

1e Herziening Amstelveen Stadshart - Palet- Noord

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	6
Hoofdstuk 2 Beleidskader	7
2.1 Rijksbeleid	7
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	12
2.3 Gemeentelijk beleid	15
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving en overige aspecten	20
3.1 Beschrijving plangebied	20
3.2 Stedenbouwkundige structuur	20
3.3 Groen- en waterstructuur	21
3.4 verkeersstructuur	22
Hoofdstuk 4 Milieuaspecten	24
4.1 Bodem	24
4.2 Water	26
4.3 Geluid	27
4.4 Luchtkwaliteit	30
4.5 Externe veiligheid	33
4.6 Duurzaam bouwen en energie	34
4.7 Natuurbescherming	34
Hoofdstuk 5 Planopzet	38
5.1 Algemeen	38
5.2 Hoofdlijnen van de juridische regeling	40
5.3 Plankaart	40
5.4 De bestemmingen	40
5.5 Handhaving	42
Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid	44
Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
7.1 Overleg met de bevolking	45
7.2 Overleg met instanties	45
7.3 Vaststelling	46
Bijlagen	47
Regels	50
Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS	51
Artikel 1 Begrippen	51
Artikel 2 Wijze van meten	56

Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	57
Artikel 3	Bedrijf-Nutsvoorzieningen Regelstations	57
Artikel 4	Groen	58
Artikel 5	Groen 1	59
Artikel 6	Maatschappelijk	60
Artikel 7	Verkeer-Verblijfsgebied	62
Hoofdstuk 3	Algemene regels	63
Artikel 8	Anti-dubbeltelregel	63
Artikel 9	Algemene bouwregels	64
Artikel 10	Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2	66
Artikel 11	Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3	67
Artikel 12	Algemene ontheffingsregels	68
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	69
Artikel 13	Overgangsrecht	69
Artikel 14	Slotregel	70
Bijlagen bij Regels		72

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

In december 2004 is het Programma Integraal Accommodatiebeleid (PIA) vastgesteld door de Raad. In dit programma staat een goede kwaliteit van de huisvesting van de scholen centraal. Er zal worden aangestuurd op het terugdringen van het aantal dislocaties van scholen.

De uitvoering van het totale programma is begin 2005 van start gegaan met de scopefase voor de scholenbouwprojecten en het huisvesting van woningen en kantoren op de vrijgekomen locaties. Rond 2012 zal het totale programma zijn afgerond.

Als uitgangspunt voor het programma wordt gehanteerd dat de scholen voor basis- en voortgezet onderwijs in een periode die loopt van 2006 tot 2011 in één nieuw of uitgebreid gebouw of complex zijn gehuisvest, dat is aangepast aan de actuele eisen van de tijd en waarbij kinderopvang (naschoolse opvang en peuterspeel- zalen) zoveel mogelijk zowel fysiek als inhoudelijk (Brede School) is geïntegreerd.

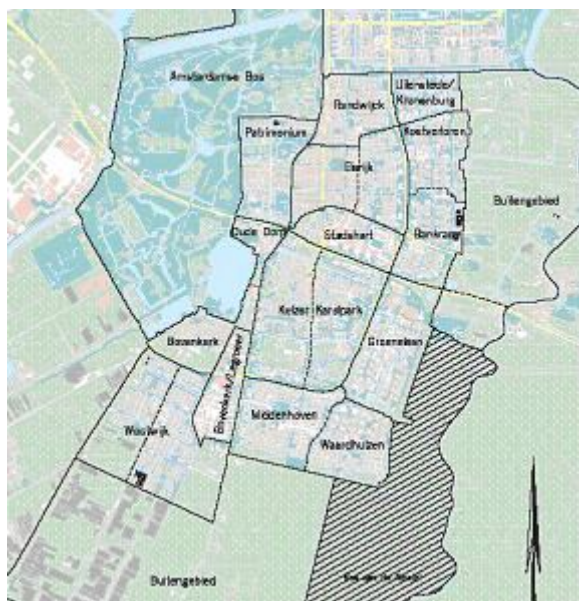
Voor het Palet Noord is bij de opstelling van het programma gekozen voor het neerzetten van een geheel nieuw schoolgebouw met 15 schoollokalen, 1 speellokaal, 1 peuterspeelzaal, een kinderdagverblijf en ruimte voor naschoolse opvang. In juli 2007 heeft de gemeenteraad besloten een gymzaal voor Palet Noord aan het programma toe te voegen. Zonder toevoeging van de gymzaal paste het nieuwe programma precies op de locatie van het huidige schoolgebouw. Met de toevoeging van de gymzaal en een groeiende vraag naar naschoolse opvang en kinderdagopvang ontstond de noodzaak het plangebied uit te breiden met het voorzieningengebouw aan de Aalberselaan.

Aangezien het huidige (uit 1950 daterende) hoofdgebouw van de school in het plangebied technisch verouderd is, en daardoor ook hoge beheer- en onderhoudskosten met zich meebrengt, heeft de afdeling Vastgoed aangegeven dat de voorkeur wordt gegeven aan het realiseren van een geheel nieuw gebouw. De tijdelijke voorziening in het andere deel van het plangebied zal ook worden gesloopt. De sloop van beide gebouwen en de bouw van een nieuw gebouw, waarin de functies van de huidige gebouwen worden samengebracht, biedt kansen voor een betere samenhang tussen de verschillende functies in dit plangebied in combinatie met een goede ruimtelijke inpassing en een verkeersveilige inrichting van het gebied, waarbij de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk wordt beperkt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in het centrum van de gemeente Amstelveen, aan de Noord-West kant van het Stadshart. Het ligt in het noordelijk deel van het vigerend bestemmingsplan Amstelveen Stadshart, welke vast is gesteld op 26-11-2008.

Op wijkniveau grenst de noordzijde van het plangebied aan de groene singel langs de mr. G. Groen van Prinstererlaan. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door het dr. C. Lelyplantsoen, aan de oostzijde door de groenstrook halverwege de Corneillelaan. Het plangebied omvat zowel de huidige locatie van de basisschool Palet Noord als ook een gebouw aan de Aalberselaan waarin nu een kinderdagverblijf, een afdeling van de dienst Jeugdzorg en een vluchtelingenorganisatie zijn gehuisvest.



1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk het volgende plan:
Bestemmingsplan Stadshart (08), vastgesteld op 26 november 2008 en
goedgekeurd op 23 juli 2009 (geheel).

Dit geldende bestemmingsplan komt met het in werking treden van dit bestemmingsplan
gedeeltelijk te vervallen.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk vanuit beleidsnota's, besluiten, planologische kernbeslissingen (of indien vastgesteld de rijksstructuurvisies), regelingen en wetten.

Met dit rijksbeleid wordt zo nodig rekening gehouden in dit bestemmingsplan.

2.1.1 Nota ruimte

In de Nota Ruimte worden de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland tot 2020 met een doorkijk naar 2030 vastgelegd. In de Nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een rol zal spelen. De Nota Ruimte 2006 bevat niet alleen de ruimtelijke uitspraken uit de, nooit vastgestelde, Vijfde Nota, maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Daarnaast worden de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP) erin opgenomen. De Nota Ruimte wordt daarmee een meer integrale beleidsnota met betekenis voor het beleid van de ministeries van VROM, LNV en V&W.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op de beperkte beschikbare ruimte. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

- de versterking van de internationale concurrentiepositie;
- het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
- het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- het borgen van de veiligheid.

Bestemmingsplannen zullen aan dit beleid zoveel mogelijk een bijdrage moeten leveren.

2.1.2 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Deze nieuwe wet vormt de grondslag voor een complete regeling van het integraal waterbeheer.

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer Nederland:

- Wet op de waterhuishouding
- Wet op de waterkering
- Grondwaterwet
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet verontreiniging zeewater
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904)
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte')
- Waterstaatswet 1900
- Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming

Ook is via de Invoeringswet Waterwet de saneringsregeling voor waterbodems van de Wet bodembescherming overgebracht naar de Waterwet. Naast de Waterwet blijft de Waterschapswet als organieke wet voor de waterschappen bestaan.

Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, gemeenten en provincies beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Afhankelijk van de functie worden eisen gesteld aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld: zes vergunningen uit de bestaande 'waterbeheerwetten' gaan op in één watervergunning. Voor de gebruiker betekent dit vooral minder administratieve handelingen. Voor het bevoegde gezag betekent het dat de vergunning aan alle aspecten van het waterbeheer moet worden getoetst.

Het wetsvoorstel Waterwet brengt de volgende veranderingen in de waterbeheerwetgeving:

- In de Waterwet staat het watersysteem centraal en zijn de doelstellingen van het waterbeheer gericht op het duurzaam goed functioneren van het watersysteem.
- Taken en bevoegdheden worden duidelijker vastgelegd dan nu het geval is. Rijk en provincies zorgen vooral voor het strategische beleid en de normstelling op nationaal respectievelijk regionaal niveau. Ook zorgen zij voor de noodzakelijke doorwerking van water in aanpalende gebieden zoals milieu, (natte) natuur en ruimte en stellen zij de functies van de watersystemen vast. De waterschappen zijn belast met het regionale operationele waterbeheer. Gemeenten hebben enkele watertaken in het bebouwde of te bebouwen stedelijke gebied, waaronder de grondwater- en hemelwaterzorgplicht zoals die sinds 1 januari 2008 waren opgenomen in de Wet op de waterhuishouding en nu zijn overgenomen in de Waterwet.
- Voor de burger en het bedrijfsleven wordt het gemakkelijker gemaakt de watervergunning aan te vragen. Er komt namelijk één overheidsloket voor zowel de watervergunning als de omgevingsvergunning van het ministerie van VROM.
- Samenwerking vormt de basis voor het bereiken van de doelstellingen van de Waterwet. Deze samenwerking is niet vrijblijvend. Om pro-actief te kunnen sturen of bijsturen, biedt de wet diverse instrumenten waaronder een vernieuwd planstelsel.
- De huidige diverse vergunningstelsels op het gebied van water worden gebundeld. Er komt één watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Voor de gebruiker betekent dit vooral meer gemak. Voor het bevoegde gezag betekent het dat de vergunning aan alle aspecten van het waterbeheer moet worden getoetst. De vergunningplicht wordt echter meer en meer vervangen door een meldingplicht op basis van algemene regels.
- De Waterwet verbetert de doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domein.
- De regeling voor waterbodems is niet langer opgenomen in de Wet bodembescherming, maar heeft een plek gekregen in de Waterwet.
- Voor indirecte lozingen is voortaan enkel het Wm-bevoegde gezag in beeld (en als de Wabo van kracht wordt: het Wabo-bevoegde gezag). Waar sommige bedrijven tot voor kort nog een Wvo-vergunning bij het waterschap moeten aanvragen voor een indirecte lozing, is deze vergunningplicht vervallen. Voor deze ene activiteit is er dus geen dubbele vergunningplicht meer. Het waterschap houdt een bindend adviesrecht + een toezichthoudende bevoegdheid. De handhavingsmogelijkheden berusten bij het Wm-/Wabo-bevoegde gezag.
- Het goedkeuringsbesluit van de provincie voor peilbesluiten is vervallen.
- Rijkswaterstaat krijgt te maken met een verruiming van de leggerplicht. Binnen 3 jaar na invoering van de Waterwet moeten zij aan hun leggerplicht hebben voldaan.

2.1.3 Wet luchtkwaliteit 2007

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. Het is terug te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De aanleiding daartoe is de maatschappelijke discussie die ontstond als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprojecten en luchtkwaliteit. De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Bovendien moest voor ieder klein project met betrekking tot luchtkwaliteit een uitgebreide toets gedaan worden. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage. De wet voorziet in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

2.1.4 Besluit Gevoelige bestemmingen

De ministerraad heeft in december 2007 ingestemd met het voorstel van minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het bouwen van gevoelige bestemmingen op locaties waar sprake is van luchtverontreiniging. Met het besluit worden kwetsbare groepen zoveel als mogelijk beschermd tegen ongezonde lucht. Nieuwe scholen, kinderdagverblijven en bejaarden-, verzorgings- en verpleeghuizen (gevoelige bestemmingen) zullen voortaan niet meer binnen 100 meter vanaf de rijksweg en 50 meter vanaf de provinciale weg worden gebouwd als daar grenswaarden worden overschreden.

De ministerraad heeft ermee ingestemd dat het ontwerpbesluit voor advies aan de Raad van State zal worden gezonden. De tekst van het besluit wordt openbaar bij publicatie in het Staatsblad. Gemeenten worden opgeroepen om vooruitlopend op het in werking treden van het besluit ook al terughoudend te zijn met het bouwen van gevoelige bestemmingen langs wegen. Naar verwachting zal het onderhavige besluit medio 2008 in werking zal treden.

2.1.5 Flora- en Faunawet, ministerie van LNV (2002)

Op 1 april 2002 is de Flora- en Faunawet van het ministerie van LNV in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van de dier- en plantensoorten op het Nederlandse grondgebied. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europees rechtelijke en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). Deze wet vervangt diverse wetten die voorheen betrekking hadden op de bescherming van dier- en plantensoorten. De wet kent een verbod op het aantasten of verstoren van zowel extra beschermde als overige soorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen, behoudens verlening van ontheffing door de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit. Beschermde soorten zijn onder meer alle amfibieën, reptielen, vleermuizen en vrijwel alle vogels.

2.1.6 Wet luchtvaart, ministerie van Verkeer en Waterstaat (2002)

In de Wet Luchtvaart wordt expliciet aangegeven hoe om te gaan met de ruimtelijke procedures in de nabijheid van de luchthaven Schiphol. Dit houdt het volgende in:

- het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is van kracht en dient bij ruimtelijke ontwikkelingen in acht genomen te worden;

- het Luchthavenindelingbesluit geldt als voorbereidingsbesluit art. 3.7 Wro, lid 7 en lid 8. Dit betekent, dat bestemmingsplannen niet strijdig mogen zijn met de voorschriften uit het LIB;
- gemeenten zijn verplicht binnen één jaar na inwerkingtreding van het LIB hun bestemmingsplannen aan te passen aan het LIB. Indien er sprake is van tegenstrijdigheid, geldt het LIB;
- de Minister kan van het Luchthavenindelingbesluit afwijken met een verklaring van geen bezwaar. Hiervoor zijn in het LIB voorwaarden gegeven.

2.1.7 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)

Voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) van 26 november 2002 met de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) met ingang van 20 februari 2003 van kracht. In het streekplan Noord-Holland Zuid, vastgesteld op 17 februari 2003, wordt verwezen naar dit Luchthavenindelingbesluit. Het LIB bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. In het LIB zijn regels en beperkingen opgenomen voor de bebouwing rond Schiphol (vanuit externe veiligheid en geluid).

Bij Besluit van 23 augustus 2004, Stb. 425 is het LIB gewijzigd in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Deze wijziging van het LIB is in werking getreden op 2 september 2004.

Bij de inwerkingtreding van de Schipholwet in februari 2003 is afgesproken dat de wet binnen drie jaar zou worden geëvalueerd. In de evaluatie komen drie vragen aan de orde:

- Bieden de luchthavenbesluiten de in de wet beoogde bescherming? Aanvullend wordt op verzoek van de Eerste en Tweede Kamer informatie gegeven over de effecten van het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven.
- Is het beleid effectief (wordt overlast beheerst en heeft de mainport groeiruimte binnen de milieu en veiligheidsgrenzen)?
- Zijn er verbeteringen mogelijk?

Deze evaluatie is in februari 2006 afgerond en op 21 april 2006 is het kabinetsstandpunt uitgebracht inzake de ontwikkeling van Schiphol op de middellange en lange termijn. Naar aanleiding van de evaluatie is een actieprogramma opgesteld. De snelheid waarmee de maatregelen kunnen worden doorgevoerd, varieert. Er zijn maatregelen die direct worden uitgevoerd, maatregelen die nog nader onderzoek vergen en maatregelen waarvoor de regelgeving moet worden gewijzigd. Dit betekent dat het nieuwe Schipholbeleid nog niet in werking is.

De voorgestelde wijzigingen kunnen van invloed zijn op dit bestemmingsgebied. Dit kunnen wijzigingen met betrekking tot ligging van geluid- en/of risicocontouren zijn. Naast een toename van de geluidsoverlast hebben de ruimtelijke beperkingen die voortvloeien uit de Schipholwet een behoorlijke impact op de ontwikkelingsmogelijkheden van Amstelveen. Stedelijke vernieuwing in Amstelveen Noord en rond het A9 gebied wordt hierdoor belemmerd. Grootschalige uitbreiding in de Legmeerpolder is niet mogelijk gebleken.

De volgende voorgestelde wijzigingen kunnen in ruimtelijk opzicht van invloed zijn op het plangebied:

- uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn: de grens wordt verlegd van het huidige gebied met een risico boven de 10^{-6} naar het gebied met een risico boven de 10^{-7} . De plannen die al in procedure zijn en waar al vergunning voor is verleend, blijven daarvan uitgezonderd. Dit betreft onder meer de plannen die zijn genoemd in de brief van minister Pronk aan de Tweede Kamer uit 2001;
- in het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul. Daarom wil het kabinet dat ook in het gebied met een kleiner risico dan 10^{-7} gemeenten en provincies bij plannen voor nieuwbouw van bedrijven of andere gebouwen waar veel mensen bijeen zijn, de effecten op het groepsrisico bewust afwegen tegen andere belangen. Het kabinet zal met de provincie en gemeenten bespreken hoe die afweging wordt ingevuld en of daaraan regels moeten worden gesteld;

- de exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnventariseerd. Bij de beoordeling welke gebieden en plannen onder het verbod komen te vallen, spelen ook de mogelijke financiële gevolgen een rol. Bij de begrenzing van de gebieden is het doel gebieden vast te stellen die ook bij wijzigingen in baan- en routegebruik niet direct hoeven te worden aangepast. Bij het vaststellen van het gebied wordt rekening gehouden met de variatie in baangebruik door weersomstandigheden. Het gebied wordt bepaald op basis van het vliegverkeer dat over vijf tot tien jaar op Schiphol wordt verwacht;
- tot slot wil het kabinet onderzoeken of het groepsrisico te verkleinen is door vliegroutes te verleggen dichtbij de luchthaven, en zo plaatsen waar veel mensen bijeen zijn te vermijden. De verwachting is dat hier weinig mogelijkheden voor zijn, omdat de vliegroutes dichtbij de luchthaven juist om veiligheidsredenen aan internationale richtlijnen zijn gebonden.

