

Bestemmingsplan

Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Nieuw-West

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Inleiding	7
1.2	Ligging plangebied	8
1.3	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Geldend planologisch beleid.....	11
2.2	Beschrijving van Dorp Sloten	12
2.2.1	<i>Hoofdstructuur.....</i>	<i>12</i>
2.2.2	<i>Bebouwing</i>	<i>13</i>
2.2.3	<i>Bebouwingstypologie</i>	<i>15</i>
2.2.4	<i>Rooilijnen, voortuinen en erfafscheidingen.....</i>	<i>18</i>
2.2.5	<i>Zichtlijnen en hoogteverschillen</i>	<i>18</i>
2.2.6	<i>Functies</i>	<i>19</i>
2.2.7	<i>Openbare ruimte en groen.....</i>	<i>19</i>
2.2.8	<i>Water</i>	<i>21</i>
2.2.9	<i>Wegen, stegen en parkeren</i>	<i>22</i>
2.3	Beschrijving van de Ringvaartdijk Oost	23
2.3.1	<i>Inleiding</i>	<i>23</i>
2.3.2	<i>Waterstaatkundig.....</i>	<i>23</i>
2.3.3	<i>Wonen, recreëren en werken</i>	<i>23</i>
2.3.4	<i>Infrastructuur</i>	<i>23</i>
2.3.5	<i>Kabels en Leidingen.....</i>	<i>23</i>
2.3.6	<i>Natuur</i>	<i>23</i>
2.3.7	<i>Landschap.....</i>	<i>24</i>
2.4	Geschiedenis	24
2.4.1	<i>Ontstaan en ontwikkeling Sloten in de Middeleeuwen.....</i>	<i>24</i>
2.4.2	<i>Ontwikkeling van Sloten tot in de 19e eeuw.....</i>	<i>28</i>
2.4.3	<i>De periode 1850 - 1940</i>	<i>30</i>
2.4.4	<i>Ontwikkeling na 1945</i>	<i>30</i>
2.4.5	<i>Waterstaatkundige geschiedenis</i>	<i>32</i>
Hoofdstuk 3	Beleidskader.....	33
3.1	Rijksbeleid.....	33
3.1.1	<i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)</i>	<i>33</i>
3.1.2	<i>Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (AMvB Ruimte)</i>	<i>33</i>
3.2	Provinciaal beleid	33
3.2.1	<i>Inleiding</i>	<i>33</i>
3.2.2	<i>Structuurvisie Noord Holland 2040</i>	<i>34</i>
3.2.3	<i>Provinciale Ruimtelijke Verordening</i>	<i>35</i>
3.2.4	<i>Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013.....</i>	<i>36</i>
3.3	Regionaal beleid.....	36
3.4	Gemeentelijk beleid	37
3.4.1	<i>Structuurvisie Amsterdam 2040</i>	<i>37</i>

Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	47
4.1	Inleiding	47
4.2	Vastleggen bestaande situatie en kwaliteiten	47
4.3	Visie Sloten	48
4.3.1	<i>Oude Structuurlijnen</i>	<i>49</i>
4.3.2	<i>Dorp in het groen</i>	<i>50</i>
4.3.3	<i>Relatie met Slotervaart</i>	<i>52</i>
4.3.4	<i>Dorpsommetjes.....</i>	<i>53</i>
4.3.5	<i>Maken entrées</i>	<i>54</i>
4.3.6	<i>Bedrijvenstrip Langsom/Slimmeweg</i>	<i>55</i>
4.3.7	<i>Nieuwe verkeersstructuur.....</i>	<i>56</i>
4.4	Vertaling Visie in bestemmingsplan	56
4.4.1	<i>Behoud Dorp in groen.....</i>	<i>56</i>
4.4.2	<i>Behoud historische structuren.....</i>	<i>57</i>
4.4.3	<i>Nieuwe ontwikkelingen.....</i>	<i>58</i>
4.5	Dijkversterking Ringvaardijk Oost	60
4.5.1	<i>Inleiding</i>	<i>60</i>
4.5.2	<i>Openbare voorbereiding dijkverbetering.....</i>	<i>62</i>
4.5.3	<i>Het bestemmingsplan</i>	<i>65</i>
4.6	Hockeyvereniging Xenios en concept Visie sportparken Nieuw-West.....	67
Hoofdstuk 5	Verkeer en parkeren.....	69
5.1	Algemeen.....	69
5.2	Autoverkeer	69
5.3	Langzaam verkeer.....	69
5.4	Openbaar vervoer	69
5.5	Parkeren	70
Hoofdstuk 6	Milieuaspecten.....	73
6.1	Geluid.....	73
6.1.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>73</i>
6.1.2	<i>Regelgeving.....</i>	<i>73</i>
6.1.3	<i>Industriegeluid.....</i>	<i>74</i>
6.1.4	<i>Wegverkeersgeluid</i>	<i>74</i>
6.1.5	<i>Spoorweggeluid</i>	<i>75</i>
6.2	Bodem	76
6.2.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>76</i>
6.3	Luchtkwaliteit	77
6.3.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>77</i>
6.3.2	<i>Regelgeving.....</i>	<i>77</i>
6.4	Externe veiligheid.....	79
6.4.1	<i>Regelgeving.....</i>	<i>79</i>
6.4.2	<i>Resultaten onderzoeken</i>	<i>80</i>
6.5	Milieuzonering.....	84

