde bodemenergieplan (bijlage) zijn gebruiksregels opgenomen waar toekomstige initiatiefnemers zich aan dienen te houden. Dit bodemenergieplan is, naast de landelijk geldende wetgeving, het toetsingskader voor het bevoegd gezag (gemeente Amsterdam).

Oppervlaktewater

De Exclusiva kavel valt onder het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) waarvan de watertaken worden uitgevoerd door Waternet. Bij het graven van watergangen binnen de Exclusiva kavel dient voldaan te worden aan de voorschriften uit de Keur AGV. Elke toename van verharding dient gemeld te worden bij het bevoegd gezag AGV en gecompenseerd te worden door deze toename op te nemen in de 'waterbalans',die in 2010 is opgesteld door Projectbureau Noordwaarts en Rijkswaterstaat .

Waterkwaliteit

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en de waterbodem tegen te gaan, dienen de **richtlijnen van Waternet/AGV** te worden gevolgd, waarin onder andere het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) voorkomen dient te worden.

Waterveiligheid

Op de Exclusiva kavel bevinden zich geen waterkeringen . Ondanks het feit dat de oevers van het IJ geen status als waterkering hebben, ambieert het AGV voor nieuwe hoogstedelijke ontwikkelingen langs de IJ-oever een toekomstig maaiveldniveau voor de functie 'wonen' van minimaal NAP+1,0 m .

Afvalwater

Waternet voert de gemeentelijke rioleringstaak uit namens de Gemeente Amsterdam. Het nieuwe riool-ontwerp wordt een gescheiden stelsel .

Hemelwater

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van stedelijk afvalwater en hemelwater. Waternet voert de gemeentelijke rioleringstaak uit namens de Gemeente Amsterdam. Conform het GRPA geldt dat het hemelwaterriool zodanig wordt gedimensioneerd, dat er niet vaker dan eens in de twee jaar water op straat staat. Er dienen goede afspraken gemaakt te worden tussen de Gemeente en Waternet of Stadswerken over het beheer en onderhoud van de voorzieningen voor de hemelwaterverwerking.

De kans op extreme buien zal de komende jaren verder toenemen . De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2050 een bui van 60 mm in 1 uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Daar wordt het maaiveldontwerp van het Hamerkwartier op getoetst. Daarnaast geldt voor nieuw- of her- te ontwikkelen kavels het beleid van de gemeente Amsterdam dat zij waterneutraal moeten bouwen .

De meest geschikte algemene maatregelen om de hemelwaterhuishouding op de Exclusiva kavel te verbeteren zijn:

3. Maaiveld lokaal ophogen
4. Berging in groen (o.a. pocketpark Beitelkade), wegen, in, onder en op gebouwen (particulier en openbaar) of in extra oppervlaktewater.
5. Gemengde riolering afkoppelen
6. Waterrobuust bouwen

Droogte

De kans op extreme droogte zal de komende jaren verder toe nemen. Geadviseerd wordt om de exacte bodemopbouw en beplanting door een bodem en groen deskundige te laten ontwerpen, zodanig dat het openbaar groen beter bestand is tegen droogte en in kwaliteit toeneemt. Daarnaast wordt ten behoeve van de beschikbaarheid van zoetwater geadviseerd om op zoek te gaan naar alternatieve waterberging, zoals ondergrondse opslag van water en waterbergende daken.

Conclusie

Water is een belangrijk aspect voor de ontwikkeling van het Hamerkwartier. Aandacht voor de verscheidene wateraspecten is noodzakelijk om wateroverlast in het gebied te voorkomen. Van belang is om Hamerkwartier en daarmee ook het plangebied Exculsiva duurzaam en robuust te ontwikkelen. Hierdoor is het noodzakelijk dat de waterkwaliteit voldoet aan de KRW-normen en dat er geen overlast ten gevolge van hemelwater mag zijn. Uitgangspunt is een maaiveldhoogte van + 1,0 meter NAP waarmee op een klimaatverandering wordt geanticipeerd. Bij de realisering van het project wordt een gescheiden riool toegepast, en geldt de norm van 60 mm/uur voor het verwerken van water op het eigen kavel. Het maken van groene daken levert daarbij een bijdrage. De gemeente is verantwoordelijk voor het realiseren van de openbare ruimte en zorgt voor een groen pocketpark in het plangebied ten behoeve van de waterberging. Met het oog op de waterkwantiteit en -kwaliteit zijn in de regels bepalingen opgenomen om een juiste uitwerking te borgen. Vanuit het aspect water zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.8 Natuur en landschap

5.3.1 Kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Vanaf 1 januari 2017 is niet de minister, maar de provincie bevoegd gezag voor het verlenen van een ontheffing voor overtreding van verbodsbepalingen en het vaststellen van vrijstellingsregelingen ten aanzien van beschermde soorten. De provincie blijft bevoegd gezag voor het afgeven van vergunningen voor plannen of projecten met effecten op een Natura 2000-gebied.

Natura 2000-gebieden

Natura 2000-gebieden zijn Europees beschermde gebieden. Per gebied zijn hiervoor specifieke instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. Significant negatieve effecten op deze doelstellingen zijn in beginsel niet toegestaan.

Natuurnetwerk Nederland

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, PRV, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving. Binnen de NNN kan de uitwisseling van soorten plaatsvinden en wordt de instandhouding van de biodiversiteit ondersteund. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan, als deze ontwikkelingen de wezenlijke kenmerken of waarden van het NNN aantasten. Voor wat betreft het NNN is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie.

Beschermde soorten

In hoofdstuk 3 'Soorten' van de Wnb is soortbescherming opgenomen en opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen. Het gaat om de volgende drie categorieën:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn;
3. 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora').

Provinciale Omgevingsverordening

Het planologische beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Provinciale Omgevingsvisie en verordening en bevatten de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de ecologische verbindingszones (EVZ) en het weidevogelleefgebied.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Ingrepen in de EHS, ecologische verbindingszones en weidevogelleefgebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op deze gebieden, of als negatieve effecten kunnen worden tegengegaan door het nemen van mitigerende maatregelen (maatregelen die de negatieve effecten zoveel mogelijk beperken). Heeft een ingreep wel een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van een EHS gebied, dan geldt het 'nee, tenzij-regime'. Een project kan dan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven zijn en als sprake is van een groot openbaar belang. Als een ingreep wordt toegestaan moet de

initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren. Onder wezenlijke kenmerken en waarden worden verstaan:

- de bij het gebied behorende natuurdoelen en -kwaliteit;
- geomorfologische en aardkundige waarden en processen;
- de waterhuishouding;
- de kwaliteit van bodem, water en lucht;
- rust, stilte, donkerte en openheid;
- de landschapsstructuur;
- de belevingswaarde;
- de recreatieve mogelijkheden in het gebied.

De Ecologische Hoofdstructuur wordt tegenwoordig het Natuurnetwerk Nederland (NNN) genoemd: het Nederlandse netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam

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

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

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

Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam (2011).

Hoofdgroenstructuur

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

Ieder initiatief in de hoofdgroenstructuur wordt beoordeeld op inpasbaarheid. Uitgangspunt daarbij is behoud van het groene karakter en typologie van het betreffende gebied. De beoordeling of nieuwe functies naar aard, omvang en locatie inpasbaar zijn vindt plaats op basis van de richtlijnen die zijn uitgewerkt per groentype. Daarvoor geldt globaal het onderstaande:

1. Inpasbaar: kleinschalige bebouwing en verharding die het specifieke groentype ondersteunt en die voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.
2. Niet inpasbaar: bebouwing en verharding die het specifieke groentype niet ondersteunt of niet voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.

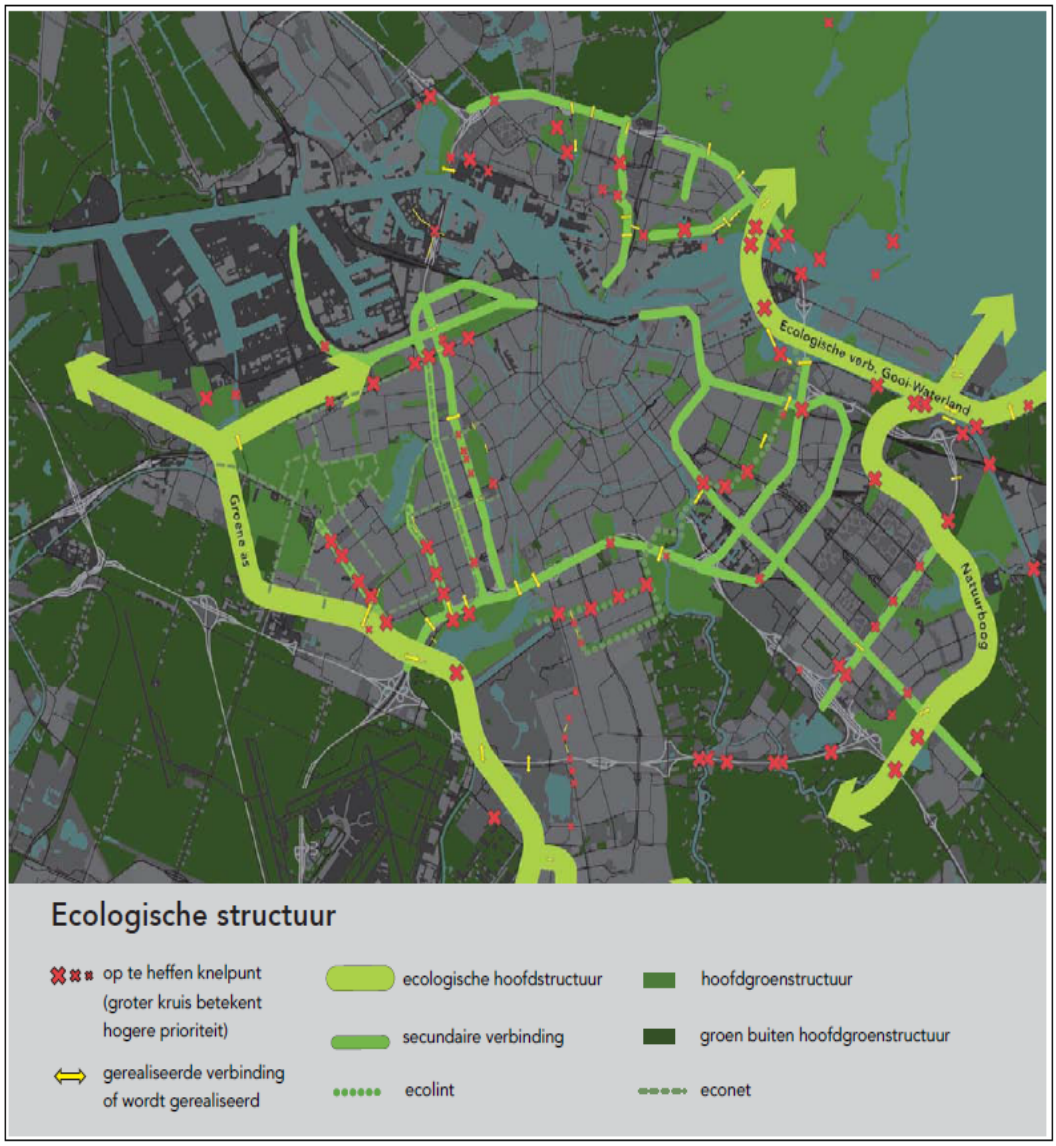
Plannen in de hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld.

Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur in de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur

In de Structuurvisie staat voorgeschreven dat het bestemmingsplan geen ingreep mogelijk maakt die een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van een NNN-gebied heeft. Indien er gedurende de planperiode zo'n project zich wel voordoet, dan geldt het 'nee, tenzij-regime'. Ontwikkelingen in de EVZ Bovendiep kunnen alleen plaatsvinden als deze geen negatief effect hebben op de verbindende functie en de doelsoorten van de NNN.

De NNN gebieden rond Amsterdam zijn ook opgenomen in de Hoofdgroenstructuur (HGS), groentype corridor. Groen en groene recreatie staan hierbij voorop. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is tevens vastgesteld dat de corridors hun kwaliteit als ecologische verbindingszone niet mogen verliezen. In 2012 is de toelichting en uitwerking van de ecologische visie door de raad vastgesteld (zie hieronder).

De ecologische hoofdstructuur loopt aan de westkant en de oostkant van Amsterdam. Aan de westzijde verbindt de groene As Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Aan de oostzijde doet de Natuurboog hetzelfde met de Vechtstreek en Waterland. Om goed te functioneren moeten barrières in de ecologische structuur, zoals kruisingen met wegen, spoorlijnen en kanalen, met faunapassages en vistrappen worden overwonnen. Op de kaart zijn de belangrijkste op te heffen barrières (knelpunten) in beeld gebracht. De ecologische hoofdstructuur kan worden verstevigd door ook in de stad taluds van wegen en spoorbanen zo in te richten dat ze aantrekkelijk zijn voor kleine dieren. Daarnaast zorgt dit netwerk voor hogere natuurwaarden in de parken en woonwijken, omdat planten en dieren vanuit de grote groengebieden diep in de stad kunnen doordringen. Dit netwerk kan pas goed functioneren als de nodige knelpunten worden opgelost. Vaak zijn dat onderdoorgangen van grote infrastructuur waar de groene taluds ruw worden onderbroken.



Ligging ecologische structuur (Bron: Structuurvisie 2040)

Ecologische visie. Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam (2012).

In de gemeentelijke structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en als aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werden meerdere moties aangenomen waarin werd gevraagd om nadere precisering van deze ecologische structuur. De Amsterdamse ecologische visie met bijhorende kaart (zie https://maps.amsterdam.nl/ecopassages/) door de Gemeenteraad vastgesteld in 2012, is daarvan de uitwerking.

De Amsterdamse ecologische visie (ecovisie) is een uitwerking en aanvulling op, en verfijning van, het provinciale netwerk. Amsterdam voegt een aantal dwars- en parallelverbindingen toe om het geheel sterker te maken. Het omvat de volgende elementen:

- de indicatieve lijnen op de kaart in de structuurvisie wordt vertaald naar concrete kaartvlakken,

- de ecovisie moet bruikbaar zijn als ruimtelijk toetsingskader,
- de knelpunten die op de kaart in de structuurvisie staan vermeld, worden verder uitgewerkt en per knelpunt wordt aangeven hoe het kan worden 'opgelost' en wat dit kost,
- speciale aandacht voor bijen, gezien hun belang voor de voedselvoorziening.

Deze ecologische visie is de gevraagde uitwerking en vormt een belangrijk toetsingskader voor ruimtelijke plannen: het is een richting bepalend beleidsdocument. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven.

Ecologische passages en structuur

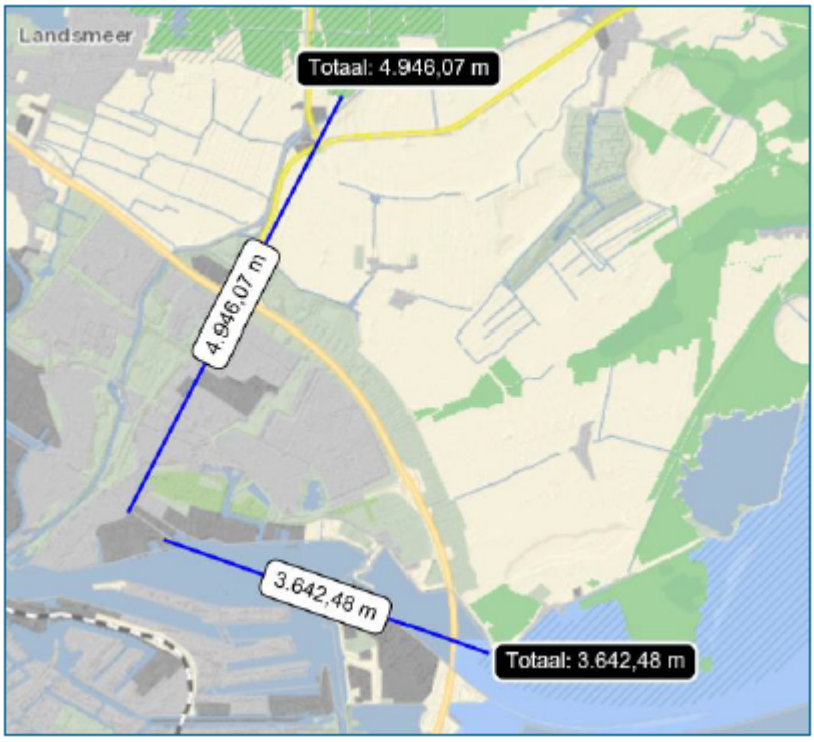
Het beleidsuitgangspunt van deze ecovisie is: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor het wijzigen van de ecologische hoofdstructuur is een besluit van de gemeenteraad nodig."