Het eerste standpunt komt neer op een formalisering van de huidige praktijk. Bouwplannen in Amstelveen die liggen in de $IR\ 10^{-7}$ contour worden op dit moment al getoetst aan het groepsrisicobeleid. Dit leidt er toe dat niet alleen woningbouw (met meer dan 25 woningen), maar ook bijvoorbeeld kantoorontwikkeling in deze zone niet mogelijk is.

Het tweede standpunt, te weten de aanscherping van het groepsrisicobeleid buiten de $IR\ 10^{-7}$ contour zal wel tot een verdere ruimtelijke beperking leiden. Onduidelijk is nog in welke gebieden een restrictiever beleid zal gaan gelden. Wanneer hiervoor de $IR\ 10^{-8}$ contour gebruikt gaat worden, zal dit zeker consequenties hebben voor Amstelveen. Uit een eerste indicatieve $IR\ 10^{-8}$ contour blijkt namelijk dat behalve een groter deel van Amstelveen Noord, ook het Noordelijke deel van de Legmeerpolder in deze zone valt.

Of deze wijzigingen daadwerkelijk worden doorgevoerd en wanneer dit het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Verwacht wordt dat het eind 2013 is geëvalueerd. Voor meer informatie over het Schipholbeleid wordt verwezen naar de website www.schipholbeleid.nl

Tevens zijn er in het kader van het Luchthavenindelingbesluit gebieden waar hoogtebeperkingen, respectievelijk beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen gelden. In het gebied waar hoogtebeperkingen gelden, mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn.

De omvang van het gebied waar beperkingen gelden voor het aantrekken van vogels, is zodanig dat de afstand tussen de grens van het gebied en iedere baan minimaal 6 km bedraagt. Bij de bepaling van de omvang is uitgegaan van de bescherming van dat gebied rond het banenstelsel waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Een gebruik of bestemming kan binnen de genoemde categorie wel worden gerealiseerd als overeenkomstig de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan te zijner tijd met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Actualisatie LIB

Onder leiding van Hans Alders is op 14 juni 2007 een advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio tot 2010. Op 1 oktober 2008 heeft de Alderstafel een advies uitgebracht over de toekomst van Schiphol en de regio tot 2020. Aan het overleg Alders namen diverse partijen deel, te weten: Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland, KLM, betrokken bestuurders van provincie en gemeenten en vertegenwoordigers van de commissie Regionaal Overlegluchthaven Schiphol. In het advies geven de betrokken partijen aan hoe de balans gevonden kan worden tussen de ontwikkeling van Schiphol en de duurzame bescherming en ontwikkeling van de omgeving op middellange termijn.

In het laatstgenoemde Aldersadvies is afgesproken dat er een actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden plaats zal vinden. Er zijn 5 afspraken gemaakt:

1. *De beperkingengebieden uit het LIB worden in samenhang met het experiment t.b.v. het nieuwe normen- en handhavingstelsel geëvalueerd en zodanig aangepast op de wijze waarop wordt gevlogen en de hinder in de omgeving neerslaat.*
2. *Het vrijwaringsgebied uit de Nota Ruimte (de 20Ke) wordt (eveneens) geëvalueerd in overleg met alle partijen. De beleidslijn 20Ke is daarbij het uitgangspunt.*
3. *Anticiperend op de vorige twee punten:*
 - * *Wordt de bouwbeperking in het uitsluitingsgebied Noorder Legmeerpolder (de Scheg) opgeheven;*
 - * *Start de gemeente t.b.v. een bouwplan bij de A9 een procedure voor de aanvraag van een verklaring van geen bezwaar.*
4. *Tot dat het vrijwaringsbeleid (de 20Ke) uit de Nota Ruimte in het LIB is opgenomen, hanteren gemeenten en provincies de aan de Alderstafel vastgestelde beleidslijn en kaart uit de Nota Ruimte als randvoorwaarde voor alle ruimtelijke planfiguren en -ontwikkelingen.*
5. *Dat het Rijk en regio met elkaar in overleg treden om de procedure voor de verklaring van geen bezwaar verder te verbeteren en te stroomlijnen.*

2.1.8 Bodembeleid

Het bodembeleid in Nederland is weergegeven in de Wet bodembescherming, de wet Milieubeheer en de Wet Verontreiniging oppervlaktewateren.

Het bodembeleid heeft als uitgangspunt zorgplicht en het stand-still principe. Het beleid kent drie peilers, preventie, beheer en sanering die zijn uitgewerkt in afzonderlijke besluiten, circulaire en beleidsregels.

Preventie of bodembescherming is gericht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Dit beleid is vormgegeven door het stellen van regels voor activiteiten en het opleggen van normen aan diensten en producten. Dit beleid is o.a. vastgelegd in de Wet milieubeheer, het Activiteitenbesluit en de Nederlandse richtlijn bodembescherming. In de Woningwet komt preventie tot uiting via het verbod om te bouwen op een verontreinigde bodem.

Het beheer van de bodem zelf heeft betrekking op de toepassing en het hergebruik van grond, bagger en bouwstoffen. Dit is o.a. vastgelegd in het Besluit Bodemkwaliteit en bevat regelgeving over kwaliteitsborging, bouwstoffen en de toepassing van grond en bagger.

Sanering betreft het opheffen van onacceptabele risico's die het gevolg zijn van bodemverontreiniging. De Circulaire bodemsanering geeft aan hoe om te gaan met de saneringscriteria en -doelstellingen. Belangrijk is dat het saneringsbeleid een onderscheid maakt tussen historische verontreinigingen die zijn ontstaan voor 1987 en verontreinigingen ontstaan vanaf 1987.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Algemeen

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Ook zijn daartoe fundamenteel de bevoegdheden voor Rijk, provincies en gemeenten voor zowel beleidsvorming als voor de uitvoering gewijzigd. Kortweg gezegd komt de stelselwijziging voor de provincies erop neer dat het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen zijn komen te vervallen.

Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie – naast de bekende bestuurlijke middelen als subsidies, overleg, convenanten e.d. – diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening, een pro-actieve aanwijzing, een inpassingsplan en andere instrumenten.

De provincie heeft een nieuwe structuurvisie in voorbereiding als vervanging van de huidige twee streekplannen Noord-Holland Zuid en het Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord. Totdat de nieuwe structuurvisie gereed is, geldt het streekplan Noord-Holland Zuid (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 februari 2003). Bij de laatste partiële herziening "actualisering streekplannen Noord-Holland Zuid en Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord (vastgesteld door PS op 19 november 2007 en 17 december 2007) is dit nu geldende beleid in lijn gebracht met de Nota Ruimte.

Omdat de vaststelling van de structuurvisie medio 2009 wordt verwacht en het geldende beleid uit de streekplannen na 1 juli 2008 niet meer met behulp van de goedkeuring van bestemmingsplannen kan worden geborgd – voor zover het om plannen gaat na die datum ingediend – is op 3 juni 2008 het Overgangsdokument vastgesteld. In dit document is vastgelegd welke provinciale onderwerpen uit de nu geldende streekplannen (en de daarop geënte Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid) in aanmerking komen voor pro-actieve juridische sturing, de zogenaamde categorie 1 of 1* onderwerpen en welke onderwerpen meer voor bestuurlijke doorwerking (primair door middel van overleg met gemeenten) in aanmerking komen. Vervolgens is van deze "categorie 1" onderwerpen bezien welke voldoen aan de hiervoor vermelde juridische uitgangspunten voor regeling in een verordening.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Amstelveen Noord-West is rekening gehouden met het toen vigerende provinciale beleid. Net als het rijksbeleid is ook dit beleid aan verandering onderhevig. Er is een analyse gemaakt van de – mogelijke – wijzigingen van dit beleid welke van invloed zijn geweest op het uitwerkingsplan. Dit bleek niet het geval. Wel is het beleid op een aantal onderwerpen geactualiseerd.

2.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009

Provinciale Staten hebben op 15 december 2008 de Provinciale ruimtelijke verordening 2009 vastgesteld. Deze verordening schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. De regels komen voort uit de bestaande streekplannen Noord-Holland Zuid en Noord. Het provinciale belang moet de inzet van de verordening rechtvaardigen. Het is uitgangspunt van de wet dat bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijke beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet.

De nu geldende Provinciale ruimtelijke verordening 2009 is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

1. De provinciale categorie 1-onderwerpen genoemd in het Overgangsdokument van 3 juni 2008.
2. Uitsluitend nu geldend streekplanbeleid, geen nieuw beleid (beleidsneutrale doorwerking).

Nieuw beleid (herzieningen, aanvullingen) als uitvloeisel van nieuwe ruimtelijke keuzes zoals deze onder de vlag van de structuurvisie gemaakt zullen gaan worden, zullen zo nodig worden vervat in een nieuwe ruimtelijke verordening.

2.2.3 Streekplan Noord-Holland Zuid, 17 februari 2003

In het streekplan Noord-Holland Zuid is Amstelveen gesitueerd binnen de regio Amstel- en Meerlanden. Amstel- en Meerlanden is een gebied met een grote diversiteit. Amstelveen wordt met Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel gekenmerkt door een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving, centrumgebied van de glastuinbouw en delen met een hoge landschappelijke kwaliteit. Het woonmilieu in deze gemeenten is aantrekkelijk. Groen (Amsterdamse Bos, Amstelscheg) en 'blauw' (Westeinderplassen) zijn binnen handbereik. De hoogwaardige dienstverlening in Amstelveen en het internationale sierteeltcomplex maakt deze regio een aantrekkelijk gebied voor economische ontwikkelingen. De aanwezige glastuinbouwgebieden zijn voor een deel verouderd. Deze gebieden dienen te worden geherstructureerd, dan wel te worden ingevuld met andere functies (wonen, werken).

Amstelveen kenmerkt zich door een veelzijdige productiestructuur, waarin internationaal management, financiële en zakelijke dienstverlening sterk vertegenwoordigd zijn.

De belangrijkste ruimtelijke vraagstukken voor Amstel- en Meerlanden zijn:

- verbeteren van de bereikbaarheid zowel per auto als per openbaar vervoer;
- ontwikkelen van bedrijvigheid;
- ontwikkeling en behoud van het hoogwaardige woon- en werkklimaat;
- opslagmogelijkheden voor water;
- realisatie van een blauwgroen casco door het gehele gebied;
- behoud en ontwikkeling van de groene en landschappelijke kwaliteiten rondom de Amstelscheg en Diemerscheg.

Voor onderhavig plangebied en de functie die het krijgt (maatschappelijk) is het Streekplan niet van groot belang. De ontwikkelingen zijn op een te kleinschalig niveau.

2.2.4 Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010

Het provinciaal waterplan bevat de volgende strategische waterdoelen:

Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).

Het samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorg dragen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water worden versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.

Het samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. Kosteneffectiviteit en klimaatbestendigheid van het grond- en oppervlaktewatersysteem speelt hierin de hoofdrol.

Het samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij wordt integrale gebiedsontwikkeling gehanteerd.

2.2.5 Waterbeheerplan AGV, Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, 2006-2009

Op 16 oktober 2008 is het ontwerp-waterplan versie 16 oktober 2008 openbaar gemaakt door het waterschap Amstel Gooi en Vecht. In dit (nieuwe) waterplan worden de strategische waterdoelen tot 2040 en de acties tot 2015 beschreven. Dit waterplan heeft op basis van de Wro de status van een structuurvisie. In het waterplan staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid. Het waterschap stimuleert de gemeenten de ruimtelijke reserveringen van water over te nemen in de ruimtelijke plannen. Dit betekent dat de ruimtelijke ordening instrumenten waar nodig ingezet worden om de ruimtelijke reserveringen voor water te realiseren. Er wordt een functiefaciliteringskaart ontwikkeld. Met behulp van deze kaart(en) wordt verkend in hoeverre water sturend kan zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor 2012 is deze kaart klaar.

2.3 Gemeentelijk beleid

Hieronder volgt het beleid van de gemeente vanuit de Toekomstvisie 2020+ uit december 2001 en vanuit het Integraal Huisvestingsplan Onderwijsvoorzieningen. Met dit gemeentelijk beleid wordt rekening gehouden in dit bestemmingsplan.

2.3.1 Toekomstvisie Amstelveen 2020+

De Toekomstvisie Amstelveen 2020+ uit december 2001 moet als richtsnoer dienen voor het gemeentelijk handelen in de eigen stad en voor de standpuntbepaling van de gemeente in bestuurlijke besluitvormingsprocessen op regionale en landelijke schaal.

In de Toekomstvisie worden twee hoofdthema's behandeld:

1. Samenleving
Onder dit hoofdthema vallen verschillende facetten: bevolking, huisvesting, voorzieningen, economie, recreatie, cultuur en verkeer.
2. Ruimte
De ruimte in en rondom Amstelveen is de plek waar de samenleving functioneert. Vandaar dat aan de ruimtelijke inrichting hoge eisen worden gesteld.

Door middel van de kernopgaven wordt de essentie van de Toekomstvisie uiteengezet. De kernopgave Samenleving bestaat uit: Identiteit, Bevolking, Cultureel-maatschappelijk, Economie en Verkeer en vervoer.

Voor dit plangebied is vooral de kernopgave Cultuur-maatschappelijk van belang. Deze houdt in:

- de culturele identiteit in Amstelveen wordt vergroot en versterkt. Dit heeft o.a. te maken met de internationalisering. De culturele diversiteit neemt toe, wat Amstelveen wil verankeren in de samenleving;
- de sociale cohesie en sociale mix worden versterkt. Sociale achterstanden en de negatieve gevolgen van individualisering worden tegengegaan;
- de unieke kwaliteiten van het internationale onderwijs in Amstelveen worden versterkt;
- er wordt gewerkt aan de kwaliteit van het maatschappelijk klimaat. Het doel is het realiseren van een hoogwaardig aanbod van recreatieve en welzijnsvoorzieningen, zoals sport, onderwijs, kinderopvang en gezondheidszorg. De behoeften van de bewoners spelen een grote rol bij het samenstellen van het voorzienigenaanbod. Daarnaast wordt er gestreefd naar differentiatie van de voorzieningen per wijk.

Wat betreft onderwijs worden in de Toekomstvisie verschillende onderwerpen besproken.

Zo worden diverse schoolgebouwen verbeterd en vernieuwd. De gemeente zal investeren in combinaties van kinderopvang, naschoolse opvang en onderwijs (brede school). Goede samenwerking tussen gemeente en onderwijsinstellingen is hierbij van groot belang. De gemeente zal actief investeren in een efficiënter gebruik van de ruimte voor onderwijs. Samenwerking met en van onderwijsinstellingen is hierbij het uitgangspunt.

2.3.2 Integraal Huisvestingsplan Onderwijsvoorzieningen

Amstelveen heeft in 2004 besloten tot een grootschalige operatie ter verbetering van de huisvesting van de scholen voor primair en voortgezet onderwijs. Dit besluit is verwoord in het Integraal Huisvestingsplan Onderwijsvoorzieningen (IHP). Hierin is de ambitie uitgesproken voor het onderwijs kwalitatief op orde zijnde voorzieningen te realiseren. Bovendien wordt het aantal dislocaties aanzienlijk teruggedrongen.

Ter uitvoering van het IHP is het Programma Integraal Accommodatiebeleid (PIA-1) opgesteld. Binnen dit programma zijn de diverse onderwijsgerelateerde bouwprojecten vastgelegd. Onderdeel hiervan is de nieuwbouw van de Michiel de Ruyterschool en aanbouw aan de Roelof Venemaschool. Het oude hoofdgebouw (inmiddels gesloopt) van de Michiel de Ruyterschool was verouderd. De Michiel de Ruyterschool was gevestigd op 2 locaties. Daarom is nieuwbouw voor een unilocatie van de Michiel de Ruyterschool aan de Laan Rozenburg 4-6 in voorbereiding.

De Roelof Venemaschool is gevestigd op 2 locaties in 3 gebouwen en een noodgebouw. Daarom is in het kader van PIA-1 vastgesteld dat aan het huidige hoofdgebouw aan de Laan Rozenburg 15-17 ter vervanging van de bijgebouwen en de dislocatie een aanbouw gerealiseerd wordt. Op dit moment wordt de haalbaarheid van totale nieuwbouw voor de Roelof Venemaschool onderzocht.

In beide gevallen is tijdens de bouwfase een tijdelijke huisvesting voor onderwijs noodzakelijk.

In PIA-1 is dit programmatisch, planningstechnisch en financieel vastgelegd.