6.6	Milieuozonering in relatie tot het plangebied.....	86
6.7	M.e.r.-beoordeling dijkverbetering.....	87
Hoofdstuk 7	Luchthavenindelingsbesluit	89
Hoofdstuk 8	Water	91
8.1	Algemeen.....	91
8.2	Regelgeving en beleid	91
8.2.1	<i>Europese Kaderrichtlijn Water.....</i>	<i>91</i>
8.2.2	<i>Waterwet</i>	<i>92</i>
8.2.3	<i>Nationaal Waterplan</i>	<i>92</i>
8.2.4	<i>Provinciaal Waterplan 2010-2015.....</i>	<i>93</i>
8.2.5	<i>Waterplan Amsterdam</i>	<i>93</i>
8.2.6	<i>Hoogheemraadschap Amstel- Gooi en Vechtstreek (AGV):.....</i>	<i>94</i>
8.3	Beschrijving waterhuishouding plangebied.....	95
8.4	Dijkversterking Ringvaardijk Oost	96
Hoofdstuk 9	Natuur en landschap.....	99
9.1	Regelgeving en beleid	99
9.1.1	<i>Natuurbeschermingswet.....</i>	<i>99</i>
9.1.2	<i>Flora en faunawet</i>	<i>99</i>
9.1.3	<i>Gedragscode Flora en faunawet Amsterdam</i>	<i>100</i>
9.2	Natuurtoets dijkversterking en herinrichting Ringvaardijk Oost	100
9.2.1	<i>Inleiding</i>	<i>100</i>
9.2.2	<i>Toetsing Natuurbeschermingswet</i>	<i>101</i>
9.2.3	<i>Toetsing Ecologische Hoofdstructuur.....</i>	<i>102</i>
9.2.4	<i>Toetsing Flora- en faunawet</i>	<i>102</i>
9.2.5	<i>Conclusies.....</i>	<i>102</i>
9.2.6	<i>Aanbevelingen</i>	<i>103</i>
9.2.7	<i>Vleermuisonderzoek</i>	<i>103</i>
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	105
10.1	Algemeen.....	105
10.2	Regelgeving.....	105
10.3	Resultaten onderzoeken	106
10.3.1	<i>Cultuurhistorische verkenning 2007.....</i>	<i>106</i>
10.3.2	<i>Waardering gebied</i>	<i>112</i>
10.3.3	<i>Aanbevelingen voor ruimtelijke planvorming</i>	<i>116</i>
10.3.4	<i>Archeologie Dorp Sloten.....</i>	<i>118</i>
10.3.5	<i>Archeologie Ringvaardijk Oost</i>	<i>120</i>
Hoofdstuk 11	Juridische planbeschrijving.....	121
11.1	Algemeen.....	121
11.2	Bestemmingsplanvorm.....	121
11.3	regels en bestemmingen	121
11.4	Artikelgewijze toelichting.....	122
Hoofdstuk 12	Economische uitvoerbaarheid	129

Hoofdstuk 13	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	131
13.1	Vooroverleg ex art. 3.3.1 Bro.....	131
13.2	Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan	131
Bijlagen bij de toelichting		133
Bijlage 1	natuurtoets Ringvaartdijk Oost;	
Bijlage 2	startnotitie Ringvaartdijk Oost;	
Bijlage 3	variantennota Ringvaartdijk Oost;	
Bijlage 4	rapport externe veiligheid;	
Bijlage 5	nota van antwoord inspraak en artikel 3.1.1 Bro overleg;	
Bijlage 6	nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen;	
Bijlage 7	beantwoording nagekomen zienswijze nr. 51 van de heer Van Gerwen;	
Bijlage 8	aanmeldingsnotitie dijkverbetering Ringvaartdijk Oost, m.e.r. beoordeling;	
Bijlage 9	verslag van inspraak, dijkverbeteringsplan Ringvaartdijk Oost;	
Bijlage 10	notitie vleermuisonderzoek Ringvaartdijk Oost.	

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Inleiding

Met dit nieuwe bestemmingsplan is beoogd om een aantal zaken te regelen.

- Het opstellen van een actuele planologische regeling voor het Dorp Sloten, op basis van de in 2009 opgestelde 'Dorpsvisie'.
- De realisering van een noodzakelijke dijkversterking van de Ringvaartdijk Oost.
- De aanleg van een deel van de 'Groene AS'.
- De mogelijke aansluiting op de nutsvoorzieningen van de woonarken langs de Ringvaartdijk Oost (vanaf de Molen van Sloten tot aan de Oude Haagseweg).

Het bestemmingsplan 'Dorp Sloten' uit 1995 is meer dan 10 jaar oud en daardoor aan herziening toe. In 2009 is daartoe de 'Visie Dorp Sloten' opgesteld, waarin met participatie van de bewoners een Visie op de toekomst van Dorp Sloten is opgesteld (hierna de Dorpsvisie). In de Dorpsvisie is aangegeven dat een aantal karakteristieke waarden van Dorp Sloten behouden moeten blijven, en zijn een aantal ontwikkelingen aangegeven die de ruimtelijke kwaliteit van Dorp Sloten kunnen verbeteren. Voor dit bestemmingsplan is de Dorpsvisie grotendeels vertaald naar een juridisch-planologische regeling.

De versterking van de Ringvaartdijk Oost is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de huidige eisen voor veiligheid tegen overstromingen. Op sommige plaatsen is de huidige Ringvaartdijk Oost namelijk onvoldoende hoog en onvoldoende stabiel.

Beoogd is om de dijkversterking te combineren met de realisering van een deel van de Groene AS en met de mogelijke aansluiting van de woonarken op de nutsvoorzieningen (riolering, waterleiding).

De Groene AS vormt de ecologische verbindingzone tussen Amstelland en Spaarnwoude. Vanwege de aanwezigheid van de woonarken langs de Ringvaartdijk kan de Groene AS hier niet op de wateroever worden gerealiseerd, maar zal daarvoor ruimte op het land moeten worden gevonden.