5.3.2 Hamerkwartier

In het kader van het MER is natuuronderzoek verricht naar de effecten van de ontwikkeling op gebieden en soorten (zie bijlagenbundel MER).

Gebiedsbescherming: Natuurnetwerk Nederland en Natura 2000-gebieden

Bij gebiedsbescherming gaat het om gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) alsmede om gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied. Er bevindt zich geen gebieden vallend onder de NNN binnen het plangebied of in de nabijheid. Het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied is het Markermeer & IJmeer, gelegen op circa 4 kilometer ten oosten van het plangebied. Dit gebied is aangewezen op basis van de Habitat- en Vogelrichtlijn. Ten noorden van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Dit gebied bevindt zich op 5 kilometer afstand van het plangebied. Dit gebied is tevens aangewezen op basis van de Habitat- en Vogelrichtlijn. Overige Natura 2000 gebieden liggen op grotere afstand (meer dan 12 kilometer).



In of nabij het plangebied is geen sprake van NNN gebied dan wel hoofdgroenstructuur.

Soortenbescherming: flora en fauna

Soortenbescherming houdt in, dat er geen beschermde planten en dieren (en hun verblijfplaats), die in de wet zijn aangewezen mogen worden verstoord. De uitgevoerde bureaustudie in combinatie met een terreinbezoek laat blijken dat het leefgebied van de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Vogelsoorten met een jaarrond beschermt nest (mogelijk nestplaatsen);
- Algemene broedvogels (nestplaatsen);
- Vleermuizen (verblijfplaatsen en vliegroutes);
- Flora; blaasvaren, muurbloemen, schubvaren en kartuizer anjer (mogelijk groeiplaatsen).

Doordat het plangebied grotendeels verhard, gecultiveerd en bebouwd is, het gebied niet aansluit op grote natuur gebieden, het in een verstoorde omgeving ligt en het verspreidingsgebied van een aantal soorten niet tot aan Amsterdam loopt, zijn niet alle biotoop-kritische (sub)soortgroepen relevant. Op basis van het terreinbezoek zijn geen effecten aan de orde voor de beschermde (sub)soortgroepen reptielen, libellen, vissen en overige soortgroepen (kevers, kreeftachtige, weekdieren, mieren en slakken). Het plangebied is geen essentieel leefgebied voor deze soort(groep)en. Effecten zijn daarom op voorhand uitgesloten. Overige soorten waargenomen in de omgeving van het plangebied, al dan niet relevant, worden weergeven in onderstaande tabel.

Soorten	Niet relevant	Wel relevant
Vogels met jaarrond beschermd nest		√
Vogels met mogelijk jaarrond beschermd nest	√	
Algemene vogelsoorten		√
Boombewonende Vleermuizen	√	
Gebouwbewonende vleermuizen		√
Overige (land)zoogdieren de Boommarter	√	
Vroedmeesterpad	√	
Grote vos (dagvlinder)	√	
Overige beschermde vlinders	√	
Blaasvaren, muurbloem, schubvaren		√
Groot spiegelklokje	√	
Kartuizer anjer		√
Kluwenklokje	√	
Wilde ridderspoor	√	
Zandwolfsmelk	√	
Overige beschermde vaatplanten	√	

Vogels

Jaarrond beschermde soorten

Uit de bureaustudie voor het MER blijkt dat binnen het plangebied vogelsoorten zijn waargenomen waarvan de broedplaatsen jaarrond beschermd zijn. Bij verstoring, verwijdering en aantasting van de vaste rust- en verblijfplaats dient voor deze soorten ontheffing te worden aangevraagd. Van de soorten die uit het bureau onderzoek naar voren kwamen is tijdens het terreinbezoek alleen de huismus waargenomen. Echter is er binnen het plangebied bebouwing aanwezig die potentieel geschikt is voor nestplaatsen van gebouwbewonende soorten waaronder de huismus en gierzwaluw. Geschikte nestlocaties voor deze soorten worden weergeven in onderstaand figuur.

Geschikte locaties voor nestplaatsen van de huismus (blauw kader) en gierzwaluw (geel kader) in het plangebied (rode kader) waarbij schikte locaties voor beide soorten met een groen kader zijn weergeven.

Algemene vogelsoorten

Enkele algemene vogelsoorten zijn tijdens het terreinbezoek waargenomen, waaronder de Houtduif. Oude nesten zijn in de bomen van het plangebied waargenomen. Deze broedvogels kunnen in het plangebied tot broeden komen.

Zoogdieren

Gebouwbewonende vleermuizen

Bijna alle bebouwing in het plangebied is geschikt als verblijfplaats voor gebouwbewonende soorten vleermuizen. Verblijfsplaatsen van de Dwergvleermuis zijn dan ook aangetroffen in een van de gebouwen in het plangebied. Het plangebied is aangezien de zeer beperkte aanwezigheid van groenstructuren marginaal geschikt als foerageergebied. Het IJ kan fungeren als vliegroute voor vleermuizen. Het figuur hieronder is een weergave van de in het plangebied geschikte locaties voor gebouwbewonende vleermuis soorten.

Locatie aangetroffen verblijfsplaatsen dwergvleermuis (gele kader). Gebouwen die niet geschikt zijn als verblijfsplaats voor gebouwbewonende soorten zijn blauw gearceerd. De overige gebouwen in het gebied worden als geschikt geacht.

Flora

Blaasvaren, muurbloem, schubvaren

De blaasvaren, muurbloem en de schubvaren groeien alle drie voor op kalkrijke stenige plaatsen zoals kademuren. Deze soorten zijn tussen 2014 en 2016 nog op respectievelijke afstanden waargenomen. De tongvaren en steenbreekvaren, waarvan de groeiplaatsen (deels) vergelijkbaar zijn met de blaasvaren, muurbloem en de schubvaren zijn binnen het plangebied op één deel van de kade aangetroffen (zie figuur hieronder). Gezien de (eerdere) aanwezigheid van soorten met vergelijkbare groeiplaatsen is de aanwezigheid van de beschermde soorten op dit deel van de kade niet uit te sluiten. De overige kademuren zijn ongeschikt als groeiplaats voor de beschermde soorten.

Potentieel geschikte groeiplaats voor de blaasvaren, muurbloem en schubvaren (groene cirkel).

Kartuizer anjer

De kartuizer anjer bevind zich veelal op zonnige, warme en droge, matig voedselarme en uitgesproken stikstofarme, basenrijke en vaak kalkhoudende grond en ook op stenige/rotsachtige plaatsen. In de omgeving van het plangebied zijn enkele waarnemingen van één exemplaar bekend (NDFF). De dichtstbijzijnde waarneming ligt op circa 1.200 meter ten zuidoosten van het plangebied en is in 2016 waargenomen. De braakliggende/zandige gronden aanwezig binnen het plangebied bieden een geschikte biotoop voor de kartuizer anjer (zie figuur hieronder). Daarnaast is het mogelijk dat groeiplaatsen binnen het gebied ontstaan op toekomstige, langdurig braakliggende/zandige grond. De aanwezigheid van de kartuizer anjer binnen het gebied kan dan ook niet worden uitgesloten.

Huidige braakliggende/zandige grond (groene kaders) in het plangebied geschikt voor de kartuizer anjer.

Effecten op Natura 2000-gebieden

Hamerkwartier ligt op relatief grote afstand van Natura 2000-gebieden. Door deze afstand zijn de enige mogelijke effecten het gevolg van stikstofdepositie dat een groter effectbereik heeft dan bijvoorbeeld verdroging of lichthinder. Voor stikstofdepositie is alleen het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske relevant, aangezien dit gebied stikstofgevoelig is in tegenstelling tot Markermeer & IJmeer.

Plangebied Exclusiva

Op basis van de informatie uit het MER is voor het plangebied kan worden geconcludeerd dat in het plangebied geen sprake is van beschermde flora en fauna, maar dat de bestaande gebouwen mogelijk geschikt zijn als verblijfplaats voor gebouwbewonende soorten vleermuizen. Hiervoor is nader onderzoek (Tauw, 2020) uitgevoerd. In dat onderzoek zijn ook de bomen in en om de planlocatie onderzocht. De resultaten luiden als volgt.

Verblijfplaatsen

In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Wel zijn baltsende gewone dwergvleermuizen waargenomen ten noordoosten van het plangebied. Dit duidt op een paarterritorium. Het paarterritorium omvat Schaafstraat 4 tot en met 18 (even nummers). De verblijfplaats bevindt zich ook daar. Deze vleermuizen tonen geen binding met het plangebied.

Foerageergebied en vliegroute

Tijdens de bezoeken zijn zeer weinig vleermuizen waargenomen. Het maximaal aantal waargenomen vleermuizen is circa één exemplaar per half uur. Alle waargenomen vleermuizen betreffen passerende gewone dwergvleermuizen. Dit is in lijn met onze verwachting. Deze vleermuizen foerageren niet in het plangebied. Wel zijn foeragerende vleermuizen waargenomen in de omgeving van het plangebied, zoals bij het Motorlokaal ten zuidwesten en de Ponthaven ten zuidoosten van de planlocatie. Het plangebied betreft daarom geen essentieel foerageergebied.

Er is tijdens het onderzoek geen essentiële vliegroute waargenomen waarbij grotere aantallen vleermuizen gebruik maakten van een lijnvormige structuur in het plangebied. De passerende vleermuizen vliegen voornamelijk over (soms op hoogte) of door het plangebied in verschillende richtingen, zonder dat zij binding tonen met het plangebied. Het plangebied betreft daarom geen essentiële vliegroute.

Aanbevelingen

Daglichtperiode

Voer de werkzaamheden zoveel mogelijk uit in de daglichtperiode. Mocht het noodzakelijk zijn om werkzaamheden buiten de daglichtperiode uit te voeren, dan wordt uitstraling van verlichting richting boomkronen voorkomen.

Natuur-inclusief bouwen

Het project biedt veel kansen voor natuur-inclusief bouwen. Daarnaast biedt het veel kansen voor groen en ruimte voor vleermuizen. Voor vleermuizen is een groene inrichting belangrijk. Er kunnen bijvoorbeeld groene daken worden toegepast en (bij voorkeur grote) bomen worden geplant, waardoor het aanbod van insecten wordt vergroot, water wordt opgevangen en fijnstof wordt vastgehouden. Verder kunt u de hoeveelheid verblijfplaatsen voor vleermuizen vergroten door met open stootvoegen spouwmuren toegankelijk te maken. Als alternatief kunnen vleermuiskasten worden ingebouwd.

Natura 2000

Ten behoeve van de uitvoering van het concrete bouwvoornemen is ook de stikstofdepositie beschouwd (Stikstofberekening Exclusiva in Amsterdam, Antea Group, 2020). Doordat zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase geen sprake is van een bijdrage van meer dan 0,00 mol/ha/jaar kunnen significante effecten op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten. Uitgangspunt hierbij is dat er gebruik wordt gemaakt van zogeheten 'schone' werktuigen: dit betreft minimaal werktuigen stage 4 (2014) en minimaal vrachtwagens Euro VI (2013).

Conclusie

Vanuit het aspect natuur zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Negatieve effecten op Natura 2000 gebieden kunnen op voorhand worden uitgesloten. Ook is er is geen sprake van stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha.

Van beschermde flora en fauna is in het plangebied geen sprake. Nader onderzoek heeft plaatsgevonden naar verblijfplaatsen van vleermuizen. Er zijn geen verblijfplaatsen, essentiële foerageergebieden of vliegroutes van vleermuizen in het plangebied aangetroffen. Negatieve effecten op vleermuizen zijn daarom uitgesloten. In het kader van de zorgplicht is het niet noodzakelijk om maatregelen te nemen bij de geplande werkzaamheden. Er is geen sprake van een overtreding van de

verbodsbepalingen uit de Wnb. Het is niet nodig een ontheffing voor de verbodsbepalingen aan te vragen bij het bevoegd gezag.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het aspect natuur geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Bij de uitvoering en uitwerking van het initiatief worden de aanbevelingen in acht genomen.

4.9 Duurzaamheid

Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam

In 2040 wil Amsterdam het kloppend hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van de klimaatverandering. Kortom, duurzaam in alle facetten.

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

Amsterdam neemt haar verantwoordelijkheid en heeft reeds concreet de volgende klimaatambities vastgelegd:

- een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015;
- 40 % CO_2-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990)

In lijn met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat uitgaat van een vermindering van broeikasgassen van 80–95% in 2050 voor de ontwikkelde landen, zal Amsterdam in 2040 een CO_2-reductie van 75% moeten nastreven. Vanzelfsprekend blijft Amsterdam ook na 2040 werken aan een Nieuw Amsterdams Klimaat om uiteindelijk klimaatneutraal en onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Amsterdam werkt aan een Nieuw Amsterdams Klimaat volgens het principe van de Trias Energetica, een aanpak die leidt tot optimale reductie van CO_2. Drie sporen worden gelijktijdig ingezet om de duurzame toekomst te bewerkstelligen:

1. energiebesparing;
2. inzet van zoveel mogelijk duurzame energie;
3. efficiënt gebruik van fossiele energie.

Wil Amsterdam schoner worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om de samenwerking tot stand te brengen. Sinds medio 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier onderstaande, belangrijkste transitiepaden:

A. Gebouwde omgeving
    1. vergaande energie-efficiency (minimaal label B) door isolatie, stadsverwarming, koude-warmteopslag, en inzet van zonne-energie;
    2. klimaatneutraal bouwen;

3. bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven

B. Schoon vervoer
   1. autoluwe stad, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen;
   2. grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de elektriciteitsketen);
   3. waterstof voor zwaar buitenstedelijk vervoer (evaluatie roadmap waterstof in 2015);

C. Haven en industrie
   1. haven transformeren tot duurzame 'energy port';
   2. optimale benutting van wind (plaatsing van meer windturbines en oude vervangen door grote, nieuwe) en zon;
   3. duurzame bedrijvigheid (kringloopsysteem, biobrandstoffen, overslag windturbines);
   4. verhogen energie-efficiency van industrie en vergroenen ict-sector

D. Duurzame energie
   1. versnellen van toepassing van wind, in haven en in nog nader aan te wijzen uitwerkingsgebieden waarbij de regio wordt betrokken;
   2. zonnepanelen plaatsen;
   3. optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten;
   4. toepassen en combineren van koude-warmteopslag en groene stadswarmte.

Het Hamerkwartier wordt een duurzame buurt. Aan de basis van duurzaamheid staat de keuze voor hoge dichtheid, een stedelijk en compact woonmilieu binnen de ring van Amsterdam. Dit leidt tot efficiënt grondgebruik en tot kansen voor uitwisseling en delen. Daarnaast is zowel in de realisatie van de gebouwen en openbare ruimte als in het gebruik van de wijk, duurzaamheid een belangrijk onderdeel.

De wijk wordt nu gebouwd, maar duurzaamheid is in beweging. Wetgeving, maatschappelijk draagvlak, technologie, betaalbaarheid etc. ontwikkelen zich in een hoog tempo. Een goede basis met impact nu en flexibiliteit in de toekomst is een belangrijk uitgangspunt bij de keuzes voor de invulling van het Amsterdamse duurzaamheidsbeleid.

Het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Amsterdam heeft vijf pijlers: klimaatbestendige stad, circulaire economie, schone lucht, duurzame energie en gemeente duurzaam. Voor het Hamerkwartier is gekozen voor de onderstaande uitgangspunten.

Klimaatbestendige stad

Het Hamerkwartier wordt 'Rainproof' opgezet. Groene gevels en daken dragen bij aan een water-vertragend effect. De focus van Agenda Groen 2015- 2018 ligt onder andere op toevoeging van 50.000 m² groen dak in Amsterdam, vergroening voor opvang van regenwater en verkoeling. Daken kunnen tevens gebruikt worden voor een (collectieve) daktuin of zonnepanelen (geel dak). Hierbij gaat aandacht uit naar integratie van gele en groene daken. De plantsoenen zijn van toegevoegde waarde wat betreft van vermindering/voorkoming van nadelige effecten van hevige regenval.

Circulaire economie

Circulaire economie wordt voor gebiedsontwikkeling vertaald in aanpasbaar bouwen en het scheiden van afval voor de winning van grondstoffen uit (schone) fracties. Wat betreft circulair bouwen is de inzet toekomstbestendig bouwen: het gebouwcasco is zodanig aanpasbaar dat functie-menging en aanpassing van woning-typologie eenvoudig is te realiseren. De plinten zijn multifunctioneel in gebruik en hebben een uitnodigend (transparant) karakter.