2.3.3 Notitie speelruimtebeleid, juni 2003

In opdracht van de gemeente is eind 2001 een speelruimtebeleidsplan door ingenieursbureau Oranjewoud opgesteld. Onder speelruimte wordt verstaan de ruimte binnen de bebouwde kom ingericht voor de jeugd van 0 tot 18 jaar, om er veilig en ongestoord te kunnen spelen. Met dit plan, het Meerjaren Beleids-, Investerings- en Onderhoudsplan (MBIO-rapport) is inzichtelijk gemaakt hoe de huidige stand van zaken ten aanzien van de inrichting van speelplaatsen in Amstelveen, het beleid en de mening van bewoners hierover. In het rapport is de situatie in Amstelveen vergeleken met landelijke trends, kengetallen en landelijke ontwikkelingen. Aan de hand daarvan zijn aanbevelingen gedaan hoe de gemeente in de toekomst om zou moeten gaan met haar speelvoorzieningen en is op basis van te maken beleidskeuzes een aantal scenario's financieel uitgewerkt. Het rapport is destijds niet behandeld in afwachting van een beleidsnotitie spelrecreatie, op basis waarvan het speelruimtebeleid voor de komende tien jaren wordt vastgesteld.

Als inhoudelijk beleidsuitgangspunten is ervoor gekozen om: het aantal bestaande speelplaatsen (excl. Schoolpleinen en nieuwe wijken) niet te verruimen; dus niet meer, maar kwalitatief beter. De huidig gehanteerde (cirkel)normering met meeweging van barrières te handhaven en het element speeldruk bij hoogbouw te introduceren. Bij nieuwbouwwijken tevens het element introduceren, dat 3% van het per hectare uitgegeven gebied voor speelruimte gereserveerd wordt.

2.3.4 Actieplan luchtkwaliteit Amstelveen 2007-2015

Luchtkwaliteit is een zwaarwegende factor bij ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. De Raad van State heeft landelijk tal van projecten stilgelegd, omdat deze onvoldoende rekening hielden met de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit. Reeds in een vroegtijdig stadium dienen de normen uit het Besluit luchtkwaliteit beoordeeld te worden en moeten consequenties van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen inzichtelijk worden gemaakt.

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veiligstellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan luchtkwaliteit op te stellen. Inmiddels blijkt uit de uitgevoerde luchtkwaliteitsrapportage over het jaar 2005 dat er overschrijdingen voorkomen van de grenswaarden voor fijn stof en de plandrempeloverschrijdingen voor stikstofdioxide. Hierdoor is de gemeente wettelijk verplicht om een actieplan op te stellen.

Van belang is dat de gemeente maatregelen neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren. De provincie heeft de bevoegdheid om bestemmingsplanwijzigingen af te keuren, indien er in het plangebied zich wegen bevinden waar overschrijdingen van verontreinigende stoffen voorkomen.

Het doel van het Amstelveense actieplan is om door kosteneffectieve maatregelen de huidige overschrijdingen terug te brengen onder het niveau van de grenswaarden. Voor zowel fijn stof als stikstofdioxide wordt nagestreefd om in 2010 aan de geldende normen te voldoen. Ook voor het jaar 2015 stelt de gemeente zich ten doel om aan de geldende normen te voldoen. Via de jaarlijkse luchtkwaliteitsrapportage wordt gemonitord of deze doelstellingen worden behaald.

De Wet luchtkwaliteit is het wettelijk kader voor de luchtkwaliteit. De gemeente neemt door het opstellen van het actieplan haar verantwoordelijkheid om datgene te doen dat binnen haar eigen mogelijkheden ligt. Ook in andere plannen, waaronder de gebiedsontwikkeling van de A9 en het Amstelveense Verkeers- en Vervoersplan, zal aandacht besteed worden aan de luchtkwaliteit in de gemeente.

Uit de jaarlijkse luchtkwaliteitsrapportage zal blijken of de overschrijdingen van de gestelde grenswaarden tot het acceptabele normniveau zijn teruggebracht, waardoor er een beter leefklimaat ontstaat en bouwprojecten binnen Amstelveen doorgang kunnen vinden. Jaarlijks wordt in de bijlage bij de luchtkwaliteitsrapportage verslag uitgebracht over de uitwerking en uitvoering van de maatregelen die in dit actieplan zijn opgenomen.

2.3.5 Nota Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten 2007-2012

De nota *'Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten'*, geeft een nieuw kader voor duurzaam bouwen in de gemeente Amstelveen. De noodzaak van een nieuw kader komt voort uit in- en externe ontwikkelingen: Nationale- en Europese wet- en regelgeving, ontwikkelingen in inzichten en instrumenten voor duurzaam bouwen. Het nieuwe kader vindt zijn basis in de eigen praktijk van duurzaam bouwen. Een belangrijke impuls gaat naar verwachting uit van de nieuwe werkwijze voor duurzaam bouwen: prestatiegericht werken met het instrument GPR Gebouw (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn). Deze werkwijze verbreedt de reikwijdte van het beleid naar kwaliteitsthema's: gezondheid en woonkwaliteit. Tevens verbeteren de mogelijkheden voor monitoring van beleid en voor communicatie van de resultaten naar ontwikkelaars en consumenten. Beide worden gezien als belangrijke succesfactoren voor effectief beleid. Kernvraag bij deze nieuwe werkwijze is: welk ambitieniveau gaat de gemeente Amstelveen voor de periode 2007 – 2012 hanteren?

Nieuwe (beleids)ontwikkelingen internationaal en nationaal

Het beleid op het gebied van duurzaam bouwen is in ontwikkeling. Zo is de landelijke norm welke het energieverbruik in de woning aantoont, de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC), aangescherpt van 1,0 naar 0,8. Daarnaast wordt in Europees verband een norm ontwikkeld voor energie; de Energy Performance for Building Directives. Dit betekent dat ontwikkelende partijen meer rekening moeten houden met de energie-prestaties van een woning.

Nieuwe werkwijze en instrumentarium

Om uitvoering te geven aan het vastgestelde beleid worden instrumenten ingezet. De gemeente Amstelveen werkte vanaf 1998 met het Nationaal Pakket duurzaam bouwen. Medio 2005 werd bekend dat het vigerende instrument niet meer werd uitgebracht en geactualiseerd. Vanwege de beëindiging van de Nationale Pakketten is eind 2005 een nieuw instrument aangekocht; GPR Gebouw (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn). Het voordeel van dit instrument is dat het uitstekend geschikt is om deze op gebouwniveau toe te passen. GPR Gebouw is een prestatiegericht en communicatief instrument dat vele voordelen met zich meebrengt. Zo beschikt het instrument over een CO2- reductie-monitor en een consumentenlabel, waardoor via communicatie en een gebruikershandleiding de bewoner(s) / gebruiker(s) ook zien hoe de woning scoort op het thema duurzaamheid. De gemeente Amstelveen beschikt inmiddels over een licentie voor het gebruik van GPR Gebouw. Deze zal ingezet worden bij alle op te starten nieuwbouwprojecten (zoals voor de woningbouw, kantoorgebouwen en schoolgebouwen) binnen de gemeente.

Het CO2-Servicepunt heeft menukaarten (checklist met keuzemaatregelen) voor de bestaande en nieuwbouw ontwikkeld. De menukaart voor de nieuwbouw is bedoeld als hulpmiddel om bij kleinere projecten met ontwikkelende partijen afspraken te maken over duurzaamheidsmaatregelen. Tevens is een menukaart ontwikkeld voor de bestaande bouw.

De nieuwe kaders

Doordat duurzaam bouwen binnen de gemeente in ontwikkeling is, is er binnen het college behoefte aan nieuwe beleidskaders die verder vorm en richting geven aan het duurzame bouwproces. Met het opstellen van de nota "*Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten*" laat de gemeente zien welke ambities zij heeft op het gebied van duurzaam bouwen.

Het college van BenW heeft middels punt 8.1.2 uit het collegeprogramma "*Samen werken aan resultaat*" hier opdracht toe gegeven. Met deze nota wordt een start gemaakt om te komen tot effectief prestatiegericht beleid dat ervoor kan zorgen dat duurzaam bouwen verder geïmplementeerd wordt in de bouwprocessen en de bouw-praktijk.

Op basis van interviews, eigen ervaringen met pilotprojecten en ervaringen van andere gemeenten zijn nieuwe ambities voor duurzaam bouwen geformuleerd. Hierbij is met name aandacht besteed aan de procesmatige werkwijze. Immers duurzame bouwprojecten hebben de grootste kans van slagen als in elke geleiding van het bouwproces getoetst wordt op de overeengekomen duurzaamheidscriteria.

2.3.6 Parkeernota 2005-2010

Het parkeerbeleid heeft raakvlakken met diverse andere beleidsterreinen binnen de gemeente, zoals op het gebied van economie, verkeer en vervoer, inrichting openbare ruimte, groen, stedenbouw, zorg en onderwijs. Enkele specifieke beleidsonderdelen zijn direct met het product parkeren in verband te brengen en verdienen nadere toelichting. Die onderdelen zijn:

Ondergronds bouwen/parkeren

Vanuit het oogpunt van grondwaterbeheer zijn er in principe geen bezwaren tegen het realiseren van ondergrondse parkeervoorzieningen. Zolang het verhard oppervlak niet extra toeneemt, is compensatie met wateroppervlak niet noodzakelijk. Door een ondergrondse voorziening kan de bestaande grondwaterstromingen wel van richting veranderen. Of hierdoor wateroverlast op gaat treden, is afhankelijk van de plaatselijke situatie.

Bebouwde ruimte

Wanneer er meer parkeerruimte op maaiveld wordt aangelegd, betekent dit een vergroting van het verhard oppervlak. Van dit verhard oppervlak dient 10% elders in het plan of de omgeving (in ieder geval in hetzelfde watersysteem) te worden gecompenseerd in de vorm van oppervlaktewater. Een uitbreiding van de parkeerruimte heeft dus ook een ruimtelijke consequentie elders in de omgeving.

Openbaar vervoer

Het gebruik van het openbaar vervoer wordt zoveel mogelijk gestimuleerd. Dit wordt enerzijds gedaan door het verder verbeteren van het openbaar vervoernetwerk en anderzijds via het vergroten van het gebruik van het openbaar vervoer, onder meer via promotie en voorlichting. Voor parkeren is het daarbij van belang dat er sprake kan zijn van een overstap van auto naar openbaar vervoer (en vice versa). Daarvoor dient er wel parkeergelegenheid bij de belangrijke vervoershaltes te zijn.

Verkeersafwikkeling

Parkeergelegenheden moeten bereikt kunnen worden met de auto. Elke verandering in het aanbod van parkeervoorzieningen kan ook een verandering in het verkeersaanbod op de toevoerroutes ten gevolg hebben. Bij iedere verandering dient daarom te worden onderzocht welke invloed dit op de verkeersafwikkeling heeft. Dat kan betekenen dat er zonodig ook maatregelen op deze routes getroffen dienen te worden, of – wanneer dat niet mogelijk blijkt te zijn – dat geconcludeerd moet worden dat de verkeersafwikkeling dermate in het gedrang komt dat de beoogde (parkeer)ontwikkeling niet wenselijk is.

In het Stadshart wordt de prioriteit gegeven aan de bewoners en consumenten. de scheiding tussen vergunninghoudersparkeren en consumentenparkeren (betaalde parkeerplaatsen) blijft in het Stadshart gehandhaafd. Dit in verband met de zo gecreëerde optimale duidelijkheid voor de parkeerder, alsmede de zekerheid richting bewoners dat zij ten alle tijde over een parkeerplaats kunnen beschikken. Indien er in de vergunninggebieden (ruim) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kunnen er naast bewonersvergunningen ook (een beperkt aantal) bedrijfsvergunningen uitgegeven worden, zodat overdag de restcapaciteit in de woongebieden beter wordt benut.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving en overige aspecten

3.1 Beschrijving plangebied

In het plangebied liggen aan weerszijden van de mr. P.J.M. Aalberselaan maatschappelijke bestemmingsvlakken. In elk van de bestemmingsvlakken is een bouwvlak aangegeven. Over de mr. P.J.M. Aalberselaan loopt een overbouwning van de weg, ook dit heeft de bestemming maatschappelijk. Voor de bouwvlakken gelden trapsgewijs verschillende bouwhoogtes, deze loopt op van 6 meter aan de uiteinden via 9 meter naar 13 meter rond de mr. P.J.M. Aalberselaan en ter plaatse van de overbouwning. De gronden buiten het bouwvlak zijn bestemd voor tuinen, groenvoorzieningen, parkeerterrein en andere terreinverhardingen.

De gronden aan de zuidkant van het plangebied, liggend aan de Corneillelaan en direct naast de woningen ten zuidwesten van het plangebied, hebben een groenbestemming. De openbare ruimte op en rond het dr. C. Lelyplantsoen en de mr. P.J.M. Aalberselaan hebben de bestemming verkeer en verblijf.

3.2 Stedenbouwkundige structuur

Het plangebied en zijn directe omgeving vormen een enigszins geïsoleerd gebied ten opzichte van zijn omgeving. Het gebied, bekend onder de naam 'het Bietenveld' is met 3 woonstraatjes 'opgehangen' aan de mr. G. Groen van Prinstererlaan. De buurt is ten opzichte van zijn omgeving lang onbebouwd gebleven.

In de omgeving komen 3 verschillende bebouwingsrichtingen voor: recht, schuin en gebogen. In de buurt van de locatie komen deze richtingen samen. Toen de buurt bebouwd werd is in feite het gebogen stratenpatroon uit de omgeving aangevuld, met gevels evenwijdig aan de gebogen straatjes, behalve in het noorden, waar de vrij in het groen staande openbare gebouwen schuin geplaatst zijn ten opzichte van de straat, in de zelfde bebouwingsrichting als ten oosten van de locatie voorkomt.

Bijna alle bebouwing in de omgeving van de school is 2-3 lagen hoog, dus 6-11 meter hoog. Alleen op strategisch belangrijke punten komt hogere bebouwing voor zoals de woongebouwen op de hoek van het verkeersplein Groen van Prinstererlaan en Keizer Karelweg, of de "hoektorens" aan de kruising Groen van Prinstererlaan en Rembrandtweg.

In de zone langs de mr. G. Groen van Prinstererlaan liggen in de oude situatie een aantal vrij in het groen gelegen autonome complexen. Deze bestaat uit een schoolgebouw (Palet-Noord) van oudere datum (2 bouwlagen + kap), een recent gerealiseerd gebouw in 1 laag t.b.v. naschoolse opvang, een gebouw ten behoeve van medisch/sociale doeleinden (o.a. Jeugdzorg) in 2 bouwlagen, plat afgedekt, en een bijzondere woonvorm (3 lagen en plat afgedekt). In de nieuwe situatie blijft alleen de laatste eenheid staan, de ontwikkeling van het plangebied vervangt drie gebouwen. De realisatie van de brede school voor Palet-Noord sluit qua omvang, ligging, hoogte en uitstraling aan op de positie van dat gebouw in zijn omgeving. De speelterreinen komen aan de noordzijde van de bebouwing, dit uit oogpunt van het voorkomen van geluidsoverlast voor bewoners ten zuiden van het plangebied.

De overige bebouwing ten zuiden van het plangebied betreft woningen in de vorm van eengezinshuizen: in de strook tussen de mr. P.J.M. Aalberselaan en het dr. C. Lelyplantsoen vrijstaande woningen en 2-onder-1-kap woningen, projectmatige gerealiseerde reeksen geschakelde woningen uit de tweede helft van de jaren '90 centraal in het gebied en 2 lange blokken eengezinsrijenhuizen (omstreeks 1960), waarvan de tuinen aansluiten op die van de winkel-/woonhuizen aan de Rembrandtweg.

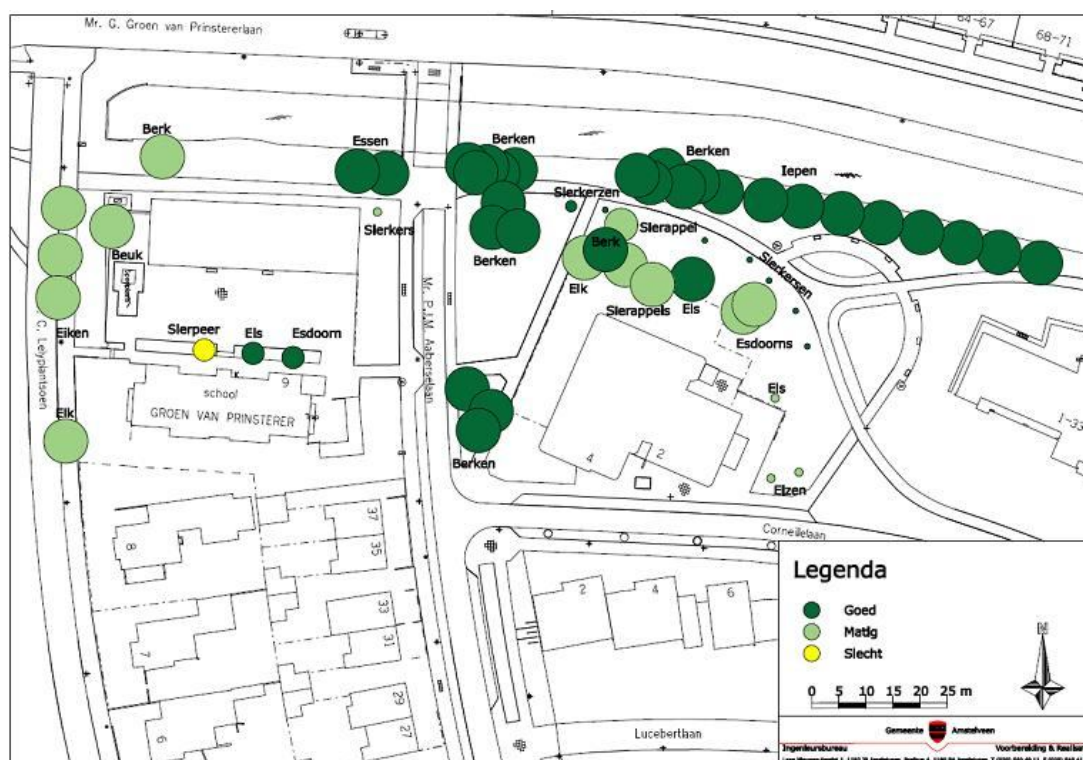
3.3 Groen- en waterstructuur

Volgens het groenstructuurplan is het groen langs de Keizer Karelweg van bovenwijks belang. Het groen langs de Groen van Prinstererlaan is van belang op wijkniveau. Het water en het groen dragen hier bij tot een klassiek singelprofiel met een drukke weg aan de buitenkant en groen aan de binnenkant. Dergelijke asymmetrische singelprofielen zijn rond veel Nederlandse binnensteden te vinden. Ze zorgen voor een karakteristieke centrumrand. Het plangebied ligt op de hoekpunt van de singel. Het groen moet op de hoek genoeg ruimte krijgen. Om de hoek gaat de groenstructuur verder.