Sinds januari 2008 geldt een verbod om afvalwater te lozen op de Ringvaart. Dat betekent dat de woonarken op de riolering moeten worden aangesloten. In de ruimte tussen de woonschepen met tuinen en de dijk zal daartoe een strook grond moeten worden gereserveerd voor 'kabels en leidingen' waarmee de woonschepen kunnen worden aangesloten op de nutsvoorzieningen.

Realisering van de dijkversterking, de Groene AS en de aanleg van 'kabels en leidingen' maken een herinrichting van de Ringvaartdijk en aangrenzende gronden noodzakelijk. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de huidige gebruikers van deze gronden. Naast het Waterschap Amstel-, Gooi-

en Vechtstreek, zijn dat de bewoners van de woonarken langs de Ringvaartdijk, de bewoners van het woonwagenvak, de hockeyvereniging Xenios, het volkstuintencomplex, Sportpark Sloten en gronden in eigendom bij de Luchtverkeersleiding Nederland.

De beoogde herinrichting is eerder met de betrokken gebruikers besproken bij de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan¹ (Startnotitie en Variantennota). In dit kader hebben onder anderen 3 informatie-avonden en 7 klankbordgroepen plaatsgevonden. Dit proces stond onder leiding van een stuurgroep waarin vertegenwoordigers van alle betrokken overheden vertegenwoordigd waren.

Vervolgens is de beoogde herinrichting, zoals die in de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan was gekozen, opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan. Bij het voorontwerp bestemmingsplan heeft iedereen de gelegenheid gehad om zijn of haar inspraakreactie naar voren te brengen. Tegelijkertijd is het voorontwerp bestemmingsplan voor commentaar naar een aantal overheidsinstanties gezonden zoals bijvoorbeeld de provincie en waternet. De inspraakreacties en het commentaar zijn allemaal verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

In deze ontwerp fasen liggen het ontwerp-bestemmingsplan en het ontwerp-dijkverbeteringsplan gezamenlijk ter inzage. Die ter inzage legging zal vooraf in onder meer de huis-aan-huis-bladen bekend worden gemaakt. Belanghebbenden kunnen tegen beide plannen hun zienswijzen naar voren brengen. Daarbij gaat het in het bestemmingsplan vooral om de ruimtelijke aspecten van de herinrichting (zoals tuinen, openbare weg, parkeren, natuurontwikkeling). Bij het dijkverbeteringsplan gaat het vooral om de waterstaatkundige aspecten (zoals waterkering en veiligheid, waterhuishouding). Pas als alle zienswijzen zorgvuldig zijn beoordeeld zal de deelraad van Nieuw- West de definitieve herinrichting vastleggen in het bestemmingsplan en zal het bestuur van het Waterschap AGV de definitieve dijkverbetering vastleggen in het dijkverbeteringsplan.

1.2 Ligging plangebied

Het Dorp Sloten en de Ringvaartdijk Oost liggen aan de zuidwest-zijde van Amsterdam, in de nabijheid van de A4 en de A9. De begrenzing van Dorp Sloten wordt gevormd door de Ringvaart en de Slotervaart aan de (zuid)westkant, een stukje van de Baden Powellweg en de Vrije Geer aan de noord- en noordoostkant, het Ditlaar aan de oostkant en de oostzijde van de Volkstuinen aan de zuidoostkant. De Ringvaartdijk Oost loopt vanaf de Molen van Sloten tot aan de Oude Haagse weg.

¹ Het Dijkverbeteringsplan is in de nieuwe Waterwet vervangen door het Projectplan Waterwet.



1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, toelichting en de verbeelding (plankaart).

Op de verbeelding zijn de toekomstige bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de regels vormen tezamen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de deelraad wordt vastgesteld.

Verbeelding en regels zijn voorzien van een toelichting. De toelichting geeft de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling (zoals de motivering voor een gekozen bestemming, het relevante beleid, de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken). Daarnaast worden de uitkomsten van het wettelijke vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, in de toelichting beschreven.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Geldend planologisch beleid

Voor het grootste deel van het dorp Sloten geldt sinds 3 oktober 1995 het bestemmingsplan 'Dorp Sloten'. Dat was in hoofdlijnen een consoliderend bestemmingsplan waarin de bestaande functies met een gedetailleerde regeling voor bebouwing en gebruik zijn vastgelegd. Aan een aantal onderdelen van dit bestemmingsplan hebben gedeputeerde staten van Noord Holland in 1996 echter hun goedkeuring onthouden. Op de volgende onderdelen is het bestemmingsplan dan ook nooit in werking getreden: de strook 'Verkeersareaal' langs de Ringvaart, de bebouwingsregeling in de tuinen van de woonboten in de Ringvaart, het sportpark met de hockeyvelden van vereniging Xenios, twee strookjes tuinbestemming langs woonboten aan de Slotervaart, twee ligplaatsen van woonboten aan de Slotervaart en de bedrijvenbestemming op de panden met het adres Sloterweg 1247 B t/m H. De goedkeuring aan de verkeersbestemming langs de Ringvaart werd onthouden omdat op deze plaats een ecologische en recreatieve verbindingzone was voorzien.

In 2004 is gestart met het opstellen van een 1e partiële herziening van het bestemmingsplan 'Dorp Sloten'. Onder meer om de delen waar de goedkeuring aan was onthouden te repareren. Deze partiële herziening is echter nooit verder gekomen dan de ontwerpfase en derhalve nooit vastgesteld. Dat betekent dat voor de bestemmingsregeling van deze gronden moet worden teruggevallen op het Algemeen Uitbreidingsplan van 3 mei 1950 (AUP) en de 3e herziening van het Algemeen Uitbreidingsplan uit juli 1954.