Afval

Landelijk en in Amsterdam geldt de doelstelling om 65% van het huishoudelijk afval te scheiden vanaf 2020. De gemeente kiest voor het makkelijk maken van afval scheiden door de fracties, die nuttig hergebruikt kunnen worden, dicht bij de woningen in te zamelen. Afval wordt (conform gemeentelijk beleid) gescheiden ingezameld in fracties: papier, glas, plastic, groente/fruit, textiel en restafval.

Schone lucht

In het Hamerkwartier wordt de mobiliteit van auto's beperkt en gebruik van schone voertuigen gefaciliteerd, ter bevordering van schone lucht. Het gebied wordt ingericht conform gemeentelijke ambities van de Bewegende Stad, waarbij ingezet wordt op een lage parkeernorm, focus op langzaam verkeer (o.a. fietsverbinding) en gebruik van openbaar vervoer. Mobiliteitsconcepten om autobezit en -gebruik te verminderen, worden nader onderzocht en ontwikkeld. Voor bezoekers worden in de openbare ruimte elektrische laadpalen aangeboden. In samenwerking met Amsterdam Elektrisch worden mogelijkheden hiervoor bekeken aangaande locaties, aantallen en techniek.

Duurzame energie

De energievraag zal zoveel mogelijk worden beperkt door ontwikkeling van energiezuinige gebouwen: gestreefd wordt naar een EPC van 0,15 of lager. Vanaf 2021 zullen de Rijksrichtlijnen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) gaan gelden. Naast een maximum voor energieverbruik stelt BENG ook minimaal 50% lokaal, duurzame opwek.

Voor de warmtevoorziening wordt een warmteplan opgesteld dat uitgaat van het gebruik van restwarmte. Hamerkwartier wordt niet aangesloten op het gasnet.

Panden kunnen individueel of gezamenlijk per blok aangesloten worden. Daarbij zijn zelfbouwers bij wet niet verplicht aan te sluiten op een distributienet voor energie. Het warmteplan staat toe gebouweigenaren af te zien van verplichte aansluiting op het stadswarmtenet, mits de alternatieve verwarming even duurzaam/duur-zamer is dan het collectieve systeem (conform de Warmtewet). Op deze manier is ruimte voor innovatieve energie-concepten op blokniveau.

Duurzame elektriciteit kan lokaal worden opgewekt op daken en gevels met zonnepanelen (aandacht voor goede balans gele en groene daken). Omdat de combinatie hoogbouw en hoge dichtheid de ruimte voor lokale opwek beperkt, worden via de EMG collectieve opwekvoorzieningen buiten het plangebied mogelijk gemaakt, mits goed handhaafbaar. In het warmteplan is bepaald in welke mate duurzame elektriciteit hiervoor kan worden gebruikt. Het Beeldkwalitetisplan geeft sturing aan zonnepanelen in relatie tot ruimtelijke en architectonische kwaliteit.

Concept Investeringsbesluit Hamerkwartier

In de projectnota zijn de uitgangspunten voor duurzaamheid in het Hamerkwartier vastgelegd. Ondertussen zijn de uitgangspunten duurzaamheid verder gespecificeerd tot spelregels *Duurzaam & Gezond Hamerkwartier.* Deze spelregels (zie bijlagen concept Investeringsnota) zijn van toepassing op ontwikkelingen in Hamerkwartier en worden ook onderdeel van het Investeringsbesluit Hamerkwartier.

Dit document beschrijft de spelregels en gaat daarbij in op:

1. De spelregels voor de kavelontwikkelingen in Hamerkwartier die in een vroeg stadium besproken worden met de betreffende eigenaar/ ontwikkelaar;

2. De spelregels die een plek moeten krijgen binnen de kaveloverschrijdende werkzaamheden in Hamerkwartier, de gemeentelijke opgave en daarbinnen ook de herontwikkeling van de openbare ruimte.

De gemeente beoordeelt de initiatieven van ontwikkelende partijen op de uitgangspunten voor duurzaamheid van Hamerkwartier en de extra gekozen duurzaamheidsambities. Bij het voorlopig en definitief ontwerp zal de duurzaamheidsadviseur van de gemeente de projectdocumenten, berekeningen en tekeningen toetsen en beoordelen. Na opleveringzal steekproefsgewijs gecontroleerd worden of de afgesproken duurzaamheidsmaatregelen daadwerkelijk geïmplementeerd en gerealiseerd zijn.

Amsterdam zet bij de herontwikkeling van Hamerkwartier in op een duurzame en gezonde wijk. Dit is vertaald in spelregels op de onderdelen energie, gezonde materialen en circulair bouwen, groen, water, en duurzame mobiliteit. De spelregels bestaan uit uitgangspunten (eisen) en (te kiezen) ambities. De ontwikkelende partij moet voldoen aan de uitgangspunten en kiest uit de tabel ook minimaal drie thema's waarbinnen, naast de uitgangspunten, ook ambities gerealiseerd worden. De ontwikkelende partij kan ook zelf binnen de thema's andere ambities inbrengen.

De in dit document genoemde spelregels worden in een vroeg stadium besproken met de betreffende eigenaar/ontwikkelaar van de kavel. Ze krijgen een plek in de afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar en maken onderdeel uit van een overeenkomst. In de uitwerking wordt bij het Voorlopig- en Definitief Ontwerp getoetst op realisatie van de spelregels.

In de concept Investeringsnota staan per deelthema de spelregels (uitgangspunten en ambities) zoals deze per 2019/2020 gelden. Iedere twee jaar (of eerder als dit noodzakelijk wordt geacht) vindt een update van de spelregels plaats. Als deelthema's worden onderscheiden; energie, duurzame warmte en koude levering, circulaire & gezonde bouwmaterialen, gebouwindeling en flexibel/ toekomstbestendig bouwen, afvalinzameling, groen en biodiversiteit, water: rainproof en hergebruik water, en mobiliteit.

Algemeen geldt dat de inschrijver/ontwikkelaar de bouwregels en duurzame ambities van Hamerkwartier onderschrijft en deze meeneemt bij de opzet en uitvoering van de ontwikkeling op de kavel.

Voor energie geldt bijvoorbeeld energieneutrale of energieleverende nieuwbouw, met woningen die gelijk of beter scoren dan BENG1: 60, BENG2: < 10, en BENG3 > 85% (conform NNTA8800). Scholen moeten voldoen aan BENG1: 190, BENG2: < 10 en BENG3 75%. Ook voor de overige utiliteitsbouw, oftewel alle andere gebouwen waar geen woningen in komen, moet worden voldaan aan de BENG-normen zoals uiteengezet in de concept Investeringsnota.

Zonnepanelen dienen architectonisch geïntegreerd te worden in het ontwerp van het gebouw.

Als ambitie voor energied geldt energieneutrale of energieleverende nieuwbouw met een BENG3-score . 100% (conform NNTA 8800), en toepassing energieopslag in combinatie met smart grid-systeem op de kavel, gekoppeld aan energieopslag/elektrische auto's.

Uitgangspunten en ambities Duurzaam & gezond Hamerkwartier	
Algemeen	Uitgangspunt ■ De inschrijver/ontwikkelaar onderschrijft de bouwregels en duurzame ambities van Hamerkwartier en neemt deze mee bij de opzet en uitvoering van de ontwikkeling op de kavel.
Energie	Uitgangspunt ■ Energieneutrale of energieleverende nieuwbouw, met woningen die gelijk of beter scoren dan BENG1: 60, BENG2: < 10, en BENG3 > 85% (conform NNTA8800). Scholen moeten voldoen aan BENG1: 190, BENG2: < 10 en BENG3 75%. De overige utiliteitsbouw, oftewel alle andere gebouwen waar geen woningen in komen, moet voldoen aan de BENG-normen zoals uiteengezet in de tabel hieronder. ■ Zonnepanelen dienen architectonisch geïntegreerd te worden in het ontwerp van het gebouw.
	Ambitie ■ Energieneutrale of energieleverende nieuwbouw met een BENG3-score ≥ 100% (conform NNTA 8800). ■ Toepassing energieopslag in combinatie met smart grid-systeem op de kavel, gekoppeld aan energieopslag/elektrische auto's.
Energie: Duurzame warmte en koude levering	Uitgangspunt ■ Een aansluiting op aardgas is niet mogelijk, conventionele koel- of verwarmingsinstallaties zoals HR-ketels, elektrische boilers of airco's zijn niet toegestaan. ■ Warmte/koudeopslagsysteem kan op eigen kavel of in samenwerking met omliggende kavels gerealiseerd worden. Bij het ontwerpen van het bodemenergiesysteem dient rekening gehouden te worden met de spelregels zoals vastgelegd in het *Bodemenergierapport Hamerkwartier* van IF Technology. ■ Inzet voor de nieuwbouw op lage temperatuurverwarming, hoge temperatuurkoeling. ■ Regeneratie van bodembronnen met oppervlaktewater via de collectieve regeneratieleiding Hamerkwartier die de gemeente in ontwikkeling heeft. Hiermee wordt de inzet van dry coolers voorkomen en blijven de daken van gebouwen beschikbaar voor duurzame energieopwekking, groen en waterberging.
	Ambitie ■ Samenwerking met eigenaren bestaande bebouwing met als doel Hamerkwartier aardgasvrij te maken.

Uitgangspunten en ambities Duurzaam & gezond Hamerkwartier	
Circulaire & gezonde bouwmaterialen	Uitgangspunt ■ De ontwikkeling heeft een MPG ≤ 0,7[1]. ■ Gezonde gebouwen met bouwmaterialen die dat ondersteunen; ■ Geen toxische bouwmaterialen toepassen. ■ Al het hout dat wordt toegepast in het gebouw moet aantoonbaar voldoen aan de beginselen van duurzaam bosbeheer (FSC-keurmerk of vergelijkbaar).
	Ambitie ■ Toepassen van 25% gerecycled en 50% hernieuwbaar materialen; ■ MPG ≤ 0,5. ■ Hergebruik van materialen of constructies uit bestaande bebouwing. ■ Toepassing van materialenpaspoort.
Gebouwindeling en flexibel/ toekomstbestendig bouwen	Uitgangspunt ■ Gebouwontwerp en indeling die gezondheid van de gebruiker ondersteunt. ■ Adaptief en demontabel bouwen. Denk aan scheiden van drager en inbouw en droge verbindingen zodat het gebouw flexibel en toekomstbestendig is en de indeling desgewenst aangepast kan worden.
Afvalinzameling	Uitgangspunt ■ Faciliteren op kavel dat bewoners hun afval kunnen scheiden in verschillende fracties (glas, papier, PMD (=plastic, blik/metaal en drankenkarton), textiel) zodat deze waardestromen separaat ingezameld kunnen worden via het (ondergrondse) huishoudelijk afvalcontainersysteem in de openbare ruimte.
	Ambitie ■ Afvalscheiding inclusief Groente Fruit en Etensresten (GFE) fractie.
Groen en biodiversiteit	Uitgangspunt ■ 40% van de oppervlakte van het perceel (ontwikkeleenheid) dient uit hoge kwaliteit groen te bestaan. Deze vergroening kan een plek krijgen op het dak, aan de gevel of op het (verhoogd) maaiveld, binnen de ontwikkeleenheid. Voor het groen op het dak geldt een minimale substraatdikte van 10 cm. ■ Biodiversiteit: minimaal toepassing van drie aanvullende maatregelen natuur inclusief bouwen en ontwerpen per gebouw die bijdragen aan meer biodiversiteit op de ontwikkeleenheid die voor 40% groen is. Denk bijvoorbeeld aan maatregelen voor vogels, voor vleermuizen en voor insecten (bijen en vlinders), toepassing van bijzondere grassen, kruiden, planten, struiken of bomen (op het maaiveld of op een intensief dak). Uw voorstel graag verwerken in een groen plan. Het Amsterdamse handboek *Natuurinclusief bouwen en ontwerpen* kunt u als inspiratiebron gebruiken.
	Ambitie ■ 25% van de gevel voorzien van groene beplanting. ■ Toepassen van 5 maatregelen natuurinclusief bouwen per gebouw.

Water: rainproof en hergebruik water	Uitgangspunt ■ Een gebouw dient een hemelwaterberging te realiseren met een capaciteit van 60 liter per m² bebouwd oppervlak. ■ 60 mm neerslag (60 liter/m²) kan worden vastgehouden en vertraagd afgevoerd conform de bepalingen in de hemelwater-verordening die binnenkort vastgesteld wordt. ■ Opgevangen hemelwater dient hergebruikt te worden voor de bevloeiing van de groenvoorzieningen op de kavel.
	Ambitie ■ Voldoen aan rainproof met 90 mm bui. ■ Hergebruik van water voor toiletspoeling of eventuele andere functies.
Mobiliteit	Uitgangspunt ■ Aantoonbaar voldoende ruimte voor parkeren van (bak)fietsen. ■ Parkeren ondergronds of in de parkeergebouwen; ■ 50% van de parkeerplaatsen wordt ingericht voor elektrisch vervoer waarvan 25% direct een (bi-directioneel) oplaadpunt krijgt en de overige 25% wordt voorzien van mantelbuizen & kabelgoten. ■ Slimme en duurzame bouwlogistiek te verwerken in het BLVC-plan dat bouwer dient te maken en voor te leggen aan de gemeente. ■ Zo mogelijk aan-en afvoer van bouwmaterialen over het water.
	Ambitie ■ Toepassing van deelsysteem voor (elektrische) (bak)fietsen of (elektrische) auto's op de kavel en daarmee duurzaam mobiliteitsconcept aanbieden aan toekomstige bewoners. ■ 50% van de parkeerplaatsen voorzien van laadpunt en 100% van de parkeerplaatsen voorbereiden. ■ Lokale duurzame energieopwekking koppelen aan opslag van energie in elektrische auto's.

Overzicht uitgangspunten en ambitie per deelthema (bron: concept Investeringsnota)

Het Plangebied Exclusiva

Voor de ontwikkeling van het plangebied gelden de bovengenoemde uitgangspunten an ambities onverkort. De ontwikkeling van de Exclusivakavel draagt dan ook positief bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Amsterdam. De plint wordt hoog en flexibel ingepast, zodat deze in een later stadium ook een andere functie kan krijgen. Er wordt gebruik gemaakt van materialen uit de te slopen panden, alsmede het toepassen van hernieuwbare materialen en het opstellen van een materialenpaspoort. De afvalinzameling gebeurt in eerste instantie inpandig in de hubs, maar kan later mogelijk in lijn worden getrokken met de uitrol van de afvalinzamelingscontainers in de openbare ruimte van de gemeente.

De woningen worden aardgasloos opgeleverd. Op enkele daken worden zonnepanelen geïntegreerd in het ontwerp om aan een deel van de energiebehoefte. De overige warmte wordt gewonnen uit wko's. Voor Exclusiva zijn drie wko monobronnen benodigd.

Conclusie

De verschillende ambites op het gebied van duurzaamheid krijgen invulling in het plangebied. Duurzame energiebronnen zijn in de regels voorgeschreven, evenals flexibel en duurzaam ontwerpen. Voor afval worden bij niet woonfuncties inpandige voorzieningen voorgeschreven. De planontwikkeling is hiermee in lijn met de gemeentelijke ambitie.

4.10 Bodemkwaliteit

Wetgeving

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.

Nota Bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

Bodemkwaliteit

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.

Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

In het kader van het MER (zie bijlage) is door de gemeente Amsterdam een bureaustudie uitgevoerd naar de bodemkwaliteit en de grondbalans.