Bij de realisatie van het plan wordt met de volgende randvoorwaarden rekening gehouden:

- Groen en water van structureel belang handhaven in huidige omvang. Niet bebouwen, in het algemeen ook niet verhard. Bij verplaatsing (elders) compenseren;
- Waardevolle, beeldbepalende bomen moeten behouden blijven;
- Het wandelpad langs het water en langs de speelplek dient te worden gehandhaafd en de groene aankleding daarvan dient te worden behouden;
- De bestaande openbare speelplek aan de Corneillelaan moet worden gehandhaafd.

Er is een bomeninventarisatie gemaakt. Hieruit blijkt dat de meeste bomen die in goede staat zijn vooral aan de noordzijde van het plangebied liggen. Deze bomen kunnen ongemoeid blijven. De bouwvlakken liggen vooral aan de zuidkant van het plangebied. Met de inrichting van het bouwterrein dient rekening gehouden te worden met bestaande bomen. Onder de kroon dient geen opslag van bouwmaterialen plaats te vinden.



3.4 verkeersstructuur

De Keizer Karelweg is een druk gebruikte ontsluitingsweg. Ook de mr. G. Groen van Prinstererlaan is een drukke wijkontsluitingsweg. Voordeel: directe ontsluiting van de school. Nadeel: verkeerslawaaï, fietsers en voetgangers moeten drukke wegen oversteken. De school en de omringende woonbuurtbuurt zijn vanaf de Groen van Prinstererlaan ontsloten via smalle en rustige buurtstraatjes met eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. De entree (inrit) van het dr. C. Lelyplantsoen ligt dicht bij het verkeersplein waar Keizer Karelweg en mr. G. Groen van Prinstererlaan elkaar kruisen. De inrit van het Lelyplantsoen en de Aalberselaan liggen bovendien nogal dicht bij elkaar. De in- en uitritten aan de Groen van Prinstererlaan zijn overzichtelijker gemaakt door op de mr. P.J.M. Aalberselaan, het dr. C. Lelyplantsoen en de Karnebeeklaan eenrichtingsverkeer in te stellen voor gemotoriseerd verkeer. Op de straten rond het gebied van het Palet is een 30km zone van kracht.

Het parkeren in de omgeving (stadshart) van de directe school is gereguleerd (Maandag -zaterdag 9:00- 18:00 uur; koopavond 18:00- 21:00 uur; koopzondag 11:00- 17:00 uur).

Nabij de Aalberselaan is een door verkeerslichten geregelde voetgangersoversteek met zebra-markering gemaakt om het oversteken van kinderen richting het Palet te voet en met de fiets mogelijk te maken.

NB. Tijdens het in- en uitgaan van het Palet wordt de oversteek bemand door verkeersbrigadiers.

Op basis van de Parkeernota Amstelveen 2005-2010 is voor het halen en brengen van kinderen met de auto de behoefte van het bestaande programma berekend. Uit de berekening volgt dat 30 plekken voor halen en brengen beschikbaar dienen te zijn. Hierbij is dubbelgebruik van de verschillende functies meegenomen. Uit onderzoek is gebleken dat de praktijkdrukke bij het halen en brengen echter hoger uitvalt. Om het huidige gebruik in beeld te krijgen heeft een schouw plaatsgevonden op verschillende tijdstippen en op de verschillende locaties rondom de school (Corneillelaan, Aalberselaan, Lelyplantsoen en Van Prinstererlaan). Als uitgangspunt voor het bestaande programma wordt uitgegaan van 40 benodigde plekken. Deze haal en brengruimte wordt gevonden in de straten om de school en de aanwezig parkeervakken.

In de huidige situatie veroorzaakt het Palet Noord 80 autobewegingen in de ochtend tijdens het brengen en 80 autobewegingen in de middag tijdens het halen.

In het gebied is een eenrichtingscircuit van kracht voor gemotoriseerd verkeer met twee ingangen en 1 uitgang. De verkeersbewegingen worden via de bruggen verdeeld over de Aalberselaan (ca. 65%) en het Lelyplantsoen (ca. 35%).

Toekomstige situatie:

Het extra programma op de locatie bestaat uit 4 groepslokalen, 2 groepen voor naschoolse opvang, 2 groepen kinderdagopvang en 1 gymzaal. Door de verschillende tijdstippen waarop behoefte is aan auto haal- en breng ruimte kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

Het halen en brengen van de extra groepen naschoolse opvang en kinderdagopvang betekent, uitgaande van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, een uitbreiding van 7 parkeerplaatsen. Het parkeren voor het gymlokaal in de avonden kan plaatsvinden in de vrije ruimte van de extra aan te leggen parkeerplaatsen.

Het extra programma leidt tot een behoefte aan 7 extra parkeerplaatsen voor werknemers.

Voor het nieuwe totale programma dienen 14 parkeerplaatsen toegevoegd te worden. De parkeerplekken voor werknemers moeten op eigen terrein gesitueerd worden. Deze vakken worden fysiek op eigen terrein aangelegd. Door middel van anti parkeerbeugels kunnen de vakken alleen voor medewerkers van de school worden opengesteld. De parkeerruimte ten behoeve van het halen en brengen dient in de omgeving gevonden te worden. Per model is onderzocht hoeveel ruimte in de omliggende wegenstructuur beschikbaar blijft voor de piekmomenten met halen en brengen. De ruimte die verloren gaat door een nieuwe stedenbouwkundige variant en of een andere verkeersstructuur zal ook moeten worden teruggebouwd of worden gevonden in de woonstraten.

Gezien de aantallen auto's die het halen en brengen genereert is het handhaven van de bestaande eenrichtingsstructuur noodzakelijk. Nu gebeurt het halen en brengen op drie locaties en valt de overlast mee. Door het extra programma zal het aantal autobewegingen met 40 toenemen (zowel tijdens het brengen als tijdens het halen).

Uitgangspunten:

- Eenrichtingsverkeer woonstraten handhaven;
- Parkeren nieuw programma volgens parkeernota toevoegen aan ruimte bestaande situatie;
- Parkeren halen en brengen in woonstraten laten plaatsvinden;
- Parkeren extra medewerkers op eigen terrein situeren;

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Bodem

Wet bodembescherming (Wbb)

Op 1 januari 2006 is in werking getreden de wijziging van de Wbb (officieel: Wet houdende wijziging van de Wet bodembescherming en enkele andere wetten in verband met wijzigingen in het beleid inzake bodemsaneringen van 15 december 2005). In de gewijzigde Wbb is een nieuwe formulering opgenomen van de saneringsdoelstelling (zgn. functiegericht saneren) en het saneringscriterium (wanneer met spoed saneren). Het bevat een saneringsplicht voor bedrijven en een basis voor een subsidieregeling. Er zijn diverse procedurele aanpassingen doorgevoerd waarvan een aantal leiden tot vereenvoudiging en andere bijdragen aan versterking van de handhaving. De wet bevat een basis voor algemene regels voor eenvoudige saneringen. Verder is er een nieuw financieel hoofdstuk opgenomen waarin de programma financiering is geregeld waarin meerjarige prestatie-afspraken tussen rijk en de bevoegd overheden worden vastgelegd.

Besluit bodemkwaliteit "Op weg naar duurzaam bodembeheer"

Duurzaam bodembeheer is per 1 januari 2008 een stap dichterbij gekomen. Toen trad namelijk het nieuwe Besluit bodemkwaliteit in werking. Dit nieuwe besluit zorgt voor een betere balans tussen een gezonde bodemkwaliteit en ruimte voor maatschappelijke ontwikkelingen zoals natuur en landbouw. Het besluit bevat regels voor het toepassen van grond, baggerspecie en bouwstoffen. Gemeenten en waterschappen krijgen meer zeggenschap over de regels in hun gebied. Voortaan zijn alle partijen (zoals producenten, tussenhandelaren en leveranciers) verantwoordelijk voor de kwaliteit van grond, baggerspecie en bouwstoffen. Bovendien worden eisen gesteld aan de uitvoering van bodemwerkzaamheden. Voor agrarische ondernemers gelden enkele vrijstellingen.

Het Besluit bodemkwaliteit kent drie onderdelen:

3. Grond en baggerspecie,
4. Bouwstoffen
5. Kwalibo.

Grond en baggerspecie

Gemeenten en waterschappen mogen zelf normen stellen voor het gebruik van grond en baggerspecie in een bepaald gebied. Doen zij dit niet, dan gelden de regels uit het besluit. U moet dus zelf informeren welke normen in uw gebied gelden. Ook moet de kwaliteit van de grond en baggerspecie kunnen worden aangetoond met een milieuhygiënische verklaring. Voor landbouwbedrijven geldt hiervoor een vrijstelling. Als agrarische ondernemer hoeft u geen milieuhygiënische verklaring te hebben als u grond of baggerspecie gebruikt binnen uw bedrijf. Dit moet dan wél afkomstig zijn van een tot uw bedrijf behorend perceel waar een vergelijkbaar gewas wordt geteeld.

Wanneer er vermoedens of aanwijzingen zijn dat de kwaliteit van een partij grond of baggerspecie niet voldoet aan de geldende normen, dan is het verstandig om de kwaliteit wel te bepalen. Een handhaver kan bij verdachte situaties de kwaliteit controleren en zonodig handhavend optreden.

Nieuw in het besluit bodemkwaliteit is de regel dat baggerspecie afkomstig uit watergangen die grenzen aan een perceel, verspreid mag worden over het hele perceel in plaats van tot maximaal 20 meter vanaf de kant. Het besluit verandert niets aan de ontvangstplicht die is geregeld in de Keur van waterschappen.

Bouwstoffen

Om de bodem en het oppervlaktewater te beschermen tegen verontreiniging worden er voorwaarden gesteld aan het toepassen van steenachtige bouwstoffen. Er mogen alleen bouwstoffen worden gebruikt die voldoen aan de normen uit het besluit. Een milieuhygiënische verklaring moet aantonen dat een bouwstof aan deze normen voldoet. Wanneer een handhaver hiernaar vraagt, moet u de milieuhygiënische verklaring kunnen laten zien. Er zijn echter uitzonderingen voor materialen en situaties waarvan bekend is dat vrijwel altijd aan de normen wordt voldaan. Zo is bijvoorbeeld voor het toepassen van beton, keramiek, natuursteen, metselmortel en bakstenen geen verklaring nodig.

Kwalibo

Kwalibo staat voor kwaliteitsborging in het bodembeheer. Dit onderdeel van het besluit regelt de kwaliteits- en integriteitseisen waaraan uitvoerders van bodemwerkzaamheden moeten voldoen. Voorbeelden van werkzaamheden die voortaan alleen mogen worden uitgevoerd door gecertificeerde en erkende bedrijven zijn: bodemsanering, veldwerk, monsternamen bij partijkeuringen en het uitvoeren van een bodemanalyse. Om een erkenning te krijgen kunt u een aanvraag indienen bij de organisatie Bodem+, die namens VROM en VenW de erkenningsregeling uitvoert. Deze regels voor de kwaliteit van uitvoering zijn al eerder gefaseerd in werking getreden; deze zijn nu opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Bodemopbouw

Het plangebied bevindt zich in de Middelpolder, een droogmakerij. De bodem bestaat oorspronkelijk uit humeuze klei. Het plangebied is vanaf de zestiger jaren van de vorige eeuw aangelegd op voormalig weidegebied. Het weidegebied werd ontsloten via de wegen langs de rand van de polder.

Bodemkwaliteit/ ondergrondse tanks

Aangezien het gehele plangebied in maagdelijk weidegebied is aangelegd, is er geen aanleiding om bodemverontreiniging te verwachten. Bodemverontreiniging kan wel naderhand zijn ontstaan, met name door het gebruik van huisbrandolie voor stookinstallaties. Een aantal kantoorgebouwen en woonbebouwing in de noordwesthoek van het plangebied heeft over ondergrondse huisbrandolietanks beschikt. De meeste zijn inmiddels gesaneerd.

In het kader van herinrichtingen zijn vanaf ca. 1990 op veel plaatsen bodemonderzoeken uitgevoerd. Afgezien van lokale olieverontreinigingen (gesaneerd) zijn geen andere relevante verontreinigingen in de grond waargenomen. In het grondwater wordt stelselmatig een (sterk) verhoogde concentratie arseen aangetoond. Dit arseen heeft een natuurlijke oorzaak omdat het wordt veroorzaakt door de kwelstroom van diep grondwater uit arseenhoudende bodemlagen. Bodemverontreiniging als gevolg van bedrijfsmatig handelen vormt een onderdeel van de Wet milieubeheer. Nieuwe verontreinigingen vallen onder de zorgplicht (art. 13 Wet bodembescherming) en dienen terstond en volledig te worden gesaneerd.

Ontwikkelingen binnen het plangebied

Uit bodemonderzoek (juli 2006 en aug. 2008), dat door het onderzoeksbureau Wareco in het plangebied is verricht, is gebleken dat er geen aanleiding is tot nader onderzoek of dat er sanerende maatregelen genomen dienen te worden. Wareco concludeert in haar onderzoeksrapport dat de bovengrond 'maximaal licht verontreinigd met zink' is. In de ondergrond en het grondwater zijn geen ontoelaatbaar verhoogde gehalten aan de onderzochte componenten aangetroffen.

Aan het maaiveld en in de grond is geen asbestverdacht materiaal waargenomen. Het asbestgehalte is bepaald in de meest verdachte bodemlaag. De bovengrond bevat analytisch geen asbest (indicatieve bepaling). De aangetroffen verontreinigingen geven geen aanleiding tot nader onderzoek of sanerende maatregelen. Op basis van de

resultaten van het bodemonderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren tegen (voorgenomen) bouwwerkzaamheden (zie voor het bodemonderzoek bijlage 2 en 3).

Milieubeschermingsgebieden

Het plangebied bevindt zich niet in een bodembeschermingsgebied.

4.2 Water

Waterhuishouding

Het plangebied is onderdeel van de Middelpolder. De Middelpolder is een zelfstandig watersysteem. Het plangebied valt onder de keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht (AGV). De waterpeilen zijn vastgelegd in het peilbesluit van het watergebiedsplan Middelpolder. De ligging en de profielen van de watergangen zijn vastgelegd in de legger van het hoogheemraadschap AGV. In de keur van AGV zijn regels opgenomen om de waterhuishouding en de waterkering te beschermen. In die keur is ook bepaald, dat bij nieuwe bebouwing en aanleg van extra verharding 10% van het oppervlak van de extra verharding moet worden gecompenseerd in extra waterberging in het watersysteem (het peilgebied). Dat houdt in dat bij iedere nieuwbouwontwikkeling voldoende oppervlaktewater gerealiseerd moet worden.

Watertoetsproces en wetgeving

Het watertoetsproces bestaat sinds 2001 met het ondertekenen van de startovereenkomst Waterbeheer in de 21ste eeuw. Sinds 2003 is het opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dat met ingang van 1 juli 2008 is herzien, gelijktijdig met de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het watertoetsproces is wettelijk verplicht bij een bestemmingsplan, een inpassingsplan, een projectbesluit, een buitentoepassingverklaring van een beheersverordening en ontheffingen voor een bestemmingsplan. In de bestuurlijke notitie en de handreiking watertoets, die in oktober 2001 zijn verschenen, staat beschreven hoe het watertoetsproces werkt. Hierin is het criterium opgenomen dat indien het totale verharde oppervlak van nieuwbouw in een bestemmingsplan onder de 1.000 m² er geen watertoets uitgevoerd wordt.

Indien de totale verharde oppervlakte van de nieuwbouw de 1.000 m² overschrijdt, dient dit gecompenseerd te worden in de vorm van open water. Indien er in het plangebied geen water aanwezig is, dan dient dit in het zelfde peilvak gerealiseerd te worden. Er is hier sprake van een compensatieplicht van 10%. Indien er water gedempt wordt dient dit volledig gecompenseerd te worden.

Waterkeringen

In het plangebied bevinden zich geen waterkeringen.

Grondwater

Peil grondwater

Uit de bodemonderzoeken die uitgevoerd zijn blijkt dat het grondwaterpeil varieert tussen 1 meter minus maaiveld en 1,5 meter minus maaiveld.

Grondwateroverlast

Voor zover ons bekend zijn er geen klachten omtrent de Grondwateroverlast in het gebied.

Met de komst van de wet 'verbrede watertaken' heeft de gemeente de zorgplicht voor grondwater. De gemeente kan ondersteuning bieden bij het oplossen van bestaande problemen op grondwatergebied en spant zich in om nieuwe problemen te voorkomen. De gemeente Amstelveen gaat in samenwerking met Waternet een grondwaterzorgplan opstellen.