De geldende bestemmingen voor de Ringvaartdijk en de aangrenzende gronden ziet er daardoor als volgt uit: het gedeelte van de Ringvaartdijk Oost tussen het Langsom en de volkstuinencomplexen maakten deel uit van het bestemmingsplan 'Dorp Sloten'. De Ringvaartdijk heeft daarin de bestemmingen 'Groenvoorzieningen' en 'Verkeersareaal' gekregen, met een nadere aanduiding 'Waterkeringzone'. De woonarken liggen in de Ringvaart op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer en vallen buiten de grenzen van dit bestemmingsplan.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan Dorp Sloten (1995).

Voor de bestemming 'Groenvoorzieningen' geldt volgens het plan uit 1995 dat de grond die op de plankaart nader is aangeduid mag worden gebruikt als tuinen en erven behorende bij woonschepen. Aan de bouwmogelijkheden binnen dit gebruik voor tuinen en erven werd echter de goedkeuring onthouden.

Ook aan de bestemming 'Verkeersareaal' voor de weg over de Ringvaartdijk werd de goedkeuring onthouden. Voor de bestemmingsregeling moet worden teruggevallen op het Algemeen Uitbreidingsplan en de 3e Herziening van het Algemeen Uitbreidingsplan. In het AUP heeft het gedeelte van de Ringvaartdijk tussen de A10 en de Molen van Sloten de bestemming 'Parken en plantsoenen'. Het gedeelte tussen de A10 en de Oude Haagseweg heeft in het AUP de bestemming 'Akkerbouw en veeteelt'.

2.2 Beschrijving van Dorp Sloten

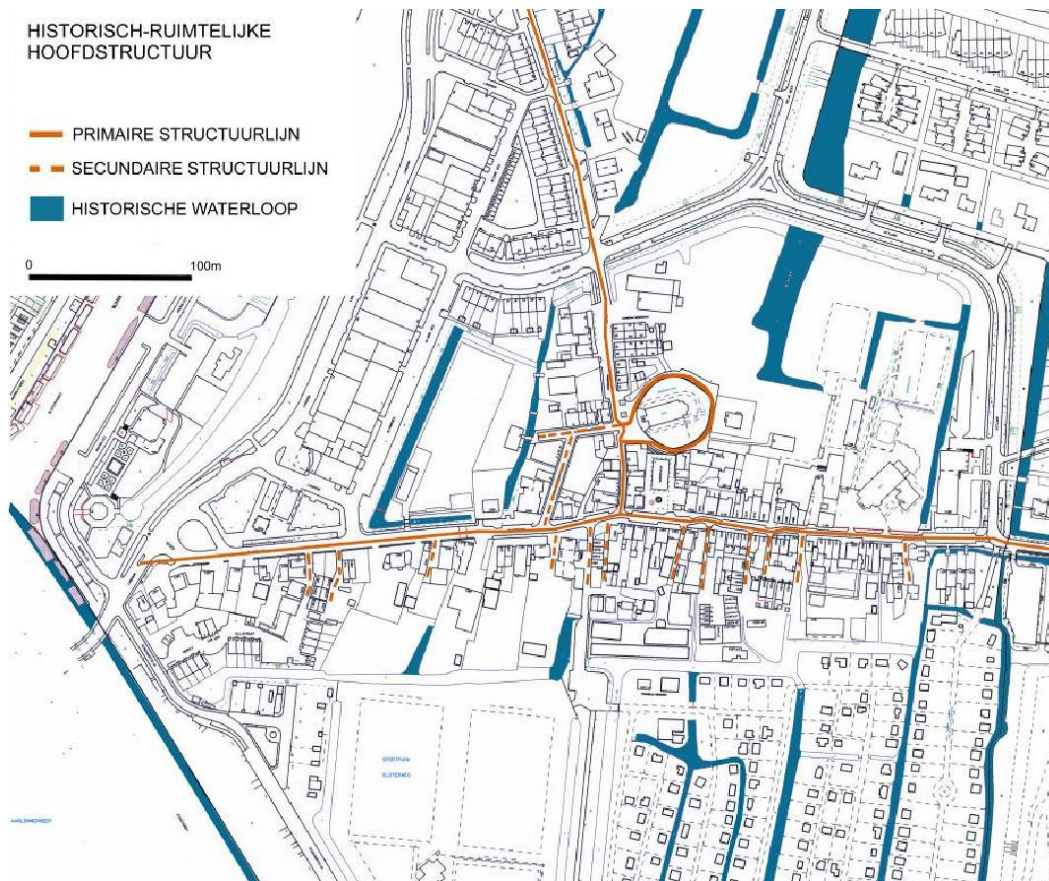
2.2.1 Hoofdstructuur

Het dorp Sloten bestaat uit een bebouwingslint, dat in de kern verdicht is, en waarvan de bebouwing aan beide uiteinden verder uit elkaar staat. De ruggengraat van dit lint wordt gevormd door de Sloterweg, de oorspronkelijke ontginningsbasis. Het kruispunt Sloterweg-Osdorperweg vormt het hart van het dorp. Oostelijk van het dorp is de Sloterweg een boerderijlint met woonbebouwing ertussen, en aan de westkant eindigt het dorp abrupt op de samenkomst van de Slotervaart en Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. De Osdorperweg loopt naar het noorden en wordt doorsneden door de Slotervaart en het Langsom.

Opvallend aan het straten- en bebouwingspatroon binnen het dorp is dat de Sloterweg aan de noordkant een aantal zijwegen heeft (Osdorperweg, Akerpolderstraat, Slimmeweg, Langsom en Ditlaar) en aan de zuidkant alleen een aantal stegen. Deze stegen zijn daardoor zeer bepalend voor het beeld van Sloten. Ze geven zicht op het achterliggende lagere groene gebied en maken erfahrbaar dat het in feite gaat om een wat hoger gelegen dorp in een landelijke omgeving. Recentelijk zijn aan het einde van een aantal stegen

woonhuizen neergezet.