Resultaten onderzoeken

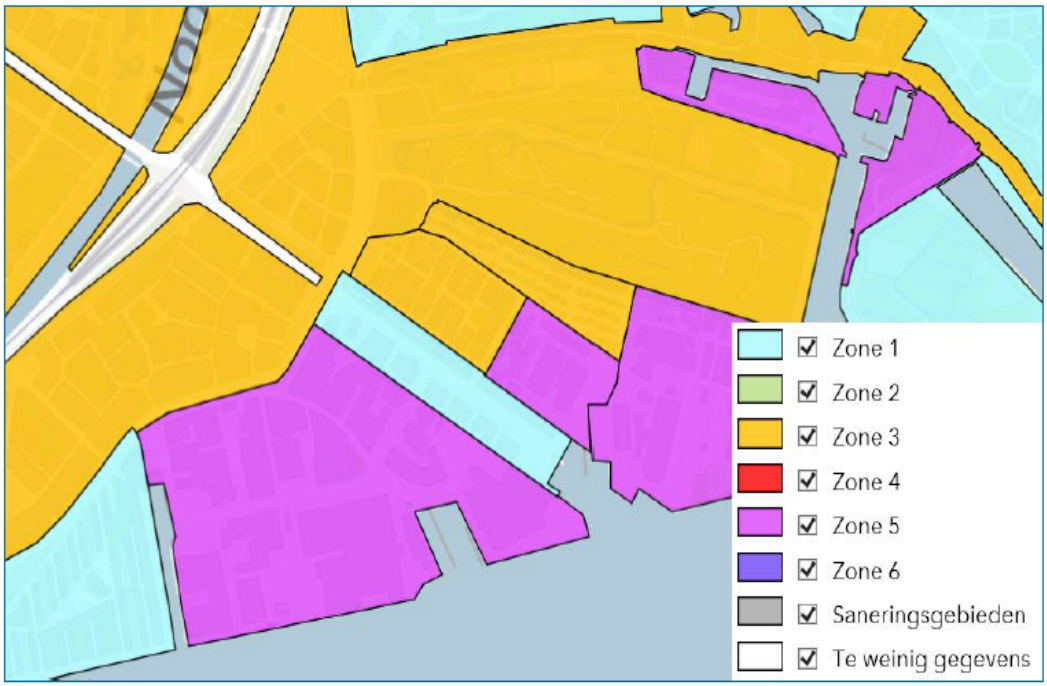
Voor bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming. Hieruit geldt dat bij functiewijzigingen er bekeken moet worden of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie. Ook moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak.

Wat nu tot het Hamerkwartier behoort is tot het eind van de 19e eeuw onderdeel van het IJ geweest. Hierna is een deel van het IJ ingepolderd als onderdeel van de Nieuwendammerham-polder, gelijktijdig met de verdere kanalisering van het IJ en het graven van de sluis bij IJmuiden. Hierdoor kon Amsterdam zich verder ontwikkelen als belangrijke havenstad, met een directe af- en aanvoerroute langs IJmuiden. De gronden zijn kortstondig als agrarische gronden gebruikt, maar al in 1903 werden de eerste kanalen gegraven om de havenactiviteiten uit te breiden. Tot de jaren '80 van de 20e eeuw zijn deze havenactiviteiten in gebruik geweest. Daarna is het gebied langzaam in verval geraakt, zijn kanalen gedempt en hebben andere bedrijven hun intrede in de panden gedaan.

Tussen 1700 en 1800 is het gebied gebruikt als baggerdepot. Het gebied is tijdens de inpoldering verder opgehoogd. Gezien de ophoogperiode is de kans dat dit met verontreinigde materialen (puin, stortmateriaal en baggerslib) aannemelijk. Daarnaast zijn er meerdere verdachte activiteiten uit het verleden in het gebied bekend. Hierbij gaat het om ondergrondse brandstoftanks, stortlocaties, verwerken van olie, verf, metalen en chemicaliën, en autobedrijven.

Bodemverontreiniging

Het historisch bodemonderzoek, de Projectnota Hamerkwartier en de openbare gegevens van Amsterdam, zoals getoond op maps.amsterdam.nl, tonen de actuele bodemkwaliteit. Figuur 5-40 hieronder toont welke zones relevant zijn voor het Hamerkwartier. Eventuele verontreinigingen in de waterbodem zijn niet meegenomen in dit onderzoek.



Verontreinigde zones in het rondom het Hamerkwartier.

Hamerkwartier valt qua bodemkwaliteit in twee zones: zone 1 en zone 5. Zone 1 gaat specifiek om de gehele bedrijvenstrook op de Johan van Hasseltweg binnen het plangebied. Hier is in het begin van de 21e eeuw het kanaal gedempt en hierop is nieuwe bedrijvigheid ontwikkeld. Het Johan van Hasseltkanaal (oost) is aangevuld met grond van goede kwaliteit.

De rest van het plangebied valt onder zone 5. Zone 5 betekent dat de gronden gebruikt zijn voor industriële doeleinden en sterk verontreinigd zijn. De grootste mate van verontreiniging is afkomstig van de vervuilende bedrijvigheid en de stortplaatsen die er in het verleden hebben gelegen. De meest kenmerkende verontreinig in de bodem van Hamerkwartier is koper en zink en minerale olie in de ondergrond (0,5-2 meter onder maaiveld). Tevens blijkt uit de uitgevoerde bodemonderzoeken door de jaren heen dat met name de eerste twee meters van de bodem ook sterk verontreinigd zijn met immobiele stoffen, zoals zware metalen en PAK. Enkele locaties zijn daarentegen ook vervuild met mobiele stoffen, zoals minerale olie afkomstig uit de ondergrondse brandstof- en olietanks. Ook geldt de ophooglaag als asbestverdacht ten gevolge van vroegere (bouw)activiteiten. Binnen dit gebied liggen echter ook nog met schoon zand gedempte kanalen die niet als zodanig kenbaar zijn op de zonekaart.

De bodem die onder zone 5 valt, dient bij ontwikkeling van deze percelen gesaneerd te worden. Hierdoor neemt de bodemkwaliteit toe. De bodem die onder zone 1 valt is als schoon: hier hoeven geen verdere maatregelen getroffen te worden om de kwaliteit verder te verbeteren.

Plangebied Eclusiva

Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek verricht (Verkennend bodemonderzoek Hamerstraatgebied (Exclusiva terrein), Back Advies 2020). Dit onderzoek geeft de volgende resultaten.

Algemene bodemkwaliteit

Uit het onderzoek blijkt dat de zandige toplaag niet tot hooguit licht verontreinigd is met onder andere enkele zware metalen, ninerale olie en PAK. De zandige toplaag met puin- en slakken bijmenging zijn licht tot matig veronteinigd evenals de diepere kleilagen. De puinhoudende kleilaag is licht tot matig verontrenigd. De sterke verontreiniging betreffen koper, nikkel en zink.

Tankcluster

De grond bij de tankclusters zijn niet tot hooguit licht verontreinigd met onder andere enkele zware metalen, minerlae olie en PAK.

PFAS

De gehalte PFAS in de nalysemonsters van de zandige toplaag zijn kleiner dan de detactiegrens.

Asbest

In de monsters is geen asbest aangetroffen.

Grondwater

Uit het onderzoek blijkt dat het grondwater niet tot sterk verontreinigd is. Het grondwater is sterk verontreinigd met arseen.

Conclusie

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek wordt de hypothese van verdachte locatie bevestigd. De aangetroffen verontreinigingen in de grond zijn te relateren aan et ophoogmateriaal en bijmenging en geven geen aanleiding tot nader onderzoek. De verontreiningingenin het grondwater met arseen en barum zijn van natuurlijke herkomst. De herkomst van de overige verontreiniging in het grondwater is onduidelijk.

Bij de realisatie van de nieuwbouw met het onderkelderen hiervan zal grondverzet worden uitgevoerd in sterk verontreiningde grond. Voor het benodigde grondverzet zal een BUS procedure moeten worden gevogd bij het bevoegd gezag, de Omgevingsdienst (ODNZKG). Na sanering is er geen belemmering voor het realiseren van de beoogde functies. Het aspect bodem vormt onder deze voorwaarde geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.11 Externe veiligheid

Kader

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

<u>Plaatsgebonden risico</u>

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden

door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

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

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

(Beperkt) kwetsbare objecten

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

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

De gemeente Amsterdam wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Daarnaast is het van belang dat (economische) ontwikkeling kan blijven plaatsvinden. Binnen Amsterdam worden regelmatig besluiten genomen waarbij externe veiligheid een afwegingscriterium vormt. Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Deze aspecten worden beschreven in het uitvoeringsbeleid.

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

Het Bevt stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwbouw van (beperkt) kwetsbare objecten is niet toegestaan binnen de afstanden van het plaatsgebonden risico. Binnen de plasbrandaandachtsgebieden kunnen soms (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Deze moeten voldoen aan de extra eisen uit het Bouwbesluit 2012.

Als nieuwbouw binnen het invloedsgebied van een transportroute komt, is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Deze moet worden opgenomen in de toelichting bij een bestemmingsplan of in de ruimtelijke onderbouwing bij een omgevingsvergunning tot afwijken. De bouwbeperkingen voor ontwikkelingen langs de transportroutes uit het Basisnet Water staan in het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (BEVT), de Regeling Basisnet en het Bouwbesluit. Meer informatie hierover staat in de ‘Handreiking Bouwbeperkingen in en langs vaarwegen voortvloeiend uit het Basisnet Water’.

Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb)

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voorgemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro.

Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Indien het belang van de functie van de dubbelbestemming Leiding zo zwaarwegend is dat er eigenlijk geen ruimte meer is voor een ander gebruik van de grond, dan kan worden afgezien van een dubbelbestemming en gekozen worden voor een 'gewone' bestemming. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een leidingstrook of leidingstraat. Dit is een strook grond die in gebruik is (of gereserveerd) voor meerdere leidingen. Dan kan gekozen worden voor een bestemming Leiding - Leidingstrook. Bij een specifieke leiding kan dit ook voorkomen. Dit is de belemmeringszone.

Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bij de toepassing van het bestemmingsplan specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. Binnen een dergelijk gebied spelen dan belangen die het nodig maken dat eerst een onderzoek of een nadere afweging plaatsvindt, voordat een functiewijziging of omgevingsvergunning kan worden verleend. In dat geval zal de tussenstap van een wijziging of vergunning nodig zijn. Een gebiedsaanduiding is geen bestemming. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en (deel-) gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend.

In alle gevallen gaan gebiedsaanduidingen vergezeld van een daarop betrekking hebbende regeling in de planregels. Er worden geen gebiedsaanduidingen opgenomen louter als signalering voor bijvoorbeeld een bepaalde milieucontour. Het bestemmingsplan is hiervoor niet bedoeld. Bij de buisleidingen gaat het om de gebieden van de veiligheidscontouren (PR-contour en invloedsgebied GR).

Het gaat hierbij dus niet om de gronden waar de buisleidingen zelf liggen met de belemmeringenstrook, maar om de zones aan beide zijden van de belemmeringenstrook waar het om veiligheidsredenen gewenst is bepaalde functies en gebouwen wel of niet toe te staan en nadere eisen te stellen. Uitgangspunt in het Bevb is dat het PR voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de belemmeringenstrook ligt.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

- Op sommige routes krijgt het vervoer voorrang;

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

Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev)

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

Ongeacht de hoogte van de berekende risico's dient het bevoegd gezag bij elk besluit binnen 200 m van een transportroute in te gaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de zelfredzaamheid van de aanwezigen (Besluit transportroutes externe veiligheid artikel 7).

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

Omgevingsveiligheid (Omgevingswet)

Omgevingsveiligheid is een begrip dat wordt geïntroduceerd in de Omgevingswet die naar verwachting in 2022 in werking zal treden. Door alle wetten en regelingen binnen het omgevingsrecht samen te voegen ontstaat een verandering onder het motto ‘Eenvoudig beter’. De Omgevingswet introduceert (in het Besluit kwaliteit leefomgeving) een aantal aandachtsgebieden. Deze aandachtsgebieden verschillen per risicobron. Voor transportroutes uit het Basisnet gaan bijvoorbeeld de volgende aandachtsgebieden gelden:

- Een brandaandachtsgebied van 30 meter;
- Een explosieaandachtsgebied van 200 meter.

Het bevoegd gezag heeft binnen deze aandachtsgebieden de afwegingsruimte om aanvullende voorschriften in de vorm van bijvoorbeeld aanvullende bouwkundige maatregelen voor te schrijven door het vaststellen van een voorschriften gebied. Voor zeer kwetsbare gebouwen (zoals gebouwen bestemd voor het verblijf van jonge kinderen) staat het voorschriftengebied altijd aan. Voor de zeer kwetsbare gebouwen binnen het aandachtsgebied gelden de aanvullende bouwkundige maatregelen (of gelijkwaardige maatregelen) altijd.

Verantwoordingsplicht

In het Bevi en Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

Nautische veiligheid

Nautische veiligheid heeft betrekking op de mate van een vlotte en veilige doorvaart voor de beroeps- en reactievaart op het IJ. Het IJ valt in CEMT-klasse VIb. Conform het Besluit algemene regels ruimtelijke

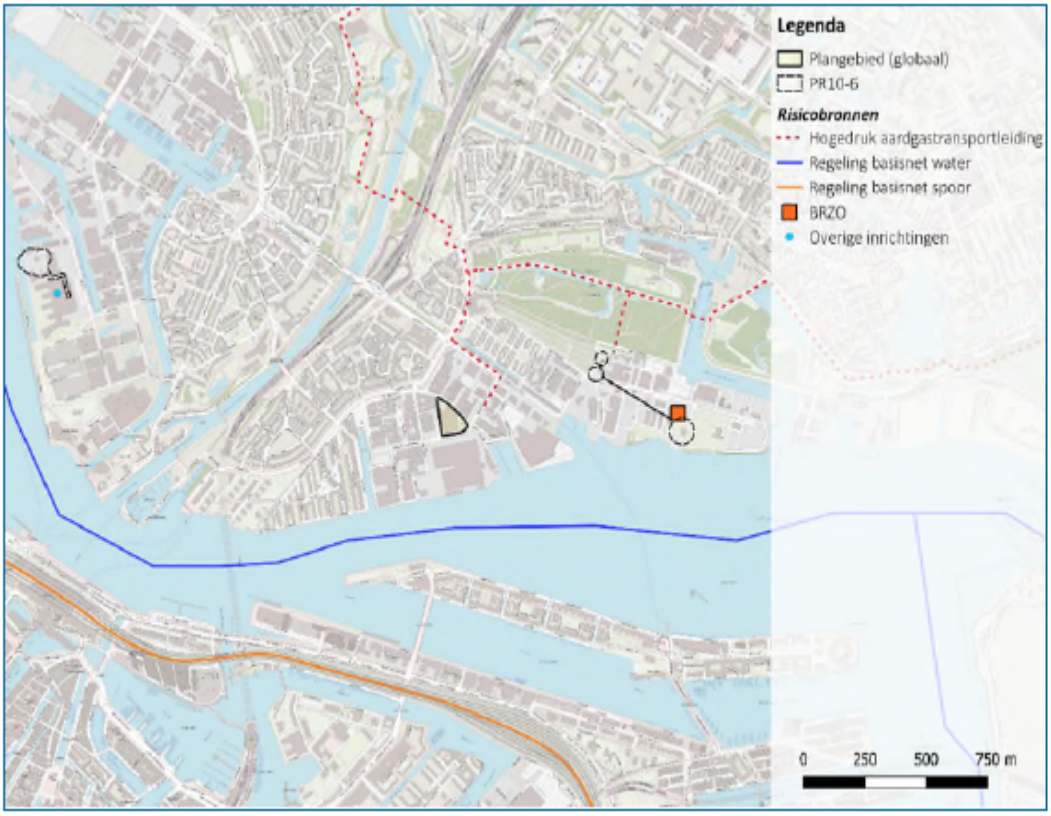
ordening (Barro) betekent dit een vrijwaringszone van 25 meter aan weerszijden van de Rijksvaarweg, gemeten vanaf de begrenzing van de vaarweg. De vrijwaringszone heeft met name als doel de doorvaart van de schepen te bevorderen en zichtlijnen te behouden en daarmee de nautische veiligheid te bevorderen.

In het kader van het MER is onderzoek uitgevoerd naar nautische en externe veiligheid. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er verschillende risicobronnen in en om het plangebied aanwezig zijn. Deze geven echter geen belemmering voor de transformatie van het Hamerkwartier.

Plangebied Exclusiva

Externe veiligheid

In onderstaand figuur staan de relevante risicobronnen rondom het plangebied.



Risicobronnen in nabijheid van het plangebied

Nautische veiligheid

Type en aantal schepen

Het IJ bij Amsterdam is zeer druk bevaren. Doorgaans is het IJ een route voor beroepsvaart, veerponten en rondvaartboten. Ook de Passengers Terminal Amsterdam (PTA) voor cruiseschepen is aan het IJ gelegen. Naast deze grote vorm van scheepvaart is het IJ ook onderdeel van de staandemastroute. De staandemastroute loopt vanaf het IJmeer over het Buiten-IJ, door de Oranjesluizen, over het IJ, Noordzeekanaal en buigt vervolgens via de Houthaven af naar het Zuiden. Hierdoor wordt het vaarwater

van het IJ ook ruimschoots benut door recreatievaart. Het IJ valt in CEMT-klasse Vlb. De intensiteiten in de huidige situatie/referentiesituatie staan in tabel 5-23.