Afvalwater

Afvalwater

Het huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd op de riolering. Het plangebied bevat geen Individuele afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Riolering

Het plangebied is grotendeels voorzien van een gemengde riolering. In het deelgebied Randwijck is dit systeem in 2003/2004 vervangen door een gescheiden rioolstelsel.

Er bevinden zich een aantal riooloverstorten en bergbezinkbassins in het plangebied. Dit zijn voorzieningen die rioolwater bergen wat niet tot overstorten komt en wat later weer vrijgegeven wordt aan het rioolstelsel. Dit komt de kwaliteit van het stedelijk water ten goede. Tevens treedt er een vermindering in het vuilgehalte op van gemiddeld 45% doordat rioolwater door oppervlaktevergroting van het doorstromingsprofiel zeer rustig gaat stromen en een gedeelte van het vuil de kans krijgt te bezinken.

Bij nieuwbouwprojecten wordt het vuilwater gescheiden van het hemelwater.

Tevens wordt er extra aandacht geschonken aan het voorkomen van verontreiniging van het regenwater, zoals:

- het vermijden van onbehandelde uitlogende materialen zoals koper, zink en lood;
- teerhoudende dakbedekking (PAK's) en van met verontreinigende stoffen verduurzaamd hout in de bouw en bij de inrichting van de openbare ruimte

Zo kan het relatief schoon regenwater van gevels en daken rechtstreeks via hemelwaterriool naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd.

Voor het duurzaam omgaan met regenwater wordt verwezen naar de betreffende beslisbomen, opgenomen in de beleidsnotitie 'Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater', opgesteld door Waternet.

4.3 Geluid

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is het juridisch kader voor het Nederlandse geluidhinderbeleid, daarin hebben gemeenten en in het bijzonder de provincies bij grote lawaaimakers (gezoneerde terreinen) een wettelijke taak. Door sanering worden bestaande geluidsknelpunten (industrie, wegverkeer en railverkeer) verminderd. De Wgh richt zich voornamelijk op de bescherming van de woonomgeving en bevat vele normen voor de geluidbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. woningen). De ingezette vernieuwing van het nationale geluidhinderbeleid heeft in het stelsel van de Wgh wijzigingen tot gevolg gehad, ook met het oog op EU verplichtingen. Het doel hiervan is om lokaal geluidbeleid mogelijk te maken en te vertalen in bestemmingsplannen. Op 1 januari 2007 is de Wijziging Wet geluidhinder, van kracht geworden. Een belangrijke wijziging in deze wet is dat de geluidsbelasting in een andere dosismaat berekend en getoetst moet worden. De nieuwe dosismaat is de Lden [dB] geworden. voor de bepaling van Lden zijn drie periodes van belang namelijk:

- het equivalente geluidsniveau LAeq over de dagperiode (07.00-19.00 uur);
- het equivalente geluidsniveau LAeq over de avondperiode (19.00-23.00 uur) vermeerderd met 5 dB;
- het equivalente geluidsniveau LAeq over de nachtperiode (23.00-07.00 uur) vermeerderd met 10 dB.

De toetswaarde L_{den} [dB] bestaat uit het energetisch gemiddelde van de drie ovenstaande waarden. De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bij nieuw te bouwen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt in de gewijzigde wet $L_{den} = 48$ dB. De maximale grenswaarde die kan worden aangevraagd is afhankelijk van de situatie en is voor deze situatie maximaal 63 dB. De toe te passen aftrek conform art. 6 RMW2002 is gelijk gebleven.

Verkeer en industrie algemeen

Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden. Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden.

Het zoneren behelst het creëren van afstand tussen een grote geluid producent (verkeer/industrie) en geluidsgevoelige gebieden. Binnen een geluidszone geldt een beperking voor de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Wordt aangetoond dat de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde blijft, dan gelden geen beperkingen. Blijkt dit niet mogelijk, dan kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd nadat middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn. Hogere grenswaarden kunnen slechts worden verleend onder bepaalde condities welke staan vermeld in de diverse besluiten behorend bij de Wgh. De noodzaak tot zonering en de omvang van de zone is afhankelijk van de geluidsoort. In de volgende alinea's zal per geluidsoort op een aantal specifieke aspecten worden ingegaan. Vervolgens zal worden ingegaan op de geluidsgevoelige bestemmingen.

Wegverkeerslawaai

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder heeft elke weg een zone met uitzondering van:

- woonerven;
- wegen, waarop een maximumsnelheid van 30 km/h geldt;
- wegen waarvan (blijkens een door de raad vastgestelde geluidsniveaukaart) de geluidbelasting op 10 m uit de as van de dichtstbij gelegen rijstrook niet meer dan 48 dB bedraagt. De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en varieert van 200 tot 600 meter, uitzondering hierop zijn:
- woonerven;
- wegen, waarop een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. De ruimte boven en onder de weg behoort tot de zone langs de weg.

Geluidsgrenswaarden voor nieuwe woningen

De wettelijke grenswaarden bestaan uit een voorkeurswaarde van L_{den} 48 dB en een bovengrenswaarde. De bovengrenswaarde is afhankelijk van een aantal factoren zoals een stedelijke of buitenstedelijke situatie en of er al dan niet sprake is van vervangende nieuwbouw. De bovengrenswaarde is, afhankelijk van de situatie, maximaal 63 dB. Indien de geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale bovengrenswaarde ligt, dient beoordeeld te worden of de geluidsbelasting kan worden verminderd door het toepassen van geluidsbeperkende voorzieningen zoals bijvoorbeeld geluidsschermen.

In situaties waar dergelijke maatregelen niet haalbaar zijn kan een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd. In de daarvoor benodigde procedure voor de vaststelling van hogere grenswaarden, kunnen aanvullende eisen gesteld worden aan de geluidswering van de buitengevels, de situering van buitenruimten die bij de woning horen en de situering alsmede de indeling van de woningen ten opzichte van de geluidsbron.

Samengevat bedragen voor wegverkeerslawaaï de relevante grenswaarden, L_{den}

- voorkeursgrenswaarde (berekend op de buitengevel) 48 dB
- maximaal toelaatbare grenswaarde binnenstedelijk (berekend op de buitengevel) 63 dB
- maximaal toelaatbare grenswaarde buitenstedelijk (berekend op de buitengevel) 53 dB
- maximaal toelaatbaar binnenniveau voor woningen 33 dB
- maximaal toelaatbaar binnenniveau voor les en theorielokalen 28 dB

Luchtverkeer

Bij de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) op 20 februari 2003 is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe beperkingen gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. Naast het luchthavengebied is een beperkingengebied aangegeven. In het beperkingengebied zijn een aantal deelgebieden onderscheiden, waarvoor verschillende regels gelden. Het gaat om een veiligheidssloopzone, een geluidssloopzone, een veiligheidscontour plaatsgebonden risico 10^{-6} en een beperkingen geluid- en veiligheidszone (voorheen vrijwaringszone). Deze bepalingen moeten in de bestemmingsplannen worden verwerkt. Zolang dat nog niet het geval is, gelden de voorschriften uit het Luchthavenindelingbesluit als voorbereidingsbesluit. Deze bepalingen zijn opgenomen in het paraplubestemmingsplan "1^e wijziging bestemmingsplan Geluidscontouren Schiphol (Beperkingengebied Luchthaven Schiphol)" en worden verwerkt in de bestemmingsplannen.

Ontwikkelingen binnen het plangebied

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek 'uitbreiding lokalen Palet-Noord, Amstelveen, met Rapportnummer: M+P.GWA.09.18.1., datum: 19 november. t.a.v. de nieuw te bouwen school in het plangebied Palet Noord is op basis van een voorlopig ontwerp de akoestische situatie als volgt beoordeeld:

De uitbreiding van Palet-Noord ondervindt een geluidsbelasting van $L_{den} = 52$ dB (incl aftrek artikel 110g Wgh). Deze geluidsbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde met max 4 dB. Aangezien de functie geluidsgevoelig is, dient voor de realisatie een hogere waarde te worden aangevraagd bij het college van Burgemeester en Wethouders. Meer concreet zal een ontheffingsverzoek hogere grenswaarden Wet geluidshinder worden ingediend bij het college.

Het geluidsbeleid van de Gemeente Amstelveen; de Beleidsnota geluid, deelnota Hogere Waarden, Regio Amstelland-Meerlanden, maart 2007 (definitief), geeft aan dat aan het aanvragen van een hogere waarde compenserende maatregelen verbonden zijn. Deze compenserende maatregelen zijn geluidsreducerende maatregelen. Het akoestisch onderzoek, met rapportnummer : M+P.GWA.09.18.1., datum: 19 november, stelt dat het treffen van maatregelen bij de bron, het wegdek, financieel bezwaarlijk is. Een groot deel van de MR. Groen van Prinstererlaan (circa 150 m) en de Keizer Karelweg (circa 350 m, inclusief de rotonde) moet in dat geval voorzien worden van een geluidsreducerend wegdek. Het effect daarvan is ongeveer 3 dB of 4dB op basis van het Onderzoek Geluidsbelasting en Luchtkwaliteit, Rapportnummer: M+P.GWA.09.18.1, datum: 19 november 2009.

Een tweede mogelijke maatregel is het toepassen van geluidsschermen. Het Onderzoek Geluidsbelasting en Luchtkwaliteit stelt dat gezien de nauwe wegprofielen van de wegen in het onderzoeksgebied geen wenselijke maatregel is.

Het speelplein en het bestaande schoolgebouw wordt in dit geval door de uitbreiding in grote mate afgescheiden van met name de Mr. Groen van Prinstererlaan. Het gebouw heeft een achtergevel die geheel geluidsluw, onder de voorkeursgrenswaarde) uitgevoerd is. Hiermee is aan de uitgangspunten van het beleid ten aanzien van hogere waarde voldaan.

Wat betreft de geluidsbelasting van de Rijksweg A9 is de geluidsbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde.

In het kader van het Luchthavenindelingsbesluit gelden voor het plangebied geen nadere eisen om geluidhinder van het luchtverkeer van Schiphol te verminderen. Dit hangt direct samen met het feit dat het plangebied buiten de 35 Ke contour ligt. Derhalve zijn er vanuit het Luchthavenindelingsbesluit geen belemmeringen voor ontwikkeling van het plangebied (zie voor het akoestisch onderzoek bijlage 1).

4.4 Luchtkwaliteit

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 staan de hoofdregels voor luchtkwaliteit in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm), dit hoofdstuk wordt wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. Net als de regels uit het Besluit luchtkwaliteit 2005, waarin onder meer de zogenaamde saldobenadering is opgenomen, gaan deze regels over het naleven van normen, maar er zijn belangrijke nieuwe elementen toegevoegd. Deze waren nodig om te zorgen dat de grenswaarden in Nederland worden gehaald en projecten voldoende doorgang kunnen vinden.

Artikel 5.16 Wet milieubeheer geeft aan onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden, zoals wijziging bestemmingsplan, mogen uitvoeren.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL, of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Grenswaarden

In de Wet milieubeheer zijn de volgende grenswaarden voor de luchtkwaliteit opgenomen, zoals weergegeven in onderstaande tabel. De grenswaarden zijn zodanig bepaald dat daarmee schade aan de gezondheid wordt voorkomen, mits mensen niet op een andere wijze (bijvoorbeeld via roken) aan deze stoffen zijn blootgesteld. Bij concentraties boven de grenswaarden kunnen voor de mens schadelijke effecten optreden.

grenswaarden luchtkwaliteit

stof	type norm	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SO ₂	1	350	350	350	350	350	350
	2	125	125	125	125	125	125
NO ₂	3	200	200	200	200	200	200
	4	250	240	230	220	210	
	5	40	40	40	40	40	40
	6	50	48	46	44	42	
PM ₁₀	5	40	40	40	40	40	40
	7	50	50	50	50	50	50
CO	8	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Benzeen	5	10	10	10	10	10	5
	6	10	9	8	7	6	
BaP	5	1	1	1	1	1	1

verklaring type norm:

- 1 grenswaarde (humaan; uur gemiddelde dat 24 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 2 grenswaarde (humaan; 24 uurgemiddelde dat 3 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 3 grenswaarde (humaan; uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 4 plandrempeel voor zeer drukke verkeerssituaties (uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 5 grenswaarde (humaan; jaargemiddelde in µg/m³)
- 6 plandrempeel (jaargemiddelde in µg/m³)
- 7 grenswaarde (humaan; 24 uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m³)
- 8 grenswaarde (humaan; 98 percentiel van 8 uurgemiddelden in mg/m³); 3,6 mg/m³ geldt als equivalent van de feitelijke CO grenswaarde (10 mg/m³ als 8 uurgemiddelde concentratie)

De bovengenoemde kwaliteitseisen ter bescherming van de gezondheid van de mens, gelden ingevolge de EG-richtlijnen voor de buitenlucht voor het gehele grondgebied van de lidstaten, met uitzondering van de werkplek en gebieden waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. De luchtkwaliteitsnormen zijn opgesplitst in plandrempels, grenswaarden en alarmdrempels.

Grenswaarde:

Kwaliteitsniveau van de buitenlucht dat op een bepaald tijdstip (in 2005 of 2010) bereikt moet zijn, voor de grenswaarde geldt een resultaatsverplichting; er is geen afwijking van de norm toegestaan.

Plandrempeel:

Plandrempels zijn variabele waarden die per jaar worden aangescherpt. Uiteindelijk komen de plandrempels op het niveau van de grenswaarde. Bij overschrijding van de plandrempels moet de overheid een actieplan opstellen om tijdig aan de grenswaarde te voldoen.

Alarmdrempel:

Kwaliteitsniveau van de buitenlucht dat bij kortstondige overschrijding risico's voor de gezondheid van de mens oplevert.

Voor Nederland zijn met name de volgende grenswaarden relevant:

1. de jaargemiddelde waarde voor NO₂ moet vanaf 2010 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
2. de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag vanaf 2005 niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden.

De bovengenoemde kwaliteitseisen ter bescherming van de gezondheid van de mens, gelden ingevolge de EG-richtlijnen voor de buitenlucht voor het gehele grondgebied van de lidstaten, met uitzondering van de werkplek.

Toekomstige ontwikkeling wetgeving

Besluit Gevoelige bestemmingen

De ministerraad heeft in december 2007 ingestemd met een voorstel van minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het bouwen van gevoelige bestemmingen op locaties waar sprake is van luchtverontreiniging. Met het besluit worden kwetsbare groepen zoveel als mogelijk beschermd tegen ongezonde lucht. Nieuwe scholen, kinderdagverblijven en bejaarden-, verzorgings- en verpleeghuizen (gevoelige bestemmingen) zullen voortaan niet meer binnen 100 meter vanaf de rijksweg en 50 meter vanaf de provinciale weg worden gebouwd als daar grenswaarden worden overschreden.

De ministerraad heeft ermee ingestemd dat het ontwerpbesluit voor advies aan de Raad van State zal worden gezonden. De tekst van het besluit wordt openbaar bij publicatie in het Staatsblad. Gemeenten worden opgeroepen om vooruitlopend op het inwerking treden van het besluit ook al terughoudend te zijn met het bouwen van gevoelige bestemmingen langs wegen.

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veilig stellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan op te stellen om de luchtkwaliteit in Amstelveen te verbeteren. Inmiddels blijkt uit de uitgevoerde luchtkwaliteitsrapportage over het jaar 2005 dat er overschrijdingen voorkomen van de normen voor fijnstof en stikstofdioxide. De gemeente is hierdoor wettelijk verplicht om een actieplan op te stellen. In het Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen is een elftal maatregelen uitgewerkt. De uitvoering van deze maatregelen is noodzakelijk om de ruimtelijke en infrastructurele projecten binnen de gemeente mogelijk te maken en om te voldoen aan de wettelijke eisen volgend uit het Besluit Luchtkwaliteit. De maatregelen zijn volgens vaste formats uitgewerkt waardoor de gemeente concreet een stap zet richting de uitvoering van deze maatregelen. Het Actieplan Luchtkwaliteit is vastgesteld in de raadsvergadering van 26 september 2007 (zie Hoofdstuk 2.3.6).

Ontwikkelingen binnen het plangebied

Het Onderzoek Geluidsbelasting en Luchtkwaliteit, nieuw schoolgebouw, Palet-Noord, Amstelveen, met Rapportnummer M+P.GWA.09.18.1, datum 19 november 2009, heeft in het kader van een goede ruimtelijke ordening de huidige en toekomstige situatie in de directe omgeving van het plangebied Palet-Noord berekend en beoordeeld. Uit de berekeningen blijkt dat in de directe omgeving van Palet-Noord geen grenswaarden voor stikstofdioxide of fijn stof worden overschreden. Ook is er geen sprake van een dreigende overschrijding, aangezien de berekeningen van de luchtkwaliteit een trend laten zien van verbetering over de jaren 2009, 2010, 2015 en 2020. Op basis hiervan is er, vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit geen bezwaar om het schoolgebouw Palet-Noord te realiseren.

Gelet op de afstand van de school (geluidsgevoelige bestemming) tot de rijks- en provinciale wegen wordt de plandremmelwaarde voor de jaargemiddeldeconcentratie luchtverontreinigende stof NO₂ niet overschreden. Dit blijkt ook uit het onderzoek luchtkwaliteit Amstelveen 2006.

Uit onderzoek naar de luchtkwaliteit in het plangebied, gericht op de uitbreiding van de school 'Het Palet Noord' (Wareco juni 2008) 'is gebleken dat de verkeersbijdrage op het omliggende wegennet ten gevolge van het plan slechts beperkt zal toenemen. Een school valt niet onder de standaard getalsgrenzen die opgenomen zijn in het Besluit NIBM (Niet In Betekenende Mate Bijdragen, i.v.m. luchtkwaliteitseisen in de Wet luchtkwaliteit, zie hieronder).