De belangrijkste structuurlijnen voor Sloten worden gevormd door de beide linten, de Sloterweg en de Osdorperweg. Ook zijn de waterwegen van groot belang, zij bepalen in sterke mate de richting van het landschap, haaks op de linten.



2.2.2 Bebouwing

Het karakter van Sloten wordt in belangrijke mate gevormd door de bebouwing. Deze is voor het grootste deel aantrekkelijk te noemen, mede vanwege de grote historische waarde die zij vertegenwoordigt. Het dorp kent veel monumenten. Tevens zijn er gebouwen aanwezig, die geen monument zijn, maar wel monumentwaardig zijn of karakteristiek. Deze gebouwen zijn essentieel voor de beleving van het dorp. Enkele nieuwbouwpanden hebben een uitstraling die niet passend is bij het dorpse karakter, overstijgen qua schaal de oorspronkelijke bebouwing of hebben geen beeldkwalitatieve waarde.

De bebouwing in de kern van het dorp Sloten is vrijwel aaneengesloten en staat direct langs de Sloterweg en de Osdorperweg en langs enkele zijstraten. Aan de uiteinden van het dorp staat de bebouwing verder uit elkaar en gaan voor- en tussentuinen een grotere rol spelen. De panden zijn een of twee bouwlagen hoog en hebben vrijwel altijd een kap. Meestal staat

de nok van de kap haaks op de weg, en soms parallel. Het betreft middenstandswoningen, soms met een (voormalige) winkel erbij, kleine rijtjes arbeiderswoningen, enkele (voormalige) boerderijen, en enkele herenhuizen of pastorieën. Deze bebouwing is kleinschalig van aard. Alleen bijzondere bebouwing als de kerken, het weeshuis, de molen en de school is hoger en groter.

Over het algemeen is de hoogteopbouw van het dorp eenvoudig en gelieerd aan hoe de dorpen in het verleden werden opgebouwd. De kerken zijn de hoogste gebouwen en de rest van het lint is vaak niet hoger dan 7,5 meter, met hier en daar wat hogere gebouwen van maximaal 10 meter op de kop van het lint. Dit loopt in hoogte enigszins af richting het omliggende landschap. De bedrijfsbebouwing langs het Langsom heeft een hoogte van maximaal 7,50 meter. De bebouwing langs de Osdorperweg, de Vrije Geer en tussen de Ringvaart en het Langsom is hoger, waarbij de molen qua hoogte uitsteekt.

Het dorp Sloten bestaat overwegend uit individuele panden met een eigen hoogte, breedte en verschijningsvorm. Wel is de onderlinge overeenkomst in bouwhoogte, materiaalgebruik en verschijningsvorm redelijk groot. Het gaat dus om een reeks individuele panden als kralen aan een ketting: onderling verschillend, maar wel deel uitmakend van een geheel. De bebouwing is altijd georiënteerd op de straat. De meeste huizen zijn opgetrokken van baksteen en hebben een kap (zadel- of schilddak) met gebakken rode of grijze pannen. Een aantal panden is (wit) gestuukt of witgeschilderd.

De meeste panden hebben een voordeur in de voorgevel, staande ramen en een topgevel met windveren langs de dakrand. Ritmering in de gevels bestaat uit de gevelopeningen, de roedeverdeling daarin en de negge. De panden hebben vlakke gevels; uitkragende balkons. Portico's en dergelijke ontbreken. Alleen enkele winkels of woningen uit het begin van de 20e eeuw zijn van erkers voorzien. De zijgevels zijn ook duidelijk als zijgevel behandeld: veelal blinde muur, weinig vensters en deuren, geen versieringen. Qua vormgeving zijn de panden eenvoudig: decoraties zijn beperkt tot gesneden windveren en makelaars, deurroosters, glas-in-lood ramen en muurankers. Het historische bebouwingsbeeld overheerst.

De meeste bebouwing dateert uit het einde van de 19e eeuw. Er zijn echter ook andere panden te vinden zoals de boerderij Sloterweg 1251-1253 en het woonhuis met de klokgevel Sloterweg 1261. Een aantal panden heeft naar wordt vermoed een oudere oorsprong, maar zij zijn, vanwege later uitgevoerde wijzigingen, niet meer als zodanig herkenbaar.

Op een aantal locaties is nieuwbouw verrezen. Zo is aan beide uiteinden van het dorp aan de Sloterweg bedrijfsbebouwing gerealiseerd. Langs en aan het eind van sommige stegen is nieuw gebouwd, evenals op de hoek van Sloterweg en Akerpolderstraat. Langs de Osdorperweg zijn incidenteel grote woongebouwen verschenen.

2.2.3 Bebouwingstypologie

In het huidige dorp Sloten staan allerlei soorten gebouwen. Veel van die typen gebouwen komen door het hele land in vergelijkbare vorm voor, andere zijn karakteristiek voor Sloten en hebben een cultuurhistorische betekenis. Van veel karakteristieke bebouwingstypen zijn er enkele behouden gebleven. Het betreft vooral boerderijen, winkelpanden en werkplaatsen, arbeiderswoningen en schuren en stallen.

Boerderijen

Boerderijen vormen het belangrijkste deel van de oorspronkelijke bebouwing van Sloten en het omringende gebied. Tussen de historische boerderijen zijn geleidelijk woonhuizen en winkels verrezen. In het dorp zijn nog enkele boerderijen duidelijk als zodanig herkenbaar. Eén daarvan is nog in bedrijf en met bijgebouwen markant gelegen aan de rand van het oude dorp. Het gaat om de boerderij Welgelegen aan Osdorperweg 70-72, bestaand uit een woonhuis en een schuin daarnaast gelegen stulp. Het complex dateert uit 1876.