Vaarweg	Intensiteit
Amsterdam-Rijnkanaal	41.245
IJsselmeer (Buiten-IJ)	47.815
't IJ	89.060

Breedte vaarweg en zicht vaartuigen

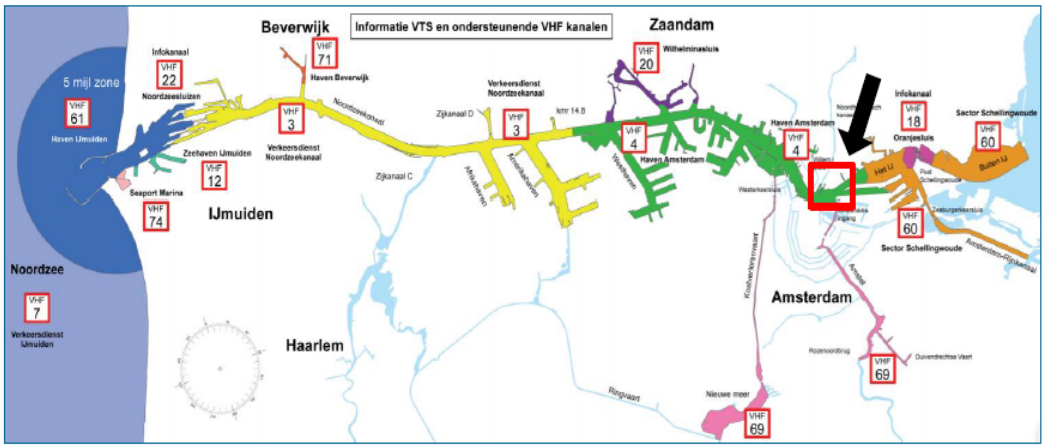
Voor het veilig bevaren van het IJ voor recreatievaart is een deel van het vaarwater voorzien van recreatiebetonning. Deze tonnen liggen ten noorden van de lichtboeien IJ10-IJ14 en ten zuiden van de lichtboeien IJ3-IJ11 en tot aan de invaart van de Ertshaven. Recreatievaart is verplicht om deze routes te volgen. De breedte van het IJ en de ligging ten opzichte van het Hamerkwartier maakt dat het zicht momenteel voldoende is voor een goede doorvaart van beroeps- en recreatievaartuigen.

Vaarroutes op het IJ (plangebied = rood).

Radarverstoring vaartuigen

Het vaargebied langs het Hamerkwartier ligt in Marifoongebied VHF 4. Sinds 1 januari 2016 geldt een AIS-verplichting voor de beroepsvaart in Nederland. De inlandse AIS-verplichting geldt voor alle BPR (Binnenvaartpolitiereglement) wateren vanaf CEMT-klasse I of hoger. Deze AIS verplichting geldt voor alle bedrijfsmatig varende schepen en voor alle schepen langer dan 20 meter. AIS-apparaten zenden automatisch met regelmatige tussenpozen radiogolven uit. Dat gebeurt via een VHF-zender die in het apparaat is ingebouwd. De radiogolven bevatten informatie zoals positie, snelheid en op de reis betrekking hebbende scheepsgegevens. AIS-apparaten ontvangen automatisch alle informatie die door andere AIS-apparaten op andere schepen en aan de wal binnen het zendbereik worden uitgezonden. Het bereik is zo'n dertig tot veertig kilometer. Er zijn verschillende voordelen van AIS ten opzichte van radar op het binnenwater. Zo kan AIS bijvoorbeeld "om de hoek kijken"; het heeft geen last van bruggen of hoge gebouwen.

In onderstaand figuur zijn de marifoongebieden van het Noordzeekanaalgebied aangegeven.



Marifoongebieden Noordzeekanaalgebied met globaal aangegeven plangebied (bron: Marifoon-kaart Noordzeekanaalregio, CNB, 24-06-2019).

Lichthinder vaartuigen

In stedelijk gebied is veel licht aanwezig. Dit licht komt van industrie, woningen, sportvelden, straatverlichting en auto's. Vanuit het Hamerkwartier is verlichting op het IJ aanwezig van de bestaande functies en de aanwezige straatverlichting van het gebied. Voor zover bekend hebben de vaartuigen over het IJ geen hinder van de verlichting van de omliggende stedelijke gebieden.

Breedte vaarweg en zicht vaartuigen

De transformatie van het Hamerkwartier heeft geen invloed op de breedte van de vaarweg voor scheepvaart over het IJ. Uitgaande van de aanwezige vrije zichtlijnen en de aanvaarroute langs het Hamerkwartier zal nieuwe bebouwing in het Hamerkwartier geen effect hebben op de zichtlijnen voor vaartuigen.

Radarverstoring vaartuigen

Het IJ ten zuiden van het Hamerkwartier is relatief recht, door het vrije zicht is geen walradar benodigd. De beoogde ontwikkelingen binnen het Hamerkwartier hebben hierop geen invloed. Nieuwe bebouwing in het Hamerkwartier heeft geen radarverstoring als effect.

Lichthinder vaartuigen

De ontwikkeling van het Hamerkwartier kan leiden tot enige extra lichtuitstraling vanuit de hoogbouw (met name woonbebouwing) langs het kanaal. De bebouwing grenst echter niet direct aan het water, tussen het water en de bebouwing is een groenstrook beoogd. Gezien de ligging in reeds verstedelijkt gebied, zijn eventuele lichthindereffecten op vaartuigen beperkt.

Externe veiligheid

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is het aspect externe veiligheid nader onderzocht (Externe veiligheid Exclusiva, Antea Group, 2021). Hieronder worden de verschillende bronnen beschreven en is een verantwoording opgenomen. Hieronder wordt ingegaan op de verschillende risicobronnen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Op ongeveer 950 meter ten zuiden van het plangebied ligt de spoorlijn route 280 (Amsterdam Muiderpoort – Amsterdam Singelgracht) die is opgenomen in de regeling Basisnet.

Plaatsgebonden risico

De spoorlijn route 280 heeft een maximale PR 10-6 contour van 0 meter. Daarmee wordt vandaan aan de grens- en richtwaarden van het Bevt omtrent het plaatsgebonden risico.

Plasbrandaandachtsgebied

Voor de spoorlijn route 280 is geen plasbrandaandachtsgebied aangewezen. Dit legt dan ook geen beperkingen of voorwaarden op aan de voorgenomen ontwikkeling.

Groepsrisico

Het plangebied ligt op een grotere afstand dan 200 meter van de spoorlijn. Daarom is een groepsrisicoberekening niet vereist. Relevant is, is dat het plangebied binnen het invloedsgebied is gelegen van toxische stoffen die over het spoor vervoerd (kunnen) worden. Er kan conform artikel 7 en 8 van het Bevt worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

Het plangebied is gelegen op ongeveer 230 meter van de kade van de de vaarroute Corridor Amsterdam – Rijn die is opgenomen in de regeling Basisnet.

Plaatsgebonden risico

De corridor Amsterdam - Rijn heeft een maximale PR 10-6 contour van 0 meter. Daarmee wordt vandaan aan de grens- en richtwaarden van het Bevt omtrent het plaatsgebonden risico.

Plasbrandaandachtsgebied / vrijwaringszones

Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijksvaarweg. De breedte van de vrijwaringszone bedraagt 25 meter aan weeszijden van de Rijksvaarweg. De vrijwaringszone van een vaarweg met een havenuitvaart (binnen een straal van 300 meter) bedraagt 50 meter aan weerzijden. Omdat het plangebied op meer dan 50 meter van de vaarroute is gelegen vormt dit geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Groepsrisico

Het plangebied ligt op een grotere afstand dan 200 meter van de vaarweg. Daarom is een groepsrisicoberekening niet vereist. Relevant is, is dat het plangebied binnen het invloedsgebied is gelegen van toxische stoffen die over de vaarweg vervoerd (kunnen) worden. Er kan conform artikel 7 en 8 van het Bevt worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar Albemarle

Ten oosten van het plangebied is Albemarle, een Bevi-inrichting gelegen. Van en naar dit bedrijf worden gevaarlijke stoffen vervoerd, over de Johan van Hasseltweg en de GT Ketjenweg, die door het plangebied lopen. In het vigerende bestemmingsplan is als uitgangspunt genomen dat er over deze route jaarlijks

72 transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden over deze route. Over de route worden uitsluitend stoffen in de categorie LT2 (toxische vloeistoffen) vervoerd.

Plaatsgebonden risico

In de HART is opgenomen dat een weg binnen de bebouwde kom (50 km/u), waar in het plangebied sprake van is, geen PR 10-6 contour heeft. Het plaatsgebonden risico legt daarmee geen beperkingen op aan de voorgenomen ontwikkeling.

Groepsrisico

In de HART is opgenomen dat er enkel sprake kan zijn van een groepsrisico dat hoger is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde indien er GF3, LT3, GT4 of GT5 over de route wordt vervoerd. Nu er alleen LT2 wordt vervoerd over de wegen in het plangebied kan worden vastgesteld dat het groepsrisico zowel in de huidige als de toekomstige situatie lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Er kan conform artikel 8 van het Bevt dan ook worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

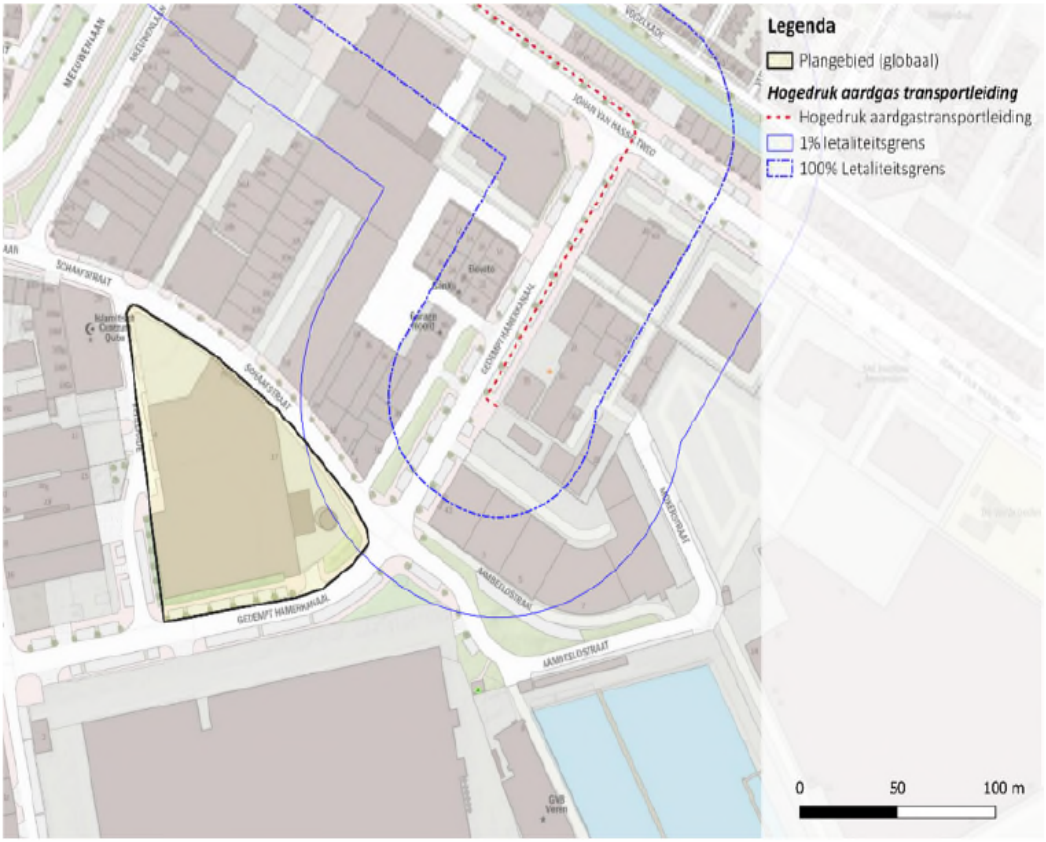
Hogedruk aardgastransportleiding

Het plangebied is gelegen op ongeveer 85 meter van de hogedruk aardgastransportleiding W-572-13. Hieronder zijn de eigenschappen van de leiding weergegeven.

Leidingbeheerder	Druk [bar]	Diameter [mm]	Invloedsgebied (1% letaliteit) [m]	100% letaliteit [m]
N.V. Nederlandse Gasunie	40	219	95	50

Eigenschappen van de leiding W-572-13

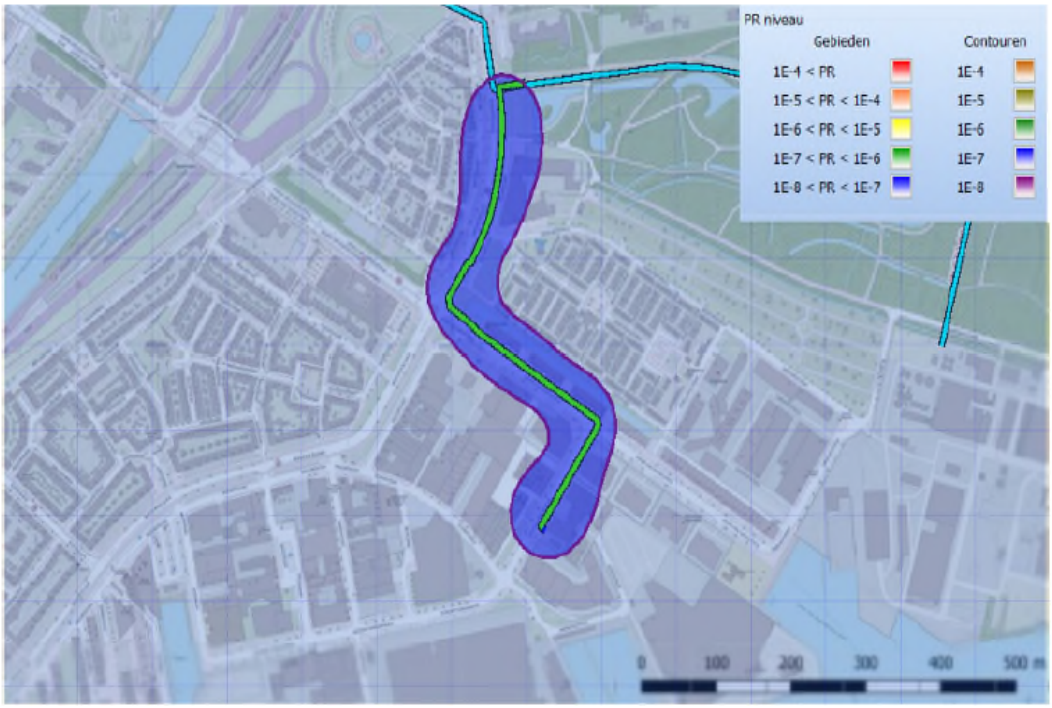
Het plangebied ligt buiten de 100% letaliteitsgrens maar binnen de 1% letaliteitsgrens van de leiding (zie figuur hieronder). Daarom, is het conform het Bevb verplicht om de hoogte van het groepsrisico te bepalen en verantwoorden. Om het risiconiveau van deze hogedruk aardgastransportleiding te bepalen zijn risicoberekeningen uitgevoerd.



Figuur 3.2 Relevante veiligheidsafstanden van de hogedruk aardgastransportleiding W-572-13 i.r.l.t. het plangebied

Plaatsgebonden risico

Uit de risicoberekeningen blijkt dat de leiding geen PR contour (rode contour ontbreekt). heeft. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden uit het Bevb.



Buisleiding W-572-13 heeft geen PR 10.contour

Groepsrisico

Voor de groepsrisicoberekening zijn twee situaties van belang, deze zijn:

- huidige situatie
- toekomstige situatie

Modelering van de huidige situatie

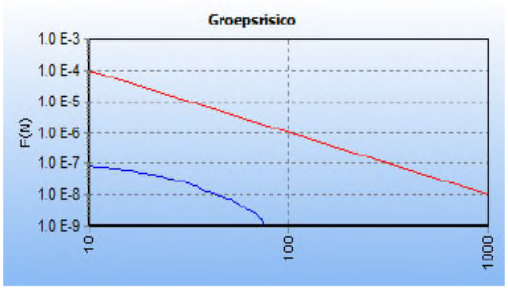
Omdat de omgeving van het plangebied en de buisleiding grotendeels is bestemd als ‘gemengd’ en het plangebied voor slechts een zeer beperkt deel binnen de 1% letaliteitsgrens is gelegen, is er voor gekozen om de bevolking binnen het invloedsgebied van de buisleiding te bepalen met behulp van de BAG populatieservice (10-07-2020).