Wareco stelt in haar rapport dat de uitbreiding van de school met de daarmee samenhangende verkeersactiviteiten naar de toekomst toe niet verder zullen toenemen. De uitstoot van vervuilende stoffen blijft binnen de grens van 0,4 µg/m³ in het NIBM besluit.

De conclusie die hieruit volgt is dat het schoolgebouw niet in betekenende mate bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit.

Tevens is, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, de situatie voor de luchtkwaliteit ter plaatse van de Groen van Prinstererlaan en de Keizer Karelweg berekend. Uit de resultaten blijkt dat zowel in 2008 als in het jaar 2010 er geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden.

Mogelijk kunnen de maatregelen zoals opgenomen in het Lokaal Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen een positief effect hebben op de situatie. Gezien de inspanningen op nationale en internationale schaal voor wat betreft het verbeteren van de luchtkwaliteit zal deze naar de toekomst toe verder verbeteren (zie voor het luchtkwaliteitsonderzoek bijlage 1).

4.5 Externe veiligheid

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het doel van het Bevi is om individuele burgers en groepen mensen een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het Bevi (en Revi, de Regeling externe veiligheid inrichtingen) legt veiligheidsafstanden vast tussen bedrijven die risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen verrichten en zogenoemde kwetsbare objecten (zoals huizen, ziekenhuizen, scholen of winkels). Bij bedrijven met risicovolle activiteiten kan worden gedacht aan chemische fabrieken, Lpg-tankstations en – op termijn ook – spoorwegemplacements waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Gemeenten en provincies zijn met de inwerkingtreding van het besluit wettelijk verplicht om bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het Bevi verdeelt de te beschermen objecten in “beperkt kwetsbare” en “kwetsbare objecten”. Tevens beperkt het besluit het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van de risicovolle inrichting. Het Bevi verplicht de bevoegde gezagen (voor de Wet Milieubeheer en Wet op de Ruimtelijke Ordening) afstand te creëren tussen (beperkt) kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven. Risicocontouren en/of veiligheidsafstanden m.b.t. het plaatsgebonden risico zijn op grond daarvan zowel in de ruimtelijke planvorming als bij de milieuvergunning op te nemen. De verankering in het bestemmingsplan kan plaatsvinden via weergave van risicocontouren en afstanden op de plankaart, zonering, opname van de normen in het bestemmingsplan en via uitwerkingsbepalingen; zie de Handleiding Externe veiligheid inrichtingen (Infomil, 2004).

Bij het groepsrisico wordt gewerkt met de “oriënterende waarde”: een ongeval met tien doden mag slechts met een kans van één op de honderdduizend per jaar voorkomen, een ongeval met honderd doden met een kans van één op de tien miljoen per jaar. Voor het groepsrisico geldt de zogenaamde verantwoordingsplicht, dit houdt in dat voor ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van het groepsrisico het bevoegd gezag gehouden is om haar besluit te motiveren. Voor de elementen die in deze verantwoording aandacht moet krijgen, wordt verwezen naar de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (Ministerie van VROM, 2004).

Ontwikkelingen in het plangebied

Op ongeveer 200 meter van de bouwlocatie bevindt zich een verkooppunt met opslag van consumentenvuurwerk. Deze afstand tot het bouwvlak valt ruim binnen de wettelijke afstandsnormeringen.

Het dichtstbijzijnde LPG-tankstation ligt op meer dan 1000 meter verwijderd van de bouwlocatie. De norm voor het berekenen van het groepsrisico in de nabijheid van LPG-stations is een straal van 150 m vanaf het vulpunt van de LPGinstallatie.

Het plangebied valt buiten deze straal en is daarmee niet van invloed op het bepalen van het groepsrisico.

Er zijn geen Bevi gerelateerde bedrijven in de directe omgeving van het perceel gevestigd noch lopen er routes voor gevaarlijke stoffen door het plangebied noch zijn deze in de directe omgeving aanwezig. De externe veiligheid speelt dan ook geen rol voor het gevraagde bouwplan.

4.6 Duurzaam bouwen en energie

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van het milieueffect van gebouwen. Duurzaam bouwen vraagt minder materiaal en energie voor productie van materialen waardoor snelle uitputting van waardevolle grondstoffen wordt voorkomen. Door bij het ontwerp aandacht te besteden aan recyclebaarheid wordt de aanslag op grondstoffen verder beperkt. Verder levert duurzaam bouwen een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van emissies van stoffen in de natuur, zoals koolwaterstoffen en zware metalen. Hierdoor wordt verdere aantasting van natuurwaarden voorkomen. Tevens heeft duurzaam bouwen positieve effecten voor de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater door vermindering van de uitloging van schadelijke stoffen. Als laatste kan duurzaam bouwen een bijdrage leveren aan de gezondheid van bewoners.

De gemeente Amstelveen stimuleert duurzaam bouwen en vraagt van initiatiefnemers aandacht voor dit aspect. Hiervoor is beleid ontwikkeld en vastgelegd. De beleidsnota Duurzaam Bouwen is in september 2007 vastgesteld door de gemeenteraad.

Energie

Begin 2006 is GPR-gebouw als instrument duurzaam bouwen door de gemeente Amstelveen aangeschaft. In de gemeenteraadvergadering van september 2007 heeft over de prestatiegetallen en de toepassing besluitvorming plaatsgevonden. GPR-gebouw is een digitaal instrument dat ontwerpgegevens omzet in prestatiegetallen per module. De modules zijn energie, materialen, afval, water, woonkwaliteit en gezondheid. GPR-gebouw heeft een ambitieniveau van 7,5 voor alle duurzaamheidsthema's (energie, materialen, afval, water, gezondheid en woonkwaliteit). Dit ambitieniveau geldt voor nieuwbouw van woningen (met een omvang van meer dan 10 woningen), schoolgebouwen en kantoorgebouwen. Indien er onoverkomelijke kosten gepaard gaan met het realiseren van 7,5 kan de bouwer een verzoek indienen voor verlaging van het prestatiegetal naar een 7. Dit verzoek dient te worden gemotiveerd en voorzien van een financiële onderbouwing. In samenwerking met de gemeente kan vervolgens getracht worden om toch op een 7,5 uit te komen door bijvoorbeeld het verwerven van meer subsidies.

Milieuwetgeving

Afhankelijk van het type warmte-installatie zal het nieuwe schoolgebouw vallen onder de Wet milieubeheer. Vier weken voor de aanvang van de bouw dient dit bij de afdeling Vergunningen en Ontheffingen van de gemeente Amstelveen te worden gemeld. Het gaat daarbij om het Besluit Woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer.

4.7 Natuurbescherming

Vogel- en Habitatrichtlijn

De betreffende richtlijnen (Vogel- en Habitatrichtlijn) van de Europese Unie zijn niet direct van toepassing op de gronden binnen de gemeente Amstelveen.

Volgens een tekening speciale beschermingszones (EG. Vogelrichtlijn) van 5 april 2000 van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zijn er geen aangewezen vogelgebieden binnen Amstelveen en de directe omgeving.

Tot de aangemelde Habitatrichtlijngebieden behoort volgens een tekening van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij van 10 september 1998 de nabij de gemeente Haarlem gelegen Kennemerduinen en Amsterdamse Waterleidingduinen tot het dichtbij gesitueerde gebieden bij de gemeente Amstelveen. Deze duingebieden zijn het leefmilieu van diverse vogelsoorten en andere dieren. Nu de diersoort de vos niet meer (overal) mag worden afgeschoten, wijken diverse vogelsoorten uit naar het oosten en komen vooreerst terecht in de meest westelijke wijken van Haarlem. Verscheidene vogelsoorten welke voorheen daar niet te vinden waren, worden nu gesignaleerd binnen de gemeente Haarlem. Dit heeft een opschuiving van andere 'meer stadse' vogelsoorten naar het oosten tot gevolg. Als deze vogelsoorten hun leefgebied gaan verplaatsen naar de gemeente Amstelveen zal dat zijn het gebied van het Amsterdamse Bos. Het is niet de verwachting, dat voor het plangebied met betrekking tot de Vogel- en Habitatrichtlijn enige verandering in de komende planperiode zal plaatsvinden.

De natuurbescherming bestaat uit twee onderdelen: de bescherming van soorten en de bescherming van gebieden (habitats).

Nederland heeft de Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet voor de bescherming van soorten en zal de bescherming van gebieden (habitats) opnemen in de Natuurbeschermingswet.

Soortenbescherming

De soortenbescherming wordt geregeld via soortenbeschermingsregels uit de Europese Habitatrichtlijn en uit de Europese Vogelrichtlijn en uit de Flora- en faunawet. Met het in werking treden van de Flora- en faunawet in 2002 zijn de bepalingen uit de Europese richtlijnen omgezet in Nederlands recht. De soorten die genoemd zijn onder de Europese wetgeving vallen onder de categorie 'streng beschermd'.

Daarnaast is er een aanvullende lijst met soorten die vallen onder de Flora- en faunawet. Deze soorten vallen onder de categorie 'streng beschermd' en 'beschermd'. In de Gemeente Amstelveen gaat het om de bescherming van de soort 'ringslang' (natrix natrix). Binnen het plangebied komt deze soort niet voor.

Flora- en Faunawet

Onder de werking van de Flora- en Faunawet vallen circa 1.000 dier- en plantsoorten. Een groot deel van de inheemse zoogdieren en vogels en alle hier van nature voorkomende amfibieën en reptielen zijn beschermd. Ook enkele soorten vissen en insecten hebben een beschermde status. Voor de in het wild voorkomende planten en dieren geldt de algemene zorgplicht (artikel 2). Volgens de Flora- en Faunawet mogen beschermde dier- en plantsoorten niet worden verwond, gevangen, opzettelijk worden verontrust of gedood. Voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen mogen niet worden beschadigd, vernield of verstoord. Beschermde planten mogen op geen enkele wijze van hun groeiplaats worden verwijderd of vernield.

De werkingssfeer van de Flora- en Faunawet is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming.

Artikel 75 van de Flora- en Faunawet geeft de ontheffingsmogelijkheden weer. Met een aanvulling op artikel 75 in de wet van juli 2002 is er een differentiatie aangebracht in de soorten die onder de Flora- en Faunawet vallen en soorten die opgenomen zijn in bijlage IV van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn.

Daarnaast ligt er sinds februari 2005 een AmvB op artikel 75. In deze AmvB wordt het strenge beschermingsregime van toepassing op beschermde soorten die tevens (ernstig) bedreigd zijn.

Voor algemeen voorkomende soorten is het verjagen, verstoren of verplaatsen ontheffingsvrij in geval van ruimtelijke ingrepen.

Bij de beoordeling van aanvragen voor ontheffing ex. artikel 75 van de Flora- en faunawet maakt het uitvoeringsbureau van het ministerie van LNV (Dienst Regelingen) onderscheid in twee categorieën van soorten, te weten:

1. alle soorten, opgenomen in Habitatrichtlijn bijlage IV en de Vogelrichtlijn zijn beschermd onder het zwaarste regime;
2. de overige soorten vallen onder het lichte beschermingsregime.

De 1^e categorie is strikt beschermd. Voor deze soorten wordt alleen vrijstelling of ontheffing verleend als er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, er geen andere oplossingen mogelijk zijn om de doelstellingen van het project te behalen (mitigatie en/of alternatieven) en als er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang (artikel 75, lid 5 onder c). Voor de 2^e categorie wordt vrijstelling of ontheffing verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort (artikel 75, lid 4).

Als strikt beschermde soorten (categorie 1) voorkomen in een potentieel projectgebied en uitvoering van het project het voortbestaan van deze soort negatief beïnvloedt, dient eerst te worden gezocht naar alternatieven (bijvoorbeeld activiteiten in de tijd spreiden, een alternatieve locatie zoeken). Bovendien moet er sprake zijn van zwaarwegende maatschappelijke belangen. Als met de realisatie van het project het voortbestaan van een populatie van een strikt beschermde soort niet in het geding is, kan er een ontheffing worden aangevraagd bij het uitvoeringsbureau van het ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij. Voor de overige categorieën moet worden aangetoond dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de instandhouding van de populatie op zich. Als er geen afbreuk wordt gedaan, kan voor deze soorten vrijstelling of ontheffing worden aangevraagd, met uitzondering voor vogels.

Voor vogels wordt geen ontheffing verleend. Indien er broedvogels aanwezig zijn, dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te vinden.

De directe bescherming uit de Vogel- en Habitatrichtlijn is overgenomen in de Flora- en Faunawet en op een enkele uitzondering na stringenter dan de twee Europese richtlijnen. Hierdoor dient bij ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven vooral aandacht besteed te worden aan de verplichtingen die op grond van de Flora- en Faunawet gelden.

Gemeenten en projectontwikkelaars (initiatiefnemer) zijn bij het ontwikkelen van plannen voor ruimtelijke ingrepen verantwoordelijk voor het vooraf beoordelen van mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten. Tijdens de uitwerking van plannen of het plannen van werkzaamheden dienen de volgende zaken in kaart te worden gebracht:

1. Welke beschermde dieren- en plantensoorten komen in en nabij het plangebied voor;
2. Leidt het realiseren van het plan of de uitvoering van geplande werkzaamheden tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet betreffende planten op hun groeiplaats of dieren in hun natuurlijk leefomgeving;
3. Kunnen het plan of de voorgenomen werkzaamheden zodanig gewijzigd worden dat dergelijke handelingen niet of in mindere mate gepleegd worden;
4. Is om de plannen te kunnen uitvoeren of de werkzaamheden te kunnen verrichten ontheffing (ex art. 75 van de Flora & Faunawet) van de verbodsbepalingen op de groeiplaats of dieren in hun natuurlijke leefomgeving vereist.

Ontwikkelingen binnen het plangebied

In 2008 is een Flora- en Fauna onderzoek uitgevoerd (b&d Natuuradvies). Hieruit volgen de volgende conclusies en aanbevelingen:

Voor de sloop van de opstallen op deze locatie is geen ontheffingsaanvraag van de Flora- en Faunawet nodig als de volgende aanbevelingen worden opgevolgd. Sloop buiten het broedseizoen in de voor vogels de meest veilige periode, namelijk van december t/m februari. Evengoed dient het gebouw op nesten te worden gecontroleerd.

Voor het groen rond de school geldt dat dit bij voorkeur tussen december en februari moet worden verwijderd. Door het onvoorspelbare broedgedrag van merel en houtduif is het nodig om het groen voor verwijdering altijd op bezette nesten te controleren.

Gebiedsbescherming

De bescherming van gebieden wordt (nu nog) geregeld in de Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn. Een verandering is echter op komst als de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking treedt. De wijziging van de Natuurbeschermingswet is inmiddels in het Staatsblad verschenen (Stb 2005, 195), maar nog niet in werking. Hierin zijn de bepalingen over gebiedsbescherming uit de Vogel- en Habitatrichtlijn omgezet in Nederlands recht. In, maar ook in de nabijheid van, een beschermd natuurgebied gelden strengere regels dan in andere gebieden.

De Habitat- en Vogelrichtlijngebieden beslaan samen 20% van het Nederlandse grondgebied.

In de Gemeente Amstelveen liggen geen beschermde gebieden.

Rode lijsten

Voorts worden nog gehanteerd de zogenaamde 'rode lijsten'. Deze rode lijsten hebben geen wettelijke status, maar geven wel de kwetsbaarheid van soorten aan. Er wordt bijvoorbeeld aangegeven of een soort bijna is uitgestorven of bedreigd is in zijn voorkomen in Nederland. Een soort die bescherming geniet onder de Flora- en Faunawet kan ook op de Rode Lijst voorkomen, maar een soort op de Rode Lijst, is niet automatisch beschermd onder de Flora- en faunawet.

Bij ontwikkelingen moet onderzocht worden wat de gevolgen zijn voor de leefgebieden van beschermde soorten en moeten mitigerende of compenserende maatregelen getroffen worden. Bovendien moet er ontheffing aangevraagd worden.

Daarnaast valt het plangebied binnen de gronden waarop beperkingen zijn gesteld aan gebruik en beperkingen aan een bestemming die vogels aantrekt.

De omvang van het gebied waar beperkingen gelden voor het aantrekken van vogels, is zodanig dat de afstand tussen de grens van het gebied en iedere baan minimaal 6 km bedraagt. Bij de bepaling van de omvang is uitgegaan van de bescherming van dat gebied rond het banenstelsel waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Een gebruik of bestemming kan binnen de genoemde categorie wel worden gerealiseerd als overeenkomstig de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan te zijner tijd met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Er is een ontheffingsaanvraag nodig als de boom met spechtenholten aan de Jonkheer H.A. van Kamerbeeklaan bij de ingrepen sneuvelt. Dit valt echter buiten het plangebied. Er is een ontheffingsaanvraag nodig als exemplaren daslook door de ingreep verdwijnen of als hun groeiplaats wordt aangetast. Deze valt ook buiten het plangebied.

Hoofdstuk 5 Planopzet

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk gaat het om de vertaling van de doelstellingen naar een planologische regeling. Voor de gemeente is het bestemmingsplan is het belangrijkste publiekrechtelijk instrument om doelstellingen te realiseren. Hiermee wordt de basis gelegd voor handhaving, wordt gereageerd op de markt of kunnen ontwikkelingen worden gestuurd. Gemeentelijke verordeningen en ingrepen in de openbare buitenruimte zijn andere publiekrechtelijke instrumenten. Gronduitgifte en verhuur van grond zijn privaatrechtelijke mogelijkheden.