Midden in het dorp staat de van oorsprong 17e eeuwse boerderij Sloterweg 1251-1253. Aan de linkerkant heeft de boerderij een aanbouw van latere datum. Het pand staat op de rijksmonumentenlijst. Aan de Sloterweg 1293 staat tot woonhuis verbouwde boerderij met een tegen de achtergevel gebouwd hooihuis.

Het pand is duidelijk herkenbaar als voormalige boerderij, net als het iets verderop gelegen Akerstein (Sloterweg 1291), een boerderij met een groot voorhuis en een klein aangebouwd bedrijfsgebouw. Sommige boerderijen zijn dusdanig verbouwd dat ze als zodanig vrijwel onherkenbaar zijn, bv. Sloterweg 1269, waar nu een garagebedrijf is gevestigd. Alleen in de hoofdvorm met steile kap is nog een oude boerderij te herkennen. Hetzelfde geldt voor het onder betimmeringen bedolven pand Sloterweg 1337, van oorsprong een schuur of stal.

Winkelpanden en werkplaatsen

Rond 1900 waren in Sloten onder meer een bakkerij, lood/dakdekkersbedrijf, hoefsmederij, slagerij, groentewinkel, melkhandel, kruidenier, tabakswinkel, ijzerwarenwinkel, smederij, kapper, timmermanswerkplaats en diverse cafés gevestigd. Tussen 1940-1950 stonden er in het dorp maar liefst 50 winkels en buurtgerichte bedrijven. Bedrijven zijn er nu nauwelijks meer en alle winkels zijn verdwenen. Alleen twee café-restaurants zijn gebleven en zelfs uitgebreid.

Nog enkele winkelpuien zijn min of meer intact. De meest fraaie is die op Sloterweg 1210, de voormalige kruidenierswinkel, welke na een brand in 1928 weer opnieuw is opgebouwd. De etalageruiten zijn gebogen en bestaan voor een deel uit kleine glas-in-lood ruitjes. Het buurpand is minder fraai, maar ook goed als winkelpand herkenbaar. De etalage van de 'vleeschhouwer' (Sloterweg 1233) is ook duidelijk herkenbaar, mede dankzij het fraaie opschrift. Het pand Sloterweg 1257, vroeger smederij, heeft nog een 19e eeuwse hoge pui van een bedrijfspand, maar hier is op rigoreuze wijze een nieuwe invulling in gezet.

Arbeiderswoningen

Typisch voor Sloten zijn de vele, in een rijtje (en soms rug aan rug) onder een groot zadeldak gelegen arbeiderswoningen, waarin de arbeiders van nabijgelegen boerderijen woonden, evenals ambachtslieden. Vrijwel altijd ligt het rijtje aan een steeg, haaks op de straat, zoals bv. Sloterweg 1267A-C, een rijtje rijksmonumenten. Inmiddels zijn deze panden fors aangepakt. De rijtjes arbeiderswoningen Osdorperweg 40-66, staan haaks op de weg, waarbij beide langsgevels van iedere rij nog toegangsdeuren hebben naar de woningen. De scheidingswand tussen de woningen volgt dus de noklijn; het gaat om een soort rug-aan-rug woningen. Verder staan aan vrijwel alle stegen één of meer arbeiderswoningen, en dus achter het eigenlijke hoofdgebouw aan de Sloterweg. Alleen de huisjes Sloterweg nrs. 1237-1241 zijn arbeiderswoningen die in de rooilijn staan, direct aan de weg.

Schuren en stallen

Kenmerkend voor Sloten als agrarisch dorp zijn de nog bestaande schuren, stallen en opslaggebouwen, waarvan sommige in hout. Het meest in het oog springt de met de voorgevel aan de Sloterweg (nr. 1219) gelegen houten schuur die hoort bij bouwbedrijf Jonk. Het pand zelf is weliswaar vernieuwd, maar is toch - mede vanwege zijn ligging - bepalend voor het beeld.

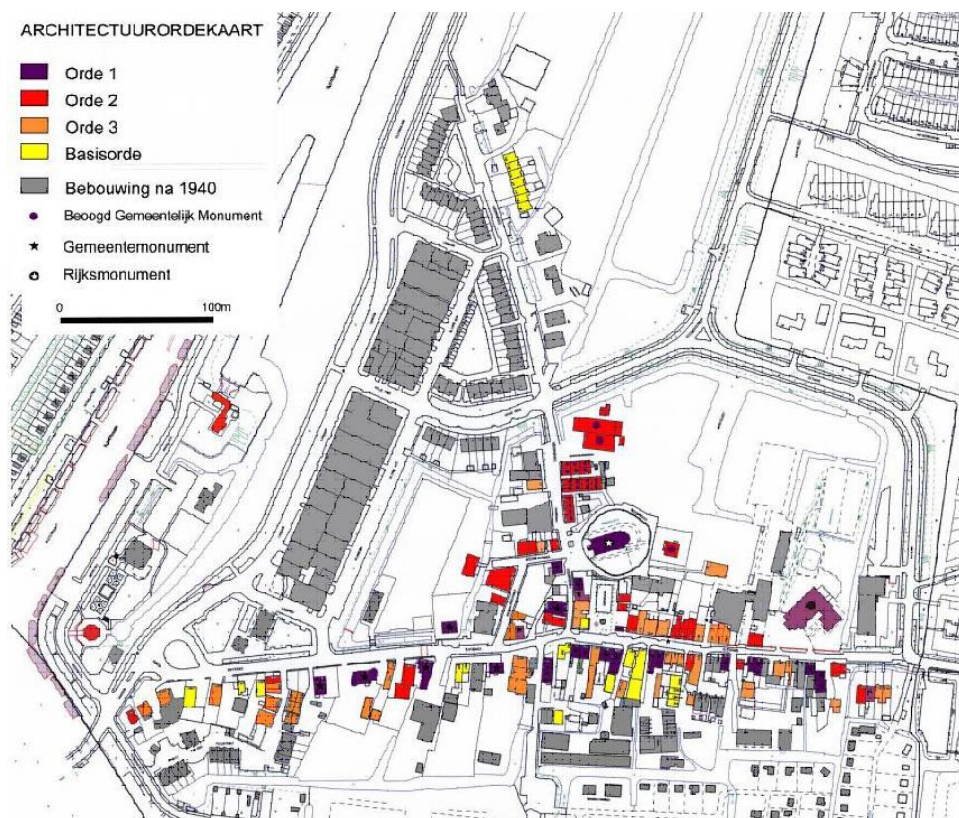
Aan alle stegen staan, meestal verder naar achteren, schuren en stallen, gemetseld met stalraampjes, gestuukt, van hout of in modernere materialen. Sommige zijn solide gebouwd, andere in elkaar geflanst, maar gezamenlijk vormen ze wel een informele, niet al te hoge, overgang naar het buitengebied.