Toekomstige situatie

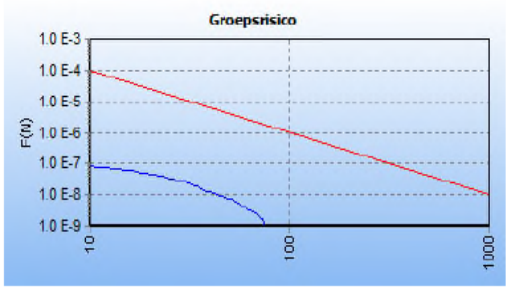
Voor de toekomstige situatie is de bevolking worst-case gemodelleerd. Conform de stedenbouwkundige tekeningen die zijn verleend door de opdrachtgever, vormt de kern van de bevolkingsuitbreiding (350 woningen) buiten de 1% letaliteitsgrens plaats. In de berekening zijn alle 350 woningen die worden gerealiseerd dichter bij de buisleiding (en daarmee het invloedsgebied) gemodelleerd dan in werkelijkheid zal worden uitgevoerd.

De beoogde school en kinderdagverblijf liggen conform het aangeleverde stedenbouwkundige plan echter buiten het invloedsgebied van de buisleiding. Enige toename van het risico voor de gebruikers van deze zeer kwetsbare gebouwen kan hiermee worden uitgesloten. Het berekende groepsrisico2 van de hogedruk aardgastransportleiding is weergegeven in onderstaande figuren.

Huidige Situatie

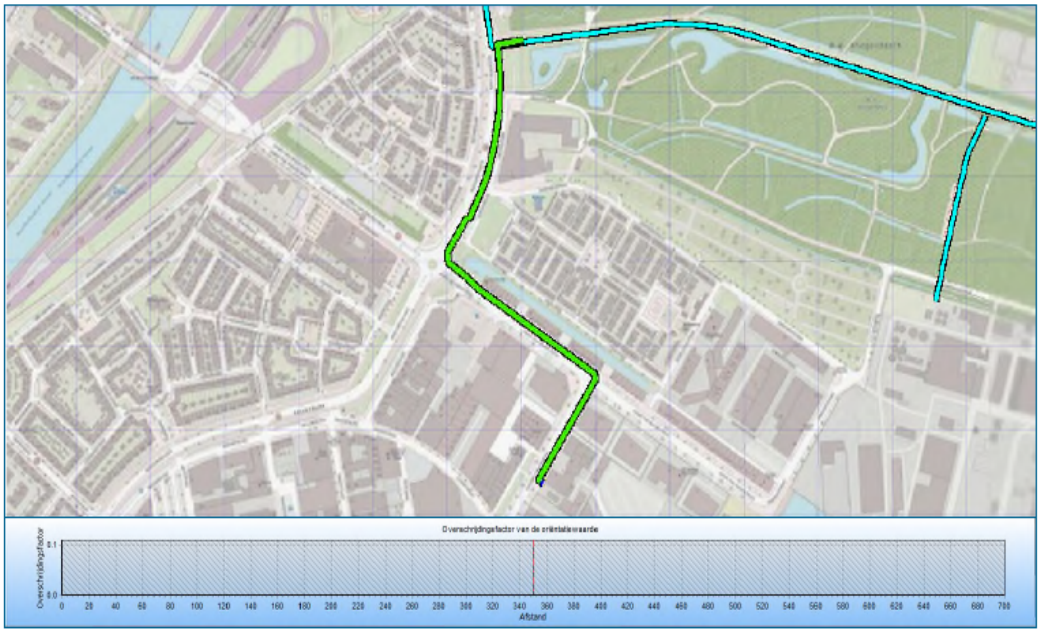


Toekomstige situatie



Groepsrisico hogedruk aardgastransportleiding huidige en toekomsige situatie

Uit de berekening dat het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleiding niet noemenswaardig toeneemt en in beide situaties onder de oriëntatiewaarde ligt. De maximaal berekende waarde van het groepsrisico in de huidige- en toekomstige situatie bedraagt 0,02247 (2,2 % van de oriëntatiewaarde). Het groepsrisico van een hogedruk aardgastransportleiding wordt berekend per kilometer. Met de beoogde ontwikkeling verschuift het hoogste GR per kilometer niet. De kilometer met het hoogste groepsrisico is weergegeven in onderstaande figuur.



Ligging kilometer met hoogste groepsrisico

Albemarle Catalysts Company B.V.

Op ongeveer 500 meter ten oosten van het plangebied is de BRZO inrichting Albemarle Catalysts Company B.V. gevestigd. Op basis van de ev-signaleringskaart is herleid dat het plangebied ruim buiten de aanwezige PR 10-6 en 10-8 contouren is gelegen (zie figuur hieronder). Het is mogelijk dat het bedrijf een (toxisch) invloedsgebied heeft dat over het plangebied is gelegen. In de verantwoording van het groepsrisico wordt hieronder daarom ook ingegaan op een aanwezig toxische invloedsgebied.

Risicoafstanden van het bedrijf Albemarle Catalysts Company B.V. (ev-signaleringskaart.nl) met plangebied Exclusiva

Verantwoording groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is, zoals hierboven aangegeven, verplicht ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water. Ten aanzien van het BRZO bedrijf Albemarle Catalysts Company B.V. is mogelijk ook een gifwolk scenario relevant. Tot slot is de hogedruk aardgastransportleiding W-572-13 relevant.

In dit hoofdstuk worden elementen aangedragen voor de invulling van de verantwoordingsplicht door het bevoegd gezag: de gemeenteraad van Amsterdam. Deze elementen zijn afgeleid uit het Bevb en het Bevt en zijn tevens omschreven in hoofdstuk twee van deze rapportage en in de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico. Ter verantwoording van het groepsrisico dienen, naast de hoogte van het groepsrisico, enkele kwalitatieve elementen beschouwd te worden. In dit hoofdstuk zijn alle elementen beschouwd.

Scenario's

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Amsterdam Muiderpoort – Amsterdam Singelgracht, de corridor Amsterdam – Rijn, de hogedruk aardgastransportleiding W- 572-13 en ook het bedrijf Albemarle Catalysts Company B.V. Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling zijn een gifwolk (ten aanzien van de spoorlijn, de (vaar)weg en het BRZO bedrijf) en een fakkelbrand (ten aanzien van de hogedruk aardgastransportleiding) relevant. De gevolgen van deze scenario's zijn verschillend. In deze paragraaf worden de scenario's verduidelijkt.

Gifwolk scenario

Een gifwolk heeft een groot invloedsgebied en drijft af met de wind. Het invloedsgebied (1% letaliteitsgrens) van een gifwolk kan daarmee meerdere kilometers strekken. Buiten dit gebied kunnen nog gewonden vallen, waardoor hier ook hulpverlening nodig kan zijn. Afhankelijk van de eigenschappen van de toxische stoffen, kan een persoon bij inademen van de gifwolk komen te overlijden of schade aan de luchtwegen ondervinden.

Fakkelbrand

Bij het scenario fakkelbrand wordt uitgegaan van directe ontsteking van het uitstromende gas door statische of kinetische energie. Hierdoor ontstaat een fakkelbrand. Een fakkelbrand heeft hittestraling tot gevolg. De eerste fase, de eerste 20 seconden na de breuk, is de warmtestraling het grootst. Het uitstroomdebiet loopt binnen enkele minuten na de breuk terug totdat een stabiel uitstroomdebiet wordt bereikt. Dit stabiele uitstroomdebiet blijft aanwezig totdat de leidingbeheerder het getroffen leidingdeel met afsluiters inblokt.

Afhankelijk van de locatie van de breuk, het soort leiding en de aan- of afwezigheid van andere leidingen in de omgeving, kan dit enkele uren duren. Na het inblokken blijft de fakkel branden totdat de druk in de leiding gelijk is aan de omgevingsdruk.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Het gewenste handelingsperspectief in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) is afhankelijk van het scenario. Gerichte risicocommunicatie met gebruikers van het gebouw (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten).

Bij een dreigend incident, kan vluchten de beste optie zijn. Om goed te kunnen vluchten bij brand in het gebouw, zijn er vanuit het Bouwbesluit eisen gesteld aan de ontvluchtingsmogelijkheden. Bij een (dreigend) incident waarbij toxische stoffen vrij komen, is het van belang dat aanwezigen naar binnen kunnen vluchten en de ramen en deuren kunnen sluiten zodat de toxische stoffen niet naar binnen kunnen komen. Ook is het van belang dat de toxische stoffen niet via de ventilatie naar binnen kan komen. Centraal afsluitbare mechanische ventilatie is hierbij een relatief goedkope veiligheidsmaatregel.

Beperkt zelfredzame groepen

De beoogde ontwikkeling is een ‘gemengd’. De gebruikers hiervan vallen niet specifiek onder de niet (of beperkt) zelfredzame personen. De beoogde school en kinderdagverblijf worden buiten het invloedgebied van risicobronnen gerealiseerd. Er zal derhalve niet verder worden ingegaan op de zelfredzaamheid van beperkt zelfredzame groepen.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een gifwolk

In het geval van een gifwolk dient men te schuilen in een gebouw en de ramen en deuren gesloten te houden. Gebouwen kunnen geschikt worden gemaakt als schuillocatie. De geschiktheid als schuillocatie wordt verhoogd wanneer mechanische ventilatie voorzien wordt van een (centraal bediende) noodschakelaar. Het is een goedkope maatregel die bij een calamiteit met giftige stoffen zeer effectief kan zijn. Deze maatregel is niet direct te borgen in de ruimtelijke procedure, maar overwogen kan worden om een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan op te nemen waarin is aangegeven dat alleen omgevingsvergunning wordt verleend als de mechanische ventilatie uitgeschakeld kan worden.

Ook hier geldt dat gerichte risicocommunicatie met bewoners en andere aanwezigen (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering in geval van een calamiteit van het gebied sneller verloopt.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een fakkelbrand

In het geval van een fakkelbrand is er geen tijd om te vluchten en zullen alle personen binnen de 100 procent-letaliteitscontour slachtoffer worden. De 100 procent-letaliteitscontour ligt op 80 meter. Binnen deze afstand waardoor iedereen binnen dit grensgebied zal te komen overlijden. Het geprojecteerde plan bevindt zich op 135 meter. Afhankelijk van de richting van de fakkelbrand kan er geschuild worden in het gebouw of in de schaduw van het gebouw (ten opzichte van de fakkelbrand). Dit betekent dat er geschuild kan worden in het gebouw of ten westen en ten zuiden van het gebouw. Deze zijden dienen daardoor beschikbaar te zijn om te kunnen vluchten.

Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De verschillende scenario's vragen allen een ander aanvalsplan. De mate waarin uitvoering aan deze aanvalsstrategieën kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen).

Gifwolk

Een gifwolk is lastig te bestrijden. In sommige gevallen is het mogelijk om een gifwolk neer te slaan met een watergordijn.

Fakkelbrand

In geval van een fakkelbrand spuit aardgas onder hoge druk uit de leiding Voor de brandweer bestaat geen bestrijdingsstrategie om de brand te doven. Gasunie zal op afstand de leiding afsluiten waarna het gas tussen de inblokking moet opbranden en de fakkelbrand na verloop van tijd redden van slachtoffers, het koelen van panden in de omgeving en het bestrijden van secundaire branden.

De Veiligheidsregio heeft protocollen voor het bestrijden van deze scenario's. Het gebied is voor de brandweer (en andere nood- en hulpdiensten) in elk geval goed te bereiken via meerdere omliggende wegen, en er is te allen tijde voldoende bluswater aanwezig.

Conclusie

De ontwikkeling van het plangebied is beoordeeld op gebied van externe veiligheid. Uit het onderzoek is gebleken dat er meerdere relevante risicobronnen aanwezig zijn, dit betreffen: Spoorlijn route 280 (Amsterdam Muiderpoort – Amsterdam Singelgracht), de vaarweg Corridor Amsterdam – Rijn, de hogedruk aardgastransportleiding 572-13, de route gevaarlijke stoffen over de Johan van Hasseltkade en het BRZO bedrijf Albemarle Catalysts Company B.V.

Voor de verschillende risicobronnen is een invulling gegeven aan de verantwoordelingsplicht. In het bestemmingsplan zijn functies voor minder zelfredzame groepen binnen de invloedszone van de gasleiding uitgesloten. Ook is met het oog op een toxisch scenario in de regels het toepassen van handmatig te bedienen mechanische ventilatie verplicht gesteld en kan het college nadere eisen stellen aan de situering van vluchtwegen en schuiplaatsen.

Voor de hulpverlening is het van belang dat de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen in het plangebied voldoende zijn. Voor informatie over een toereikende bereikbaarheid en bluswatervoorziening verwijzen wij naar de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en het Bouwbesluit 2012.

De breedte van het IJ en de ligging ten opzichte van het Hamerkwartier maakt dat het zicht momenteel voldoende is voor een goede doorvaart van beroeps- en recreatievaartuigen. Ook is er geen hinder

vanwege licht en is geen sprake van verstoring van het marifoonverkeer.

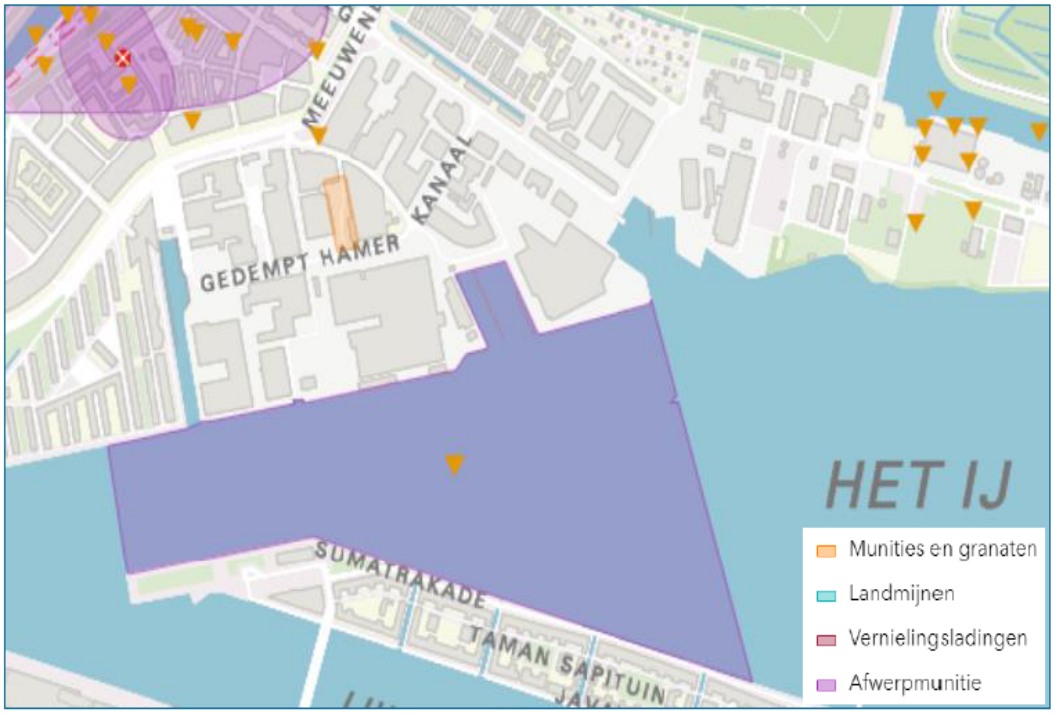
Met het opnemen van regels voor de aandachtspunten vanuit de scenario's gifwolk en fakkelbrand, vormt het thema externe veiligheid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Gelet op het grote belang van de ruimtelijke ontwikkeling worden restrisico's aanvaardbaar geacht.

4.12 Niet gesprongen explosieven

Niet gesprongen explosieven

Op de bommenkaart van de gemeente Amsterdam is te zien of er niet gesprongen explosieven of verdachte locaties in en om Hamerkwartier aanwezig zijn. In het plangebied is de locatie aan de Beitelkade verdacht op munitie en granaten. De verdachte locatie is weergegeven in onderstaamde figuur.

Buiten het Hamerkwartier liggen meerdere verdachte locaties. Ten noorden van de Meeuwenlaan ligt een groot gebied in Noord dat verdacht is op afwerpmunitie (brisantbommen). Ook het IJ tussen Java-eiland en Hamerkwartier is hierop verdacht als gevolg van een bombardement op 9 oktober 1940 in het toenmalige Afgesloten IJ.



verdachte locaties Hamerkwartier

Indien er werkzaamheden zullen plaatsvinden in gebieden die als verdachte locaties voor niet gesprongen explosieven worden aangemerkt, zal er een risicoanalyse moeten worden uitgevoerd om de potentiële gevaren van deze niet gesprongen explosieven in beeld te krijgen.