In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) behoudt het bestemmingsplan de belangrijke rol in het ruimtelijk planstelsel. Het bestemmingsplan is en blijft een belangrijk – zo niet het belangrijkste – normstellende instrumentarium voor het ruimtelijk beleid van de gemeente. Beleid is in te delen in drie typen: faciliterend, actief sanerend en actief stimulerend.

Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)

De vorige Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna WRO) en het daarbij behorende Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro 1985) bevatten bijna geen bepalingen over de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. De artikelen 12 en 16 van het Bro 1985 kenden alleen enkele voorschriften voor de verschijningsvorm van het bestemmingsplan.

Dit heeft er toe geleid dat in de praktijk allerlei varianten zijn toegepast.

Hierdoor zijn er zeer verschillende bestemmingsplannen ontstaan. Bestemmingsplannen met dezelfde beleidsmatige inhoud en met hetzelfde doel zagen er geheel anders uit en waren moeilijk vergelijkbaar.

Hierdoor ontbrak het aan duidelijkheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan. En dit terwijl leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker van het bestemmingsplan van groot gewicht zijn. Daarnaast is de vergelijkbaarheid van ruimtelijke plannen van groot belang voor degenen die deze plannen in grotere samenhang wensen te bezien. Denk hierbij aan degenen die betrokken zijn bij de planvoorbereiding, de planbeoordeling, de monitoring van beleid en de handhaving.

De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. In dit hoofdstuk gaat het om de vertaling van de doelstellingen naar een planologische regeling.

SVBP 2008 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. Dit om de gewenste vergelijkbaarheid zeker te stellen. De standaarden hebben geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. De toelichting maakt immers geen deel uit van het bestemmingsplan. Wel dient het bestemmingsplan van een toelichting vergezeld te gaan.

Het bestemmingsplan zelf bestaat uit een verzameling geografische bepaalde objecten, die zijn opgeslagen in een digitaal ruimtelijk informatiesysteem. De objecten zijn voorzien van bestemmingen met bijbehorende doeleinden en regels. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat de standaarden geen betrekking hebben op de inhoud van een bestemmingsplan.

Opzet regels

De opbouw van de planregels is gelijk aan SVBP 2008. De opbouw van de planregels is als volgt:

Hoofdstuk I Inleidende regels:

- Begrippen: hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.
- Wijze van meten en berekenen: hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Hoofdstuk II Bestemmingsregels

De doeleinden van de bestemming worden beschreven en de daarvoor geldende bouw- en andere bepalingen worden aangegeven. Het artikel bestaat uit de volgende elementen:

- bestemmingsomschrijving: een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- bouwregels: regels omtrent hoogte, afstand tot de perceelsgrens enz;
- gebruiksregels: regels omtrent welk gebruik als strijdig ten aanzien van de bestemming dient te worden beschouwd;
- een eventuele ontheffingsregeling: van algemene ontheffingen tot verandering van de soort bedrijvigheid tot een uitbreiding van de oppervlakte van bedrijfsbebouwing via een ontheffing;
- een eventuele aanlegvergunning;
- een eventuele wijzigingsbevoegdheid.

Eventuele specifieke nadere eisenregelingen, ontheffingsbevoegdheden en wijzigingsbevoegdheden en mogelijk aanlegvergunningregels zullen zoveel mogelijk per bestemming worden opgenomen. Hierdoor wordt direct per bestemming inzicht geboden in de eventuele afwijkingsmogelijkheden en onnodig verwijzen naar andere artikelen voorkomen. Deze werkwijze bevordert de toegankelijkheid van het bestemmingsplan. Er wordt derhalve voor de volgorde van de regels een standaardindeling gehanteerd

Hoofdstuk III Algemene regels

- Gebiedsaanduidingen: 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. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en (deel)gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend. Dit betreft bijvoorbeeld de zone van het Luchthavenindelingbesluit (luchthaven Schiphol) waarvoor binnen deze zone beperkingen gelden voor bebouwing.
- Een anti-dubbeltelbepaling: deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een bepaald grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.
- Algemeen toetsingskader bijzondere bepalingen: de in dit artikel genoemde criteria gelden in ieder geval als (mede)toetsingskader voor het stellen van nadere eisen, het verlenen van ontheffing en het wijzigen van het plan. Bij het verlenen van ontheffing kunnen bijvoorbeeld nadere eisen gesteld worden aan het samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.
- Toegelaten overschrijdingen: in dit artikel wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons.
- Algemene ontheffingsbevoegdheid: in dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene ontheffing in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Hoofdstuk IV Overgangs- en slotregels

- Overgangsbepaling; samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.
- Slotregel; voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

5.2 Hoofdlijnen van de juridische regeling

Planvorm

Algemeen

De Wet ruimtelijke ordening biedt de keuze uit drie planvormen:

1. het gedetailleerde bestemmingsplan;
2. het globale eindplan;
3. het globale bestemmingsplan met uitwerkingsbevoegdheden.

Het verschil tussen de eerste twee soorten bestemmingsplannen en het globale bestemmingsplan met uitwerkingsbevoegdheden is dat de eerste twee bestemmingsplannen meteen een basis bieden voor het verlenen van bouwvergunning en dat het andere bestemmingsplan eerst moet worden uitgewerkt voordat bouwvergunning verleend kan worden.

Dit bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard. Dat wil zeggen, dat het huidige gebruik en de huidige bebouwing qua omvang, plaats en geaardheid in hoge mate bepalend is geweest voor de bestemmingsregeling. Verder is rekening gehouden met gewenste toekomstige ontwikkelingen.

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de voorschriften en de plankaart.

5.3 Plankaart

Op de plankaart is steeds de bestemming van de betreffende percelen aangegeven.

5.4 De bestemmingen

Het centrale onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden aan de in het plan begrepen grond bestemmingen toegewezen met bij behorende doeleinden. Aan de bestemmingen zijn regels gekoppeld over het gebruik van de in het plan begrepen grond en van de zich daar bevindende bouwwerken. Kenmerk van bestemmingen is dat het gehele plangebied ermee is bedekt. Elke bestemming is geometrisch bepaald.

Een bestemmingsplan kan ook dubbelbestemmingen bevatten (bijvoorbeeld leidingen, waterkeringen en archeologische waarden). Deze overlappen bestemmingen en geven eigen regels, waarbij sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen. De dubbelbestemmingen hoeven het gehele plangebied niet te bedekken.

Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken binnen een bestemming of dubbelbestemming nader of specifieker te regelen. Het gaat hierbij om specificaties met betrekking tot het gebruik of de bouw mogelijkheden. De aanduidingen hebben daardoor juridische betekenis en komen ook altijd in de regels van het bestemmingsplan voor.

Verklaringen zijn de overige in de verbeelding van het bestemmingsplan voorkomende zaken. Verklaringen hebben geen juridische betekenis. Zij zijn bedoeld om nadere informatie te verschaffen of om de duidelijkheid en raadpleegbaarheid te bevorderen. Omdat verklaringen geen juridische betekenis hebben, wordt hierop niet nader ingegaan.

Doelstellingen en uitgangspunten

Het uitgangspunt bij het opstellen van het bestemmingsplan is dat de van kracht zijnde regelingen zodanig worden geactualiseerd dat samenhangende, op actuele beleidsinzichten en gebruikerswensen afgestemde bestemmingsregelingen ontstaan. Als doelstellingen en uitgangspunten kunnen daarbij worden onderscheiden:

- Rechtszekerheid en klantgerichtheid, dat wil zeggen voor de burger een duidelijk, toegankelijk en op actuele behoeften en eisen afgestemd plan.
- Makkelijke toepasbaarheid en hanteerbaarheid voor de gemeentelijke diensten; een plan waaraan bouwaanvragen op heldere wijze kunnen worden getoetst met als resultaat een minimale bestuurslast.
- Duidelijkheid en inzichtelijkheid van hetgeen is toegestaan, dit houdt in dat de bestemmingen met hun bouw- en gebruiksmogelijkheden zoveel als mogelijk is op de plankaart zichtbaar worden gemaakt.

In dit bestemmingsplan zijn de volgende vier bestemmingen opgenomen:

'Bedrijf-Nutsvoorziening Regelstation', 'Groen', 'Maatschappelijk' en 'Verkeer-Verblijfsgebied'

Nutsgebouwen

Het in het plangebied voorkomende regelstation met een hoogte van 3 meter of meer dan wel een oppervlakte van 15 m² of meer is als zodanig bestemd binnen de bestemming 'bedrijf-nutsvoorzieningen regelstations' (B-NR). Deze grenzen worden aangehouden, omdat kleinere gebouwen hiervoor sinds 1 januari 2003 vergunningsvrij zijn geworden.

Groen

Het groen binnen het plangebied is als zodanig bestemd. Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair. Het groen kan tevens worden gebruikt voor opstelplaatsen voor voertuigen van hulpdiensten.

Maatschappelijk

De maatschappelijke voorzieningen zijn als zodanig bestemd. Het betreft hier de volgende voorzieningen: de uitbreiding van de basisschool met daarin ruimte voor naschoolse opvang, kinderopvang en andere maatschappelijke voorzieningen.

Verkeer-Verblijfsgebied

Onder deze bestemming zijn gebracht de verkeerswegen, straten en fiets- en voetpaden. Het verblijfsgebied, waaronder de woonstraten en woonerven hebben de bestemming 'verkeer-verblijfsgebied' (V-VB).

5.5 Handhaving

In een bestemmingsplan zijn het gebruik en de bouwmogelijkheden van de gronden vastgelegd in de planregels en op de plankaart. Discussie over de inhoud van een bestemmingsplan vindt plaats tijdens de planvoorbereiding. De motivering van afwegingen en keuzes zijn te vinden in de toelichting van het bestemmingsplan. Belangrijke onderdelen van de planvoorbereiding zijn de inspraak en het wettelijk vooroverleg. Doel is uiteindelijk een bestemmingsplan vast te stellen voor een periode van tien jaar. Wanneer een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de plankaart en/of de planregels is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken wordt er naar gestreefd om bestemmingsplannen digitaal toegankelijk te maken via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling.

Beleid gemeente Amstelveen

In 2007 is het handhavingsprogramma 2008 – 2010 door het college van B&W vastgesteld.

Het handhavingsprogramma 2008 – 2010 is de basis voor het systematisch toezichthouden en het gericht handhaven door de gemeente op de terreinen bouw- en woningtoezicht, milieu, ruimtelijke ordening, verkeer en parkeren. Deze kenmerken zich door belangrijke wijzigingen in wetgeving. Zo treedt per 1 januari 2008 het nieuwe Activiteiten Besluit in werking dat met betrekking tot milieu een verschuiving inhoudt van vergunningverlening naar handhaving. Bedrijven moeten weliswaar nog steeds aan de milieuregels voldoen, maar de 'lichte' bedrijven hebben geen meldingsplicht meer.

Aandachtspunten bij het handhaven zijn energiebesparende maatregelen, ondernemers stimuleren door preventief handhaven, intensiveren toezicht op LPG stations, en controleren van bedrijfslozingen op het rioolstelsel.

Binnen het handhavingsprogramma worden twee aspecten binnen de handhaving onderscheiden.

Preventief handhavingsbeleid

Bij handhaving is er in eerste instantie aandacht voor repressief handhaven, d.w.z. op het effectief ongedaan maken van overtredingen. Daarnaast is er echter ook de preventieve zijde van handhaving. Met preventieve handhaving worden maatregelen bedoeld die tot doel hebben te voorkomen dat opgetreden moet worden. Preventieve handhaving houdt onder andere in dat er bij de ontwikkeling van regelgeving voldoende wordt gecommuniceerd met belanghebbenden en er voldoende informatie beschikbaar is over het aanvragen van vergunningen. Deze taak wordt door bouwplantoetsers tijdens een vergunningaanvraag uitgevoerd. Uit de praktijk blijkt dat er preventieve werking uitgaat van de wetenschap dat een gemeente ingrijpt bij overtreding van de regels. Tijdens bouwwerkzaamheden wordt door een toezichthouder bekeken of er wordt gebouwd conform afgegeven bouwvergunning.

Repressief handhavingsbeleid

Het effectief ongedaan maken van overtredingen valt onder het begrip repressief handhaven. Artikel 125 van de Gemeentewet geeft het college de algemene bevoegdheid tot het toepassen van bestuursdwang ter uitvoering van wet- en regelgeving.

Handhaving is een **bevoegdheid**, tenzij een bijzondere wet anders aangeeft. Dit betekent dat het college voorkomend ook kan afzien van handhaving. In de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is gedurende een groot aantal jaren aan bestuursorganen een grote mate van beleidsvrijheid toegekend met betrekking tot de vraag of tegen een overtreding van bij of krachtens enig wettelijk voorschrift gestelde verplichtingen al dan niet handhavend moet worden opgetreden. Een reeks van recentere uitspraken bevestigen de ontwikkeling naar een minder vrijblijvende handhavingspraktijk, die leidt naar een 'beginselplicht tot handhaving'. Met name waar derden de gemeente verzoeken om handhavend op te treden, kan daarvan slechts om zeer zwaarwegende redenen worden afgezien. De huidige standaardformuleringen van de Afdeling luiden: "Indien door een belanghebbende derde uitdrukkelijk is verzocht tegen een illegale situatie op te treden, kan alleen in bijzondere gevallen van handhavend optreden worden afgezien" of (als er geen handhavingsverzoek is ingediend) "alleen in bijzondere gevallen kan van het bestuursorgaan worden verlangd dat het afziet van handhavend optreden tegen een illegale situatie".

Binnen de gemeente heeft preventieve handhaving de voorkeur boven repressieve handhaving. Bestuursrechterlijke handhaving heeft de voorkeur boven strafrechterlijke handhaving. Een combinatie van bestuursrechterlijke handhaving en strafrechterlijke handhaving is ook mogelijk.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

In hoofdstuk 1, in de paragraaf 'Aanleiding en doelstelling', werden reeds beheer- en onderhoudskosten van het huidige schoolgebouw in het plangebied aan de orde gesteld. Waarvan de afdeling Vastgoed had aangegeven dat deze kosten erg hoog zijn. Daarom wordt de voorkeur gegeven aan het realiseren een nieuw gebouw. De sloop en nieuwbouw van beide gebouwen biedt kansen voor een betere samenhang tussen de verschillende functies in dit plangebied in combinatie met een goede ruimtelijke inpassing en een verkeersveilige inrichting van het gebied, waarbij de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk wordt beperkt.

De nieuwbouw voor het Palet Noord wordt bekostigd uit het Investeringsfonds Onderwijshuisvesting.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Overleg met de bevolking

Het voorontwerp is gedurende vier weken ter inzage gelegd van donderdag 25 maart 2010 tot en met woensdag 21 april 2010.

Tevens is gelegenheid geweest om gedurende drie aaneengesloten uren per week buiten de werkuren het voorontwerp in te zien in de stadsbibliotheek in het stadshart.

Hiervan is vooraf kennis gegeven in het Amstelveens Weekblad van 10 maart 2010 en bij de officiële bekendmakingen op de website van de gemeente Amstelveen.

Er is een informatieavond gehouden op donderdag 15 april 2010, waarbij een ieder kon worden ingelicht over de doelstellingen van het voorontwerp bestemmingsplan en waarbij gelegenheid is gegeven om vragen te stellen en reacties naar voren te brengen. In bijlage 4 zijn de inspraakreacties zakelijk weergegeven en is het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders neergelegd.

Het ontwerp is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 24 juni 2010 tot en met woensdag 4 augustus 2010.

Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. In de bijlage bij dit bestemmingsplan is een samenvatting en een beantwoording van de zienswijzen te vinden.

7.2 Overleg met instanties

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde provinciale en rijksdiensten en andere instanties op 3 maart 2010.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 4 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
2. VROM-Inspectie Noord-West
3. Waternet; Sector Klant, Markt en Relatie
4. Brandweer Amsterdam Amstelland
5. Wijkplatform Stadshart

De instanties welke staan vermeld onder de nummers 2 en 5 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het voorontwerp geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

De instanties welke staan vermeld onder de nummers 1 en 4 hebben te kennen gegeven, dat zij geen opmerkingen hebben, dan wel dat het voorontwerp geen onderwerpen raken waarbij deze instanties belang hebben.

De instantie welke staat vermeld onder 3 heeft inhoudelijk schriftelijk gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan.

In bijlage 4 volgt een samenvatting van de reacties en het commentaar daarop van het college van burgemeester en wethouders.

7.3 Vaststelling

Het bestemmingsplan is vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van 15 september 2010.