Uitzonderlijke bouwtypes

Een uitzonderlijke bouwtypologie in Sloten is het poortje, feitelijk een houten afsluiting van de steeg. Twee staan er op de gemeentelijke monumentenlijst: Akerpolderstraat 4 en Sloterweg tussen 1214 en 1216. Apart is ook de veldwachterswoning op Dorpsplein 1 met cel.

Architectuurordekaart

Op de bijgaande architectuurordekaart is een waardering van de bebouwing opgesteld. Hoewel het bij een ordekaart vooral om een esthetische, en niet om een cultuurhistorische waardering van de bebouwing gaat, heeft het belang van bepaalde bebouwingstypen voor de geschiedenis van het dorp Sloten mede een rol gespeeld. Wanneer boerderijen, arbeiderswoningen, winkelpanden en bedrijfsbebouwing nog duidelijk als zodanig te herkennen zijn, komt dat in de waardering tot uiting. Het 'dorpse' karakter van Sloten en het dorp als kern met winkels en bedrijvigheid voor een groot omliggend gebied hebben als uitgangspunt gediend.



Hieronder volgt een uitleg over de op de architectuurordekaart aangegeven categorieën.

Orde 1: Geregistreerde en in MSP en GMP beoogde rijks- en gemeentelijke monumenten;

In orde 1 zijn rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten ingedeeld en daarmee gelijk te stellen elementen.

Orde 2: Monumentwaardige bouwwerken met nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis;

In orde 2 zijn bouwwerken ingedeeld die een architectonische en/of stedenbouwkundige verbijzondering hebben. Gelet wordt op de oorspronkelijkheid. In een aantal gevallen kan de cultuurhistorische waarde van een bouwwerk een rol spelen.

Orde 3: Karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde;

In orde 3 zijn bouwwerken ingedeeld met een voor de bouwtijd (bouwstijl) kenmerkende architectonische detaillering of belangrijke stedenbouwkundige karakteristieken.

Basis: Voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit, of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun meerwaarde hebben verloren;

Deze bouwwerken bezitten geen architectuurhistorische of stedenbouwkundige meerwaarde.

2.2.4 Rooilijnen, voortuinen en erfafscheidingen

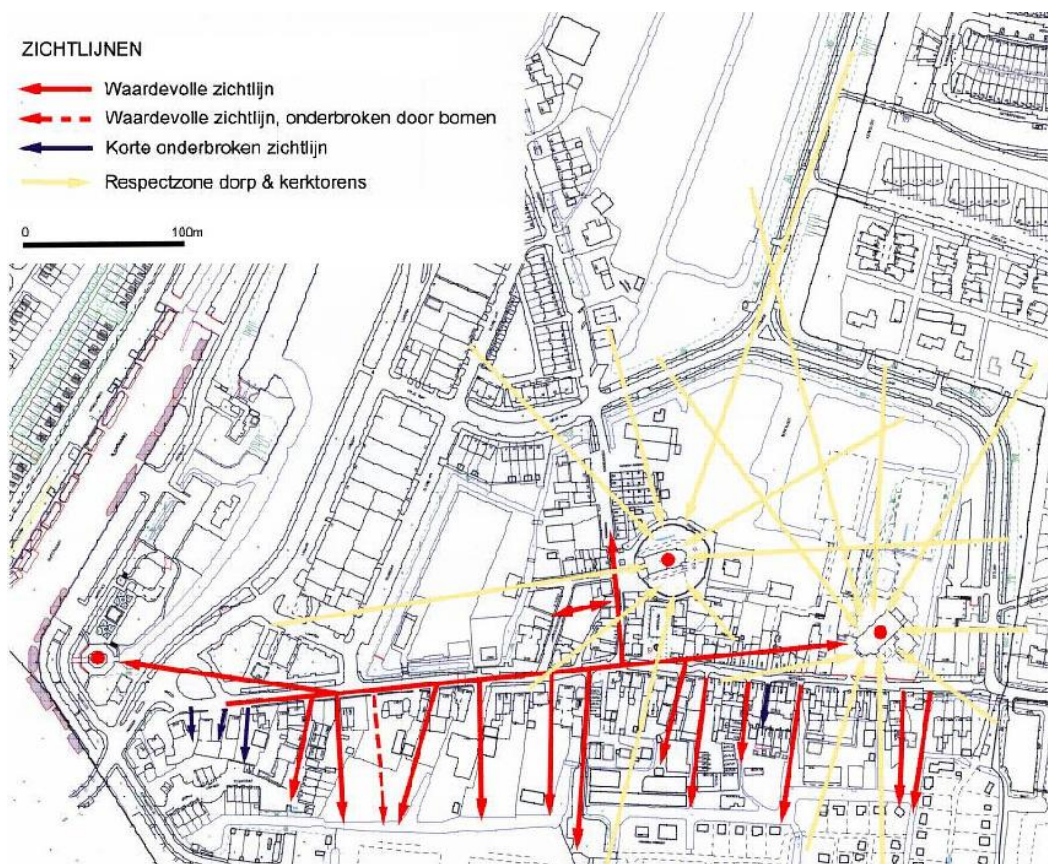
De bebouwing in de kern van het dorp staat in een vrij rechte rooilijn en vrijwel direct aan de straat. Incidenteel verspringt de rooilijn, maar wordt dan voortgezet in de vorm van een erfafscheiding van het voortuintje of voorerf. Wat verder uit de kern, vooral naar de westkant van het dorp, komt dat steeds meer voor. Voortuinen en erven zijn daar eerder regel dan uitzondering. Nog iets verder weg, langs zowel Osdorperweg als de oostzijde van de Sloterweg, liggen voor de bebouwing een wegsloot en een voortuin. Voortuin, de bomen en het groen erin en de erfafscheiding maken dan visueel deel uit van de straat- of wegruimte.