Plangebied Exclusiva

Uit de risico analyse voor de Beitelkade (zie bijlagen) is gebleken dat in 1946 bij baggerwerk in de

Beitelhaven een voorwerp is ontploft, waarbij een persoon gewond raakte. De gebeurtenis was aanleiding om de locatie van de inmiddels gedempte haven als verdacht te kwalificeren op de CE bodembelastingkaart van de gemeente Amsterdam. Uit recent beschikbaar gekomen gegevens is gebleken dat na onderzoek in september 1946 door de Mijnopruimingsdienst van de Koninklijke Marine verder gebaggerd kon worden. Over de aard van het ontplofte voorwerp (koperen buis) is geen uitsluitsel te geven. Het was in elke geval geen brandbom. Het meest aannemelijk is een niet ontplofte luchtafweergranaat. Er waren enkele metaalverwerkende bedrijven gevestigd aan de Beitelhaven. Een eventuele dump van explosief materiaal is onwaarschijnlijk.

In de Risicoanalyse is naar voren gekomen dat de toenmalige waterbodem van de haven (vóór september/oktober 1946) op NAP -2,40 m of dieper lag, afgezien van taluds. Bij de demping in 1985-1987 zijn stalen damwandprofielen aangebracht. Het is niet bekend welke techniek daarbij is gebruikt: duwen, heien of trillen. Het aanbrengen van de damwand heeft geen calamiteit veroorzaakt. Het dempingsmateriaal is aangebracht tot een hoogte van ruim NAP +1 m. De voormalige waterbodem bevindt zich nu op een (aangenomen) diepte van circa NAP -3,5 m.

Conclusie

Voorgenomen werkzaamheden in de bodem kunnen uitgevoerd worden zonder aanvullend onderzoek, zoals detectie. Ook boringen en sonderingen in de verdachte laag, zijn niet aan beperkingen gebonden. Bij ontgravingen onder het niveau van NAP -3,5 m wordt aanbevolen om attent te zijn op het aantreffen van voorwerpen die lijken op een koperen buis. Wat betreft potentiele ondergrondse obstakels worden proefsleuven aanbevolen ter plaatse van de in 1985-1987 aangebrachte damwanden om te verifiëren of het bovenste deel is afgebrand.

Aanbevolen wordt om bij boringen en/of sonderingen voor de geplande ondergrondse parkeergarage de huidige diepteligging van de voormalige waterbodem vast te stellen.

Tenslotte wordt aanbevolen om de bevindingen uit dit rapport te delen met de ontwikkelaar/erfpachter, aangezien de heiwerkzaamheden in een deel van de openbare ruimte aan de oostzijde van de Beitelkade worden uitgevoerd.

Geconcludeerd kan worden dat niet gesprongen explosieven geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.13 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Beleid

Het archeologische erfgoed bestaat uit structuren en voorwerpen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving. Het beleid voor het archeologisch erfgoed heeft dan ook veel raakvlak met dat van de ruimtelijke ordening. Voor een optimale integratie van archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk onder andere de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast, en de Erfgoedwet geïntroduceerd. De Monumentenwet is per 1 juli 2016 vervallen, maar het deel dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving blijft via het Overgangsrecht in de Erfgoedwet van toepassing.

Rijk

In 1992 hebben de Europese ministers van Cultuur het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als

het Verdrag van Malta). Deze culturele overeenkomst had tot doel om meer bewustzijn van het Europese erfgoed te creëren en in het bijzonder het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beter in stand te houden. In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem *(in situ)* tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud *ex situ*). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. In de Monumentenwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden. De Erfgoedwet bevat een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zogenaamde meldingsplicht).

Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen gebruikt de provincie Noord-Holland de Omgevingsvisie, de leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC). Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Omgevingsverordening in acht te nemen. Op de ILC zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. Naast de ILC beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis. De waardestellingen van de ILC en AMK zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd. Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed. Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in een bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen. De Monumentenwet biedt een tweetal mogelijkheden (artikelen 39-40) die Monumenten en Archeologie heeft uitgewerkt in de modelregels archeologie.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsgunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m^2 of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen (Appendix: Beleidsvarianten). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

Erfgoed voor de stad

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei. Actuele ontwikkelingen in de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

In de Erfgoedagenda (Erfgoed voor de stad, 2016) worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad.Erfgoed vertegenwoordigt een brede cultuurhistorische, sociaal-maatschappelijke, economische en ook een ecologische waarde. Deze waarden worden kwalitatief en steeds meer ook kwantitatief in beeld gebracht.

Via permanent onderzoek ontdekken en duiden architectuurhistorici, bouwhistorici en archeologen de elementen van de stad die het verhaal vertellen van haar ontwikkelingsgeschiedenis. Zij geven aan wat de waarden ervan zijn en waarom. Het voor iedereen vindbaar en begrijpelijk maken van deze kennis wordt steeds belangrijker.

De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie. Monumenten en Archeologie levert daarvoor de gegevens en de analyse.

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

De uitvoering van archeologisch onderzoek is gebonden aan de Beoordelingsrichtlijn Archeologie (BRL SIKB 4000) en daarmee samenhangend de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt onder meer onderscheid gemaakt tussen Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, en het doen van Opgravingen (Appendix: stroomschema).

Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Archeologisch veldonderzoek wordt, afhankelijk van de bodemingreep en de verwachting, voorafgaand aan of tijdens de civieltechnische werkzaamheden (variant archeologische begeleiding) uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

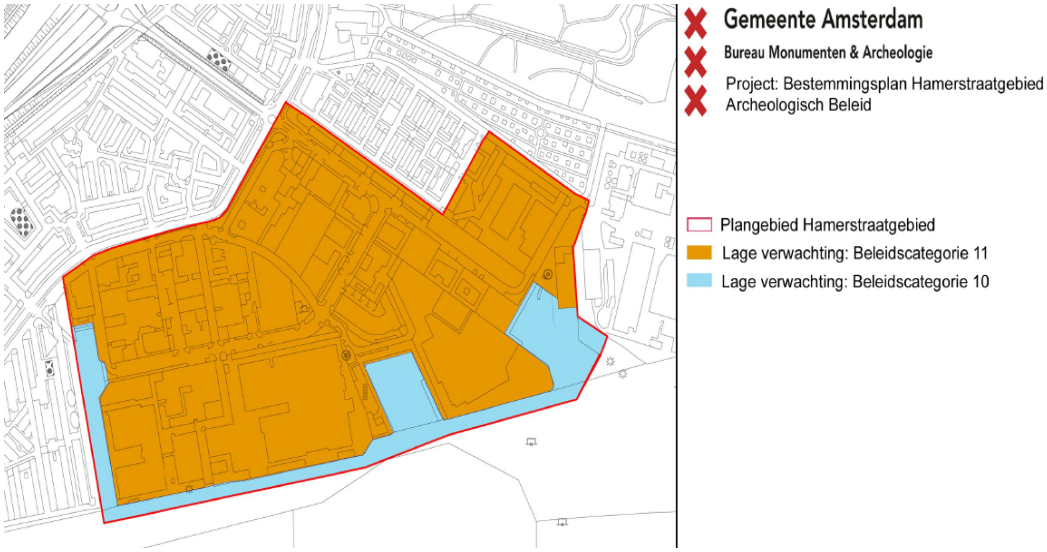
Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

Plangebied Exclusiva

Ten behoeve van het geldende bestemmingsplan Hamerstraatgebied (2013) is een archeoogisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage). Wat de bodemopbouw van het plangebied betreft kan er vanuit gegaan worden dat in het aangeplempte gebied het maaiveld zich ca. 4 m boven de oorspronkelijke IJbodem bevindt, wat betekent dat eventuele archeologische sporen zich vanaf een diepte van 4 meter onder het huidige maaiveld bevinden.

In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Wel zijn op een aantal vergelijkbare locaties waarnemingen gedaan en/of archeologisch onderzoek uitgevoerd. De vondsten en structuren die op deze vindplaatsen werden gedocumenteerd vormen een graadmeter voor het archeologisch potentieel van het plangebied. De archeologische overblijfselen kunnen bestaan uit scheepswrakken of afval uit de historische periode (13de-20ste eeuw). Ook kunnen er in de diepere ondergrond (dieper dan 12 m ÷ NAP) overblijfselen uit prehistorische tijdsvakken voorkomen. De desbetreffende vondsten en vindplaatsen worden in het bureauonderzoek kort beschreven.

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het Hamerstraatgebied voornamelijk materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de historische scheepvaart in het (voormalige) watergebied. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied. Op basis van het bureauomderzoek is een archeologische beleidskaart van het plangebied Hamerstraatgebied opgesteld, bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen.



Beleidskaart Hamerkwartier

De locatie Exclusiva kent een beperkte kans op archeologische waarden en vondsten. Hiervoor geldt dat er pas een archeologisch bureauonderzoek nodig is wanneer een ingreep omvangrijker is dan 10.000 m² en dieper gaat dan 4 meter onder NAP (beleidscategorie 11).

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Voor het plangebied geldt op basis van de beleidskaart een lage archeologische verwachting. In de regels is de archeologische waarde door middel van een dubelbestemming geborgd conform beleidscategorie 11.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Cultuurhistorie

Beleid

In Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (2011).

Gebieden van zeer grote cultuurhistorische waarden kunnen op grond van de Monumentenwet worden aangewezen als beschermd stadsgezicht. Beschermde stads- en dorpsgezichten zijn gebieden die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, hun onderlinge samenhang of hun wetenschappelijke of cultuur-historische waarde. Het gaat in een beschermd gezicht niet alleen om de afzonderlijke gebouwen die een bepaalde waarde vertegenwoordigen, maar juist om de onderlinge samenhang en de daarbij behorende structuur, dan wel aanleg, die een cultuurhistorische betekenis heeft.

Hamerkwartier en plangebied Exclusiva

Ten behoeve van de Projectnota is een cultuurhistorische studie uitgevoerd (zie bijalge). De projectnta gaat uit van behoud van enkele opstallen uit cultuurhistorische overwegingen. Behoud van deze panden betekent dat de belangrijkste cultuurhistorische opstallen behouden blijven. De mate van stedelijkheid is relevant voor de ensemblewaarden van deze panden. In de huidige situatie zijn de historisch waardevolle gebouwen omgeven door industriële bebouwing met weinig ruimtelijk-visuele of historische kwaliteit. Een gepolijst beeld met moderne bebouwing die de historische panden in schaal overstijgt leidt tot verlies van historische waarden die voortvloeien uit de ruimtelijke samenhang tussen de panden en hun omgeving. Kenmerkend voor het gebied is de combinatie van kleinschalige en grootschalige bedrijvigheid, die zich ruimtelijk vertaald heeft in het verschil in korrelgrootte van de verkaveling. De wijze van inrichting van de kavels loopt eveneens sterk uiteen: op sommige plekken kenmerkt het gebied zich door strakke rooilijnen aan de straatzijde, op andere door de rommelige interne structuur van de bedrijfskavels.

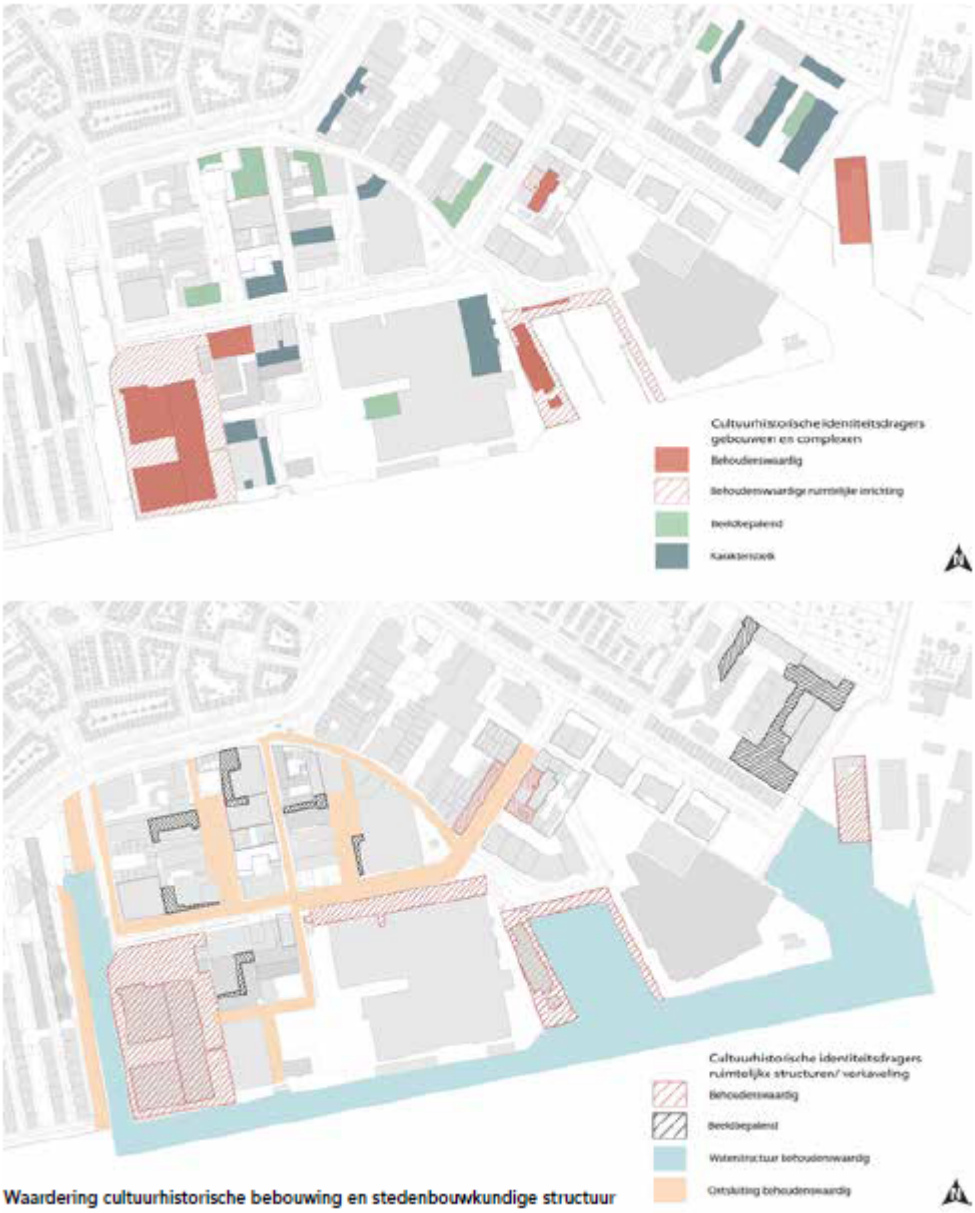
De historisch-geografische kwaliteiten van het Hamerkwartier worden gekenmerkt door:

- De betekenisvolle stedelijke ruimten met directe relatie tot het water: insteekkanalen, hellingbaan, kades;
- De kenmerkende, gevarieerde industrieterreinstructuur, gebaseerd op kanalenontsluiting in relatie tot de maatvoering van de kavels en inrichting van de kavels met ruige karakter, rafelranden;
- Contrast tussen besloten industriegebied met (soms verrassende) doorkijkjes en weidse, lange zichtlijnen over het IJ/Noordzeekanaal.

De stedenbouwkundige opzet van de herontwikkeling heeft invloed op de huidige cultuurhistorische identiteit. Vanuit een strategie van verlies en schadebeperking is het gebied gebaat bij het zoveel mogelijk in stand houden van de bestaande stedenbouwkundige structuur. Echter, bij beschouwing van erfgoed als factor in ruimtelijke dynamiek, staat onderhandeling en revitalisering meer centraal. In deze

benadering staat behoud van *unique selling points* centraal. Dat betekent dat bij handhaving van de hierboven genoemde belangrijkste historisch geografische kwaliteiten (relatie met het IJ, kenmerkende structuur en ruige karakter en rafelranden) het cultuurhistorisch belang wel vaart.

In aanvulling op de drie kenmerkende historische geografische kwaliteiten zijn de cultuurhistorisch betekenisvolle havengerelateerde complexen en gebouwen eveneens van kenmerkende kwaliteit. Het gaat om de volgende panden en elementen zoals opgenomen in de figuren hieronder.