Bijlagen

Bijlage 1	Nota van Beantwoording ontvangen reacties van overleginstanties en zienswijzen van een ieder
-----------	---

Regels

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In dit plan wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het bestemmingsplan "1e Herziening Amstelveen Stadshart - Palet-Noord" van de gemeente Amstelveen;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0362.08A- met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen);

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het behouden van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.6 bebouwingspercentage:

een in de regels of op de plankaart aangegeven percentage, dat de grootte van het bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd;

1.7 bestaande situatie (bebouwing en gebruik):

bebouwing, zoals aanwezig op het tijdstip van de ter inzage legging van het ontwerpplan, dan wel zoals die mag worden gebouwd krachtens een vóór dat tijdstip aangevraagde vergunning;

het gebruik van grond en opstallen, zoals aanwezig op het moment van het van kracht worden van het plan;

1.8 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.9 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.10 bijgebouw:

een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

1.11 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.12 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.13 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

1.14 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.15 bouwperceelgrens:

een grens van een bouwperceel;

1.16 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.17 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.18 bruto vloeroppervlakte b.v.o:

de som van de binnen de gevels gelegen vloeroppervlakten van alle bouwlagen alsmede onderbouw en zolder, inclusief kolommen, trappenhuisen, gangen, liften, toiletten e.d., met uitzondering van (kruip)kelders met een hoogte van minder dan 1.50 meter en technische ruimten op daken;

1.19 dak:

iedere bovenbeëindiging, vlak of hellend, van een gebouw;

1.20 differentiatielijn:

aanduiding welke het verschil aangeeft tussen de, binnen één bestemming geldende, bouw- en/of specifieke gebruiksregels;

1.21 eerste bouwlaag:

de bouwlaag op de begane grond;

1.22 erfafscheiding:

een scheiding tussen erven, tuinen en/of openbare ruimten in de vorm van een bouwwerk, dan wel beplanting;

1.23 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.24 geluidgevoelige functies:

bewoning of andere geluidgevoelige functies (bijvoorbeeld onderwijs) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het besluit geluidhinder spoorwegen;

1.25 geluidgevoelige gebouwen:

gebouwen welke dienen ter bewoning of ten behoeve van een andere geluidgevoelige functie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, c.q. het besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen;

1.26 hogere grenswaarde:

een maximale waarde voor de geluidbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in en concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder, c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen;

1.27 hoofdgebouw:

een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt;

1.28 hoogtescheidingslijn:

(aanduiding) een op de kaart aangegeven lijn welke de grens vormt van een gedeelte van een bebouwingsvlak waar een bepaalde op de kaart aangegeven hoogte is toegestaan;

1.29 horizontale diepte van een gebouw:

de lengte van een gebouw, gemeten loodrecht vanaf de naar de weg gekeerde gevel;

1.30 keurgebied:

gebied ter plaatse en aan weerszijden van waterkeringen en wateren waarbinnen de Keurbepalingen (verboden en geboden) van toepassing zijn;

1.31 Luchthaven Indelingbesluit (lib)

Het Luchthaven Indelingbesluit zoals deze geldt voor de luchthaven Schiphol en zoals deze luidt op het tijdstip van het in ontwerp ter inzage leggen van dit plan;

1.32 maaiveld:

de bovenkant van het oorspronkelijke dan wel (verhoogd of verlaagd) aangelegd terrein waar een gebouw zal worden opgericht;

1.33 naschoolse opvang (nso):

gebouw of deel daarvan uitsluitend bedoeld voor de opvang van kinderen na schooltijden, waarbij de onderwijsfunctie is uitgesloten;

1.34 nokhoogte of kaphoogte:

het hoogste punt van een dakconstructie, behoudens toegelaten afwijkingen krachtens deze planregels;

1.35 ondergeschikte functie:

functie waarvoor maximaal 30% van de vloeroppervlakte als zodanig mag worden gebruikt

1.36 ondergronds bouwen:

het bebouwen en in gebruik nemen van de ruimte onder het maaiveld (zoals kelders en parkeergarages);

1.37 peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst:
de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst:
de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd:
het Nieuw Amsterdams Peil (of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil);

1.38 platte afdekking:

een (min of meer) horizontaal vlak ter afdekking van een gebouw dat meer dan tweederde van het grondvlak van het gebouw beslaat;

1.39 scheidingslijn:

een op de kaart aangegeven lijn, die de grens aangeeft tussen delen van bestemmings- en/of bouwvlakken, waardoor verschillende, in de regels nader aangegeven, regelingen van toepassing zijn;

1.40 seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.41 straatmeubilair:

de bij of op de weg behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder begrepen:abri's, afvalbakken, (ondergrondse) afvalcontainers, alarmeringsinstallaties met bijbehorende antennes, bloemen- of plantenbakken, brandkranen, draagconstructies voor reclame, fietsenrekken, gedenktekens, lichtmasten, parkeermeters, pinboxen, schakelkasten, speeltoestellen, straatverlichting, telefooncellen met bijbehorende antennes, urinoirs, verkeersborden, verkeersgeleiders, verkeerslichten, vitrines, voorwerpen van beeldende kunst, wegbewijzing en zitbanken; onder straatmeubilair worden niet begrepen verkooppunten voor motorbrandstoffen;

1.42 verdieping:

een boven de begane grond gelegen bouwlaag;

1.43 verticale diepte van een gebouw:

de diepte van een gebouw, gemeten vanaf de onderzijde van de begane grondvloer;

1.44 voorgevel:

de gevel van een gebouw gericht naar de wegzijde;

1.45 voorkeursgrenswaarde:

de maximale waarde voor de geluidbelasting, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de wet Geluidhinder c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen;

1.46 Wet:

de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het tijdstip van het in ontwerp ter inzage leggen van dit plan;

1.47 zij- en achtererf:

de gronden die behoren bij het hoofdgebouw en zijn gelegen achter de voorgevel van het hoofdgebouw;

1.48 zij- of achtergevel:

een gevel van een gebouw niet gericht naar de wegzijde;

1.49 zone:

een op de plankaart aangegeven gebied, waarvoor aanvullende bepalingen gelden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 bebouwingspercentage:

het deel van het bouwblok uitgedrukt in procenten dat bebouwd mag worden;

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.3 de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2.4 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.5 de hoogte van een kap:

vanaf de bovenkant goot, boeibord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot aan het hoogste punt van de kap;

2.6 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.7 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.8 het bebouwd oppervlak van een bouwperceel:

de oppervlakte van alle op een bouwperceel gelegen bouwwerken tezamen;

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf-Nutsvoorzieningen Regelstations

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf-Nutsvoorzieningen Regelstations' aangewezen gronden zijn bestemd voor regelstations.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden opgericht;

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de hoogte voor palen en (licht)masten mag niet meer dan 6 meter bedragen;
- c. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen;

3.3 Specifieke gebruikregels

3.3.1 Gebruiksverbod

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

3.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 3.3.1, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van onbebouwde gronden voor de opslag van goederen;
- b. Het gebruik van gronden en bouwwerken voor een seksinrichting.

3.3.3 Ontheffing van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders verlenen ontheffing van het bepaalde in lid 3.3.1, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplanting;
- c. paden;
- d. speelvoorzieningen;
- e. water, waterlopen en waterpartijen;

met daaraan ondergeschikt:

- f. verhardingen;
- g. parkeervoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van lichtmasten en kunstwerken mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de hoogte van palen en masten mag niet meer bedragen dan 10 meter;
- c. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

4.3 Specifieke gebruikregels

4.3.1 Gebruiksverbod

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

4.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 4.3.1, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden als opslag-, stort- of bergplaats van al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of produkten, behoudens voorzover dat noodzakelijk is voor het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- b. het gebruik van gronden als staan- of ligplaats, alsmede kampeerterrein;
- c. het gebruik van gronden voor het beproeven van voer- of vaartuigen, voor het beoefenen van auto- of motorsport of de (model) vliegsport en voor het houden wedstrijden met motorvoertuigen of bromfietsen;
- d. het gebruik van gronden voor sport- of wedstrijdterrein, parkeerterrein, landingsplaats, dagcamping dan wel voor de ruitersport.

Artikel 5 Groen 1

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplanting;

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Op of in deze gronden mogen geen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

5.3 Specifieke gebruikregels

5.3.1 Gebruiksverbod

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

5.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 5.3.1, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden als opslag-, stort- of bergplaats van al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of produkten, behoudens voorzover dat noodzakelijk is voor het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- b. het gebruik van gronden als staan- of ligplaats, alsmede kampeerterrein;
- c. het gebruik van gronden voor het beproeven van voer- of vaartuigen, voor het beoefenen van auto- of motorsport of de (model) vliegsport en voor het houden wedstrijden met motorvoertuigen of bromfietsen;
- d. het gebruik van gronden voor sport- of wedstrijdterrein, parkeerterrein, landingsplaats, dagcamping dan wel voor de ruitersport.

Artikel 6 Maatschappelijk

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van maatschappelijke doeleinden in de vorm van sociale, religieuze, medische, culturele, (openbare) en educatieve voorzieningen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' dient een vrije doorloop- / doorrijhoogte te worden gerealiseerd, welke op de verbeelding als 'Verkeer-Verblijfsgebied' is aangegeven;

met de daarbij behorende:

- c. wegen en paden;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. groenvoorzieningen;
- f. speelvoorzieningen;
- g. water en waterpartijen;
- h. tuinen, erven en terreinen;
- i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de hoogte van een gebouw mag niet meer dan 6 meter bedragen. Voor een overbouwde doorgang, ter plaatse aangeduid met 'onderdoorgang', geldt een maximale bouwhoogte van 13 meter voor het bruggedeelte en 9 meter voor het gedeelte grenzend aan de westzijde van het bruggedeelte;
- c. de goot- en bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte', mag niet worden overschreden;
- d. het bebouwingspercentage bedraagt 100%, tenzij anders is aangegeven.
- e. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' dient een vrije doorloop- / doorrijhoogte van 4 meter, gerekend vanaf de kruin van de weg ter plaatse van de onderdoorgang, aangehouden te worden.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. 6 meter voor palen en masten;
- c. 3 meter voor lichtmasten en het overige.

6.3 Specifieke gebruiksregels

6.3.1 Gebruiksverbod

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

6.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 6.3.1, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de onbebouwde gronden voor opslag van goederen;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken als seksinrichting;

- c. het gebruik van gebouwen voor bewoning;
- d. het gebruik van gronden en bouwwerken voor detailhandel;
- e. het gebruik van gronden en bouwwerken voor horeca.

Artikel 7 Verkeer-Verblijfsgebied

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer-Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woonstraten en speelvoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- b. wegen, straten en paden;
- c. groenvoorzieningen;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen en masten en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet meer bedragen dan 16 meter;
- b. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet bedragen dan 3 meter.

7.3 Specifieke gebruiksregels

7.3.1 Gebruiksverbod

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

7.3.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 7.3.1, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden voor de opslag van goederen;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken voor een seksinrichting;

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Algemene bouwregels

9.1 Algemeen toetsingkader bijzondere bepalingen

De in dit artikel genoemde criteria gelden in ieder geval als (mede)toetsingskader voor het stellen van nadere eisen, het verlenen van vrijstelling en het wijzigen van het plan.

9.1.1 Samenhangend straat- en bebouwingsbeeld

Ten aanzien van een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld kan rekening gehouden worden met de volgende aspecten:

- a. de verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- b. de verhouding tussen de hoogte en de breedte van de gebouwen;
- c. de samenhang van de bouwvorm, bouwmassa, hoogte en breedte van gebouwen met de directe omgeving;
- d. de situering van de gebouwen op het bouwperceel.

9.1.2 Goede woonsituatie

Ten aanzien van een goede woonsituatie kan rekening gehouden worden met de volgende aspecten:

- a. de toename van het verkeer en de parkeerbehoefte;
- b. overlast door lawaai, stank en/of trillingen;
- c. de bezonning;
- d. het uitzicht;
- e. privacy.

9.1.3 Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de verkeersveiligheid kan rekening gehouden worden met de volgende aspecten:

- a. de mate van toename van de verkeersintensiteit als gevolg van het gebruik van de gronden;
- b. de aansluiting van in- en uitritten op de openbare weg;
- c. de gevolgen voor het zicht op de openbare weg c.q. fiets- en voetpaden;
- d. de aanwezigheid van voldoende laad- en losruimte.

9.1.4 Sociale veiligheid

Ten aanzien van de sociale veiligheid kan rekening gehouden worden met de volgende aspecten:

- a. de mogelijkheden voor de verbetering van toezicht op en de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van een sociaal onveilige plek;
- b. de mate waarin de toezicht op en de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van een openbare ruimte wordt ingeperkt.

9.1.5 Gebruiksmogelijkheden aangrenzende gronden

Ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden kan rekening worden gehouden met de volgende aspecten:

- a. belemmering bedrijfsvoering en ontwikkelmogelijkheden omliggende bedrijven;
- b. de situering van gebouwen

9.1.6 Milieusituatie

Ten aanzien van de milieusituatie kan rekening gehouden worden met de volgende aspecten:

- a. de mate van hinder voor de omliggende functies;

- b. de gevolgen voor de externe veiligheid; hieronder wordt verstaan het overlijdensrisico als gevolg van activiteiten met gevaarlijk stoffen;
- c. de gevolgen van de aanwezigheid van gevoelige functies voor de hinderlijke functies;
- d. de gevolgen voor flora en fauna in relatie met de omgeving;
- e. de gevolgen voor de bodem- en grondwaterkwaliteit.

9.1.7 Adequate rampenbestrijding

Ten aanzien van een adequate rampenbestrijding kan rekening gehouden worden met de volgende aspecten:

- a. de aanwezigheid van vluchtwegen;
- b. de bereikbaarheid van de bouwwerken;
- c. de beschikbaarheid en bereikbaarheid van adequate blusmiddelen.

9.1.8 Behoud van de cultuur-historische (archeologische) waarden

Ten aanzien van het behoud van de cultuur-historische (archeologische) waarden kan rekening gehouden worden met de volgende aspecten:

- a. de gevolgen voor landschappelijke en ecologische kwaliteiten;
- b. de gevolgen voor monumentale panden of een beschermd stads- of dorpsgezicht;
- c. plaats, goot-, bouwhoogte, dakvorm en dakhelling van (karakteristieke, monumentale) gebouwen, bijgebouwen en/of andere bouwwerken;
- d. erf- en tuinafscheidingen van landgoederen en huiskavels die de karakteristieke verkavelingstructuur visualiseren;
- e. ingrepen in de openbare ruimte in het algemeen en in de groenstructuur in het bijzonder

9.2 Toegelaten overschrijdingen

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmings-, bouwgrenzen en/of hoogtematen te overschrijden:

- a. ten behoeve van toegangen van bouwwerken, stoepen, stoeptreden, balkons, gaanderijen en funderingen en daarmee gelijk te stellen onderdelen van gebouwen, voor zover de bouwgrens met niet meer dan 2.50 meter wordt overschreden en deze onderdelen van gebouwen niet worden opgericht op gronden, bestemd voor verkeersdoeleinden en tevens een niet te bebouwen strook van 1 meter in acht wordt genomen ten opzichte van de gronden, bestemd voor verkeersdoeleinden;
- b. het bepaalde ten aanzien van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen en toestaan dat de (bouw)hoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, alsmede technische voorzieningen, mits:
 1. de oppervlakte van de vergroting niet meer dan 25% van de oppervlakte van het dak(vlak) bedraagt;
 2. de hoogte niet meer dan 5 meter van de maximale (bouw)hoogte van het betreffende gebouw.

Artikel 10 Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2

10.1 Omschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone-lib artikel 2.2.2' gelden beperkingen van bouwhoogten als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

10.2 Bouwregels

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone-lib artikel 2.2.2' gelden de volgende regels

- a. op de gronden die zijn aangeduid met de term 'Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2' mag de hoogte van de betreffende gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer bedragen dan is aangegeven met hoogtelijnen met de daarbij behorende hellende vlakken, zoals aangegeven op bijlage 1. Hiervoor gelden de bepalingen gesteld in artikel 2.2.2 lid 1 van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol"; (
- b. In afwijking van het eerste lid is een bouwwerk, geen gebouw zijnde dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde toegestaan indien:
 1. het bouwwerk, geen gebouw zijnde opgericht of geplaatst is overeenkomstig een bouwvergunning of een aanlegvergunning of voor het bouwwerk een dergelijke vergunning is verleend en;
 2. de vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van het LIB (20 februari 2003);
- c. de hoogte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde wordt gemeten in relatie tot de referentiehoogte van de luchthaven Schiphol, zijnde -4.00 meter NAP.

Artikel 11 Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3

11.1 Omschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3' zoals aangegeven op bijlage 2, gelden beperkingen met betrekking tot de vogelaantrekkende werking als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

11.2 Specifieke gebruiksregels

Op deze gronden is een grondgebruik of een functie binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- d. natuurreservaten en vogelreservaten;
- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare;

tenzij en voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig is op de datum van inwerkingtreding van het LIB (20 februari 2003).

Artikel 12 Algemene ontheffingsregels

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van:
 - a. de in de bestemmingsbepalingen opgenomen maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, uitsluitend indien dit nodig is voor een technische betere realisering van het plan;
 - b. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat de inrichting van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of verkeersintensiteit daartoe aanleiding geven;
 - c. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
 - d. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
 - e. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40 meter;
 - f. de bestemmingsbepalingen ten behoeve van het oprichten van ondergrondse kelderruimte, met dien verstande dat:
 - de ondergrondse bouwwerken binnen het op de plankaart aangegeven bestemmingsvlak dienen te worden gerealiseerd en conform de bestemming te worden gebruikt;
 - het realiseren van ondergrondse bouwwerken geen nadelige effecten mag hebben op de bodem- en waterhuishouding. (Hiertoe dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder);
 - g. de bestemmingsbepalingen ten behoeve het bouwen van kleine niet voor bewoning bestemde gebouwtjes ten behoeve van de dienstverlening van overheidswege, het openbaar bestuur en openbare nutsbedrijven, zoals transformatorhuisjes, telefooncellen, gemaalgebouwtjes en wachthuisjes voor verkeersdiensten, mits de inhoud per gebouwtje niet meer bedraagt dan 50 m³ en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter.
2. Ontheffing wordt niet verleend indien:
 - a. daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan (bijvoorbeeld door schaduwwerking) aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
 - b. dit leidt tot aantasting van de ruimtelijke karakteristiek ter plaatste.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

13.2 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van lid 13.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 13.1 met maximaal 10%.

13.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 13.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.4 Overgangsrecht gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

13.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 13.4, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

13.6 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 13.4, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

13.7 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 13.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 14 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan '1e Herziening Amstelveen Stadshart - Palet-Noord'.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 15 september 2010.

De griffier,

De voorzitter,

Bijlagen bij Regels