Cultuurhistorische identiteitsdragers gebouwen, complexen en structuren (bron: cultuurhistorische studie 2017).

In de concept Investeringsnota worden de geinventariseerde kwaliteiten onderkend. Ten aanzien van de te handhaven bebouwing is in de nota opgenomen dat in enkele gevallen de stedenbouwkundige structuur wel moet worden aangepast om te kunnen voldoen aan de verdichtingsopgave. Hierbij kan de

huidige bebouwing en openbare ruimte niet behouden blijven. De in het Hamerkwartier te handhaven bebouwing is weergegeven in bijgaand kaartbeeld. Er is zowel sprake van te handhaven waardevolle gebouwen (ca. 100.000m2) dan wel gebouwconstructies, als het conserveren van waardevolle bestemmingen (adequate gebouwen, ca. 87.000m2). Deze twee verschillende vormen van behoud komen ook gecombineerd voor. Voor het behouden van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en gebouwconstructies geldt dat de concrete invulling hiervan nog in een volgende fase nader zal worden uitgewerkt, in samenspraak met de dienst Monumenten en Archeologie.

Overzicht te handhaven gebouwen/complexen (bron: concept Investeringsnota)

Voor de planlocatie Exclusiva is de afweging gemaakt om de karakteristieke bebouwing niet te behouden. De smalle openbare ruimte van de Beitelkade blijft de stedenbouwkundige structuur behouden.

Beschermde stads- en dorpsgezichten en monumenten

Hamerkwartier ligt op circa een kilometer meter afstand van de Amsterdamse grachtengordel die in 2010 een plaats kreeg op de UNESCO Werelderfgoedlijst. De Amsterdamse grachtengordel is uniek door zijn bouwkunst en fysieke verschijning van de grote economische, politieke en culturele ontwikkeling die Amsterdam doormaakte in de Gouden Eeuw. De erkenning van de grachten en grachtenpanden als uniek erfgoed zorgt voor internationale bekendheid voor de stad. Daarnaast wordt hiermee het behoud en de conservering gestimuleerd, waardoor huidige en toekomstige generaties kunnen blijven genieten van de unieke manier van leven op de grachten.

De grachtengordel is door UNESCO verdeeld in twee zones: de zogenaamde kern met daaromheen een bufferzone (zie figuur hieronder). De kern bestaat uit het daadwerkelijke Werelderfgoed, waaraan de bufferzone direct grenst. Deze buffer dient ter bescherming van de kern, die grotendeels bestaat uit 17e en 18e-eeuwse panden in redelijk tot goede conditie. Hamerkwartier ligt buiten de bufferzone.

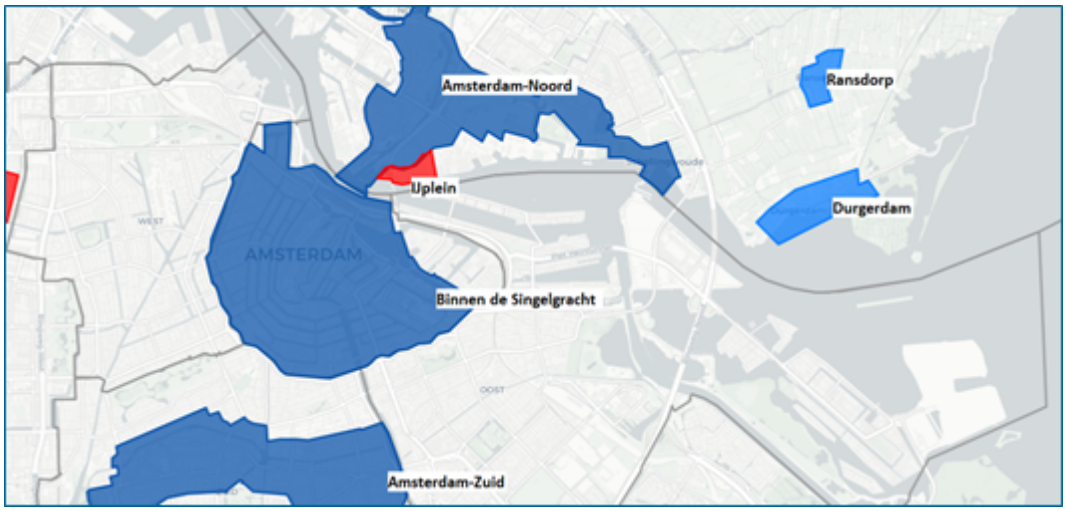
UNESCO werelderfgoed grachtengrodel Amsterdam in twee zones

Hamerkwartier ligt in de omgeving van diverse beschermde stadsgezichten, namelijk Amsterdam Noord, Durgerdam en Amsterdam-Binnen de Singelgracht (zie figuur hieronder):

- Op 3 maart 2014 is Amsterdam-Noord door het Rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het beschermd stadsgezicht omvat de belangrijkste dragers van de historische ontwikkeling die dit gebied in de periode 1850-1940 doormaakte: ten eerste de Waterlandse Zeedijk met de dijkdorpen Schellingwoude, Nieuwendam, Buiksloot en de lintbebouwing Oostzanerdijk; daarnaast het 19e-eeuwse ontwikkelingsgebied, met name de Volewijck en delen van de Nieuwendammer- en Buiksloterhampolder, met het Noordhollands Kanaal als belangrijkste as. Ten slotte de reeks tuindorpen die in de eerste helft van de 20e eeuw binnen deze structuur tot stand kwam, ook wel de '20-40 gordel' van Noord genoemd. Hierbij wordt de visuele relatie met het IJ als een van de belangrijke kwaliteiten gezien.
- Het rijksbeschermd dorpsgezicht Durgerdam wordt gekarakteriseerd door dijkbebouwing die bestaat uit vrijstaande houten vissershuisjes. De haven is een belangrijk element in het geheel. De kerk en het oude dorpshuis vormen door de ligging en de markante vorm van de klokkentoren het hart van het dorp. Het dorp is in 1976 als beschermd dorpsgezicht aangewezen.
- Op 1 februari 1999 is de gehele Amsterdamse binnenstad (binnen de Singelgracht) aangewezen als beschermd stadsgezicht. De stedenbouwkundige structuur, bebouwing en publieke ruimten vormen samen één van de mooiste, grootste en best bewaarde historische binnensteden van Europa. De omvang van het beschermd stadsgezicht is gelijk aan de omvang van het Unesco werelderfgoed.
- IJplein is sinds 17 december 2020 onderdeel van het beschermd dorps- en stadsgezicht. Het bestaat uit een in jaren '80 opgebouwde wijk op verouderd haventerrein. De straten zijn zo gesitueerd dat zoveel mogelijk bewoners het IJ kunnen zien. Het grenst aan Hamerkwartier, met het Motorkanaal als buffer tussen de buurten.

De aanwijzingsbesluiten van de beschermde stadsgezichten gaan uit van het onderkennen van de historische karakteristieke structuur en ruimtelijke kwaliteiten van de gebieden. Dit is een zwaarwegend belang bij toekomstige ontwikkelingen binnen dit gebied. Dit geldt dus niet voor de ontwikkeling van Hamerkwartier. Hiervoor gelden geen belemmeringen als gevolg van de beschermde stadsgezichten, met name omdat de huidig bestaande landschappelijke structuren en zichtlijnen worden gerespecteerd. In het MER wordt wel ingegaan op de impact van de hoogbouw op het uitzicht vanuit het omliggende

gebied.



Beschermde stadsgezichten Amsterdam

Vanuit het Unesco-werelderfgoed geldt dat hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat – daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een eenheid 'vergroeid' is geraakt – dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.

Uit de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage (HER) blijkt dat vanuit het werelderfgoed de hoogbouw niet storend zichtbaar zal zijn.

Door de hoogbouw bij Hamerkwartier wordt invulling gegeven aan de ambities uit de Structuurvisie, Koers 2025 en de ontwerp Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Met de realisatie van onder andere Sluisbuurt, Hamerkwartier, Overhoeks, NDSM en Haven-Stad krijgen de IJ-oevers een totaal nieuw aangezicht.

Het bestemmingsplan voor het plangebied voorziet in de mogelijkheid van het realiseren van 2 hoogbouwaccenten van 45 en 60 meter mits deze 'rank' zijn. Onder voorwaarden - zoals verwoord in de regels van het bestemmingsplan - kan deze bouwhoogte worden verhoogd naar 51 respectievelijk 70 meter. Deze extra bouwhoogte is alleen toegelaten als die hogere bouwhoogte afdoende bijdraagt aan het bereiken van de beoogde stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld door het realiseren van hoge verdiepingshoogtes en het realiseren van collectieve ruimten voor bewoners. De twee beoogde hoogbouwaccenten zijn onderdeel van de uitgevoerde HER. De beoordeling van de landschappelijke inpassing, windklimaat en bezonning zijn daarmee ook representatief voor nu voorliggend bestemmingsplan.

Conclusie

Uit de uitgevoerde hoogbouweffectrapportage en het daarop uitgebrachte advies (zie paragraaf 4.4.) kan worden geconcludeerd dat de hoogbouwaccenten niet storend zichtbaar zijn vanuit het Unesco gebied en niet storend vanut de beschermde stadsgezichten, en passen in het beoogde beeld aan het IJ zoals aangegeven in de ontwerp Omgevingsvisie Amsterdam 2050. De regels van het bestemmingsplan geven randvoorwaarden voor de hoogbouwaccenten en maken het mogelijk om 'vinger aan de pols' te houden op een juiste inpassing.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 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.

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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 meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén 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 bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn.

5.2 Artikelgewijze toelichting

5.2.1 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht.

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. Relatief nieuwe begrippen, zoals het onderscheid tussen 'hybride bedrijf' en 'productief bedrijf', zijn zo concreet en objectief mogelijk geformuleerd, conform hetgeen hierover is opgenomen in de Investeringsnota voor het Hamerkwartier.

Ook is hier aangeduid- middels het begrip 'bestemmingplan'- dat het gaat om een bestemmingsplan met een verbrede reikwijdte, als bedoeld in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. In een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte zijn niet uitsluitend regels over een 'goede ruimtelijke ordening' opgenomen, maar staat net als straks onder de Omgevingswet de 'fysieke leefomgeving' centraal. Dit betekent dat in het plan regels kunnen worden opgenomen over o.a. het waarborgen van de veiligheid, gezondheid, milieu, welstand, natuurbescherming en duurzaamheid.

- **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

- **Gemengd**

Dit artikel geeft de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de planlocatie. Het artikel borgt het beoogde gemengde programma van wonen, werken en voorzieningen. De belangrijkste bouwbepalingen zien op de maximale bouwhoogte; Deze bedraagt in de basis 9 meter voor de bedrijfshallen en 17 meter voor de rest van het plangebied. Voor de school en de hoogbouwaccenten zijn grotere hoogten toegestaan. Voor de hoogbouwaccenten geldt dat een maximale bouwhoogte van 45 en 60 meter is vastgelegd. Met een voorwaardelijke verplichting is een grotere hoogte onder voorwaarden mogelijk tot 51 respectievelijk 70 meter. Bij deze voorwaardelijke verplichting voor de grotere hoogte van de torens en bij het afwijken van de bouwregels geldt dat sprake moet zijn van een aantoonbaar aanvaardbare stedenbouwkundige inpassing. In het kader hiervan wordt het oordeel van de supervisor gevraagd. Door het opnemen van voorwaardelijke verplichtingen en nadere eisen wordt een goede inpassing van de hoogbouwaccenten in de basis geborgd. Belangrijke voorwaarde voor het bouwen van hogere hoogbouwaccenten dan 45 en 60 m is dat deze - overeenkomstig paragraaf 'Toren/Hoogbouw' van deel B van de investeringsnota - afdoende bij aan het bereiken van de beoogde stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld door het realiseren van hoge verdiepingshoogtes en het realiseren van collectieve ruimten voor

bewoners. Tenslotte is het maximale bouwvolume bovengronds vastgelegd, en het maximaal volume voor de woonfuctie, alsmede de mix van wonen en niet-wonen in de plint.

Voor de verschillende niet-woonfuncties zijn maximale metrages opgenomen in de gebruiksregels. Van belang is vooral het borgen van de werkfunctie. Voor Hamerkwartier geldt dat de nadruk moet liggen op stadsverzorgende productieve bedrijven. Ook hybride bedrijhven met een iets groter kantooraandeel zijn mogelijk. Daarnaast zijn maatschappelijke voorzieningen (school en kinderdagverblijf), dienstverlening, kantoren, horeca en cultuur en onspanning (leisure) - onder voorwaarden - mogelijk. Voor horeca en cultuur en ontspanning geldt dat de positionering van deze functies van belang is; deze is in de regels voorgeschreven. Met de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-2' is aangeduid waar het schoolplein komt.

Ter verzekering van een goede borging van waterhuishoudkundige aspecten, zijn enkele planregels opgenomen, zoals de verplichting om een geohydrologisch onderzoek te overleggen bij de voorgenomen bouw van een parkeergarage; het kruipruimteloos bouwen en het verbod op gebruikmaking van uitlogende en toxische bouwmaterialen.

- **Verkeer**

De openbare ruimte heeft de bestemming Verkeer. Binnen deze bestemming is de realisering van een pocketpark en speelvoorzieningen mogelijk, deze is aangegeven met de aanduiding 'groen' (streven is circa 1.000m2 groen). De focus ligt op de verblijfsfunctie, voetgangers en fietsers; auto is te gast. De Beitelkade zal alleen toegankelijk zijn voor incidenteel autoverkeer en nood-en hulpdiensten. Bedrijven blijven bereikbaar voor laden en lossen verkeer.

- **Waarde - Archeologie**

De gronden binnen het plangebied kennen een beperkte archeologische verwachting. Deze gronden hebben een dubbelbestemming Waarde - Archeologie- gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 10.000 m² en dieper is dan 4 meter onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.
Voor zover de op de verbeelding aangegeven (dubbel)bestemming geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de bepalingen van artikel 5 en in de tweede plaats de bepalingen van artikel 3.

- **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.

- **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 gebruiksregels**

In deze regel is de geluidzone industrieawaai opgenomen. Hiermee wordt het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasselkade Oost beschermd.

- **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.

- **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 6 Economische uitvoerbaarheid

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 het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, anderszins is verzekerd via het erfpachtstelsel. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Het planschaderisico wordt via een planschadeverhaalsovereenkomst verhaald op de ontwikkelaar.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)/ Maatschappelijk overleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan op 10 december 2020 verzonden aan de hierna volgende instanties; ook is het voorontwerpplan binnen de gemeente ambtelijk voorgelegd:

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu/ Rijkswaterstaat West Nederland Noord;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
4. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet
5. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
6. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT/Luchtvaart);
7. Liander;
8. Vattenfall (voorheen Nuon);
9. TenneT;
10. NV Nederlandse Gasunie;
11. GGD;
12. GVB Exploitatie BV;
13. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
14. Vervoerregio Amsterdam;
15. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
16. Bureau Monumenten &Archeologie;
17. Ruimte en Duurzaamheid gemeente Amsterdam, structuurvisietoets;
18. Verkeer en Openbare Ruimte gemeente Amsterdam;

[PM Advies Dagelijks bestuur stadsdeel Noord: vindt plaats gelijktijdig met tervisielegging ontwerpplan Exclusiva Hamerkwartier,-MER Hamerkwartier en inspraak op Investeringsnota Hamerkwartier**]**

In een separate Nota van vooroverleg zijn de reacties van de overlegpartners samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de vooroverleg reactie heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan. De Nota is opgenomen in de bijlage 26 van de toelichting van het bestemmingsplan.

7.2 Participatie

Op grond van de Algemene inspraakverordening (artikel 2, derde lid, onder a) is bepaald dat er geen inspraak wordt verleend, als het beleidsvoornemen bij of krachtens wettelijk voorschrift van inspraak is uitgesloten of al bij of krachtens wettelijk voorschrift in een openbare voorbereidingsprocedure is voorzien. De wet voorziet in een procedure om te komen tot vaststelling van een bestemmingsplan en in deze procedure is voorzien in een wettelijke voorbereidingsprocedure. Op grond van het voorgaande is op stedelijk niveau geen inspraak meer van toepassing op bestemmingsplannen. Er heeft derhalve geen inspraak plaatsgevonden op het voorliggende conceptontwerp bestemmingsplan.

7.3 Zienswijzen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Exclusiva Hamerkwartier' met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 20 mei tot en met 30 juni 2021 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Er zijn .. zienswijzen ingediend.

Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan heeft het ontwerpbesluit voor hogere geluidswaarden industrielawaai ter inzage gelegen.