Met name de erfafscheidingen spelen een belangrijke rol in het structureren van de straatruimte, omdat ze dienen als voortzetting van de rooilijn. Foto's uit de jaren '50 laten de oorspronkelijke situatie duidelijk zien: alle panden hebben een erfafscheiding, bestaande uit een houten of ijzeren hek, of uit een haag. Ook langs de sloot rond de huidige speeltuin en die in het verlengde lag toen een haag, waardoor straat en erven duidelijk zijn gescheiden. Tegenwoordig zijn hier nogal wat gaten in gevallen, waarbij voorerf en afscheiding vooral plaats hebben gemaakt voor verharding als parkeerplaats.

2.2.5 Zichtlijnen en hoogteverschillen

De zichtlijnen van buitenaf op het dorp Sloten en de zichtlijnen van binnen het dorp naar buiten, zijn van het grootste belang voor het zichtbaar en beleefbaar houden van Sloten als een afzonderlijk dorp. Van buitenaf is het dorp (middels zichtlijnen) vanaf de Sloterweg zichtbaar. Vanaf de Ringvaart, vanaf de noordelijk van het dorp gelegen Slimmeweg-Vrije Geer-Ditlaar, en vanuit volkstuinten en sportvelden ten zuiden van het dorp, is het dorp van buitenaf eveneens zichtbaar. Oriëntatiepunten zijn dan vooral beide kerktorens en de molen.

De 'terp' van de NH kerk is het meest in het oog springende hoogteverschil in het maaiveld. De begraafplaats rond de kerk wordt omgeven door een haagbeuk. De weg loopt daar in een cirkel omheen, waardoor het hoogteverschil aan alle kanten te ervaren is. Bij de eveneens verhoogd gelegen begraafplaats bij de katholieke kerk is dat veel minder het geval. Het andere opvallende hoogteverschil is dat tussen de Sloterweg en het omliggende polderland. De stegen haaks op de Sloterweg lopen daarom duidelijk naar beneden.



2.2.6 Functies

In een dorp als Sloten werd van oudsher gewoond en gewerkt. In de loop der jaren is de werkfunctie, waaronder de middenstand met zijn winkels, afgenomen. Het werken wordt steeds meer uit het dorp verdreven. Hiervoor in de plaats is veelal de woonfunctie gekomen. In Sloten zijn de meeste bedrijven te vinden op het bedrijventerreintje bij het Langsom. Langs de linten van de Osdorperweg en de Sloterweg is voornamelijk de woonfunctie gelegen. Het dorp Sloten heeft behoorlijk wat maatschappelijke functies binnen zijn grenzen, zoals scholen, kerken, dorpshuis, hockeyvereniging en een kinderspeelplaats. Daarnaast zijn ook enkele horecagelegenheden in het dorp gelegen.

2.2.7 Openbare ruimte en groen

De openbare ruimte in de dorpskern van Sloten bestaat in de eerste plaats uit de smalle rechte lijn van de Sloterweg en de zijstraten daarvan. Het opnieuw ingerichte Dorpsplein met zicht op de NH kerk en het voorplein van de RK kerk zijn daarbij prominent aanwezig. Opvallend daarbij zijn ook de stegen. Bijzondere elementen zijn de cirkelvormige, verhoogd gelegen begraafplaats rond de NH kerk met de weg eromheen, en het voorplein voor de RK kerk en de - eveneens verhoogde - begraafplaats erachter, bereikbaar via een poortje en een pad met leilinden erlangs. Tot slot valt de in formele stijl aangelegde tuin aan de Akerpolderstraat op. Deze tuin behoorde vroeger bij het aan de overkant van de weg gelegen Wees- en Armenhuis.

Groen is een beeldbepalend kenmerk voor Sloten. Hieraan dankt het zijn landelijke karakter. Het groen in Sloten omvat diverse elementen. Aan de noordzijde bestaat het groen uit grasland en natuurpark De Vrije Geer. De hockeyvelden en volkstuinen vormen aan de zuidzijde belangrijke groene gebieden. Verder is groen aanwezig langs de randen van de Ringvaartdijk en langs de Slotervaart. In de dorpskern hebben enkele grote bomen en voortuinen een beeldbepalend karakter. Groene plekken zoals de weestuin (boerentuin) en de speeltuin worden vanwege hun groene uitstraling ook gewaardeerd.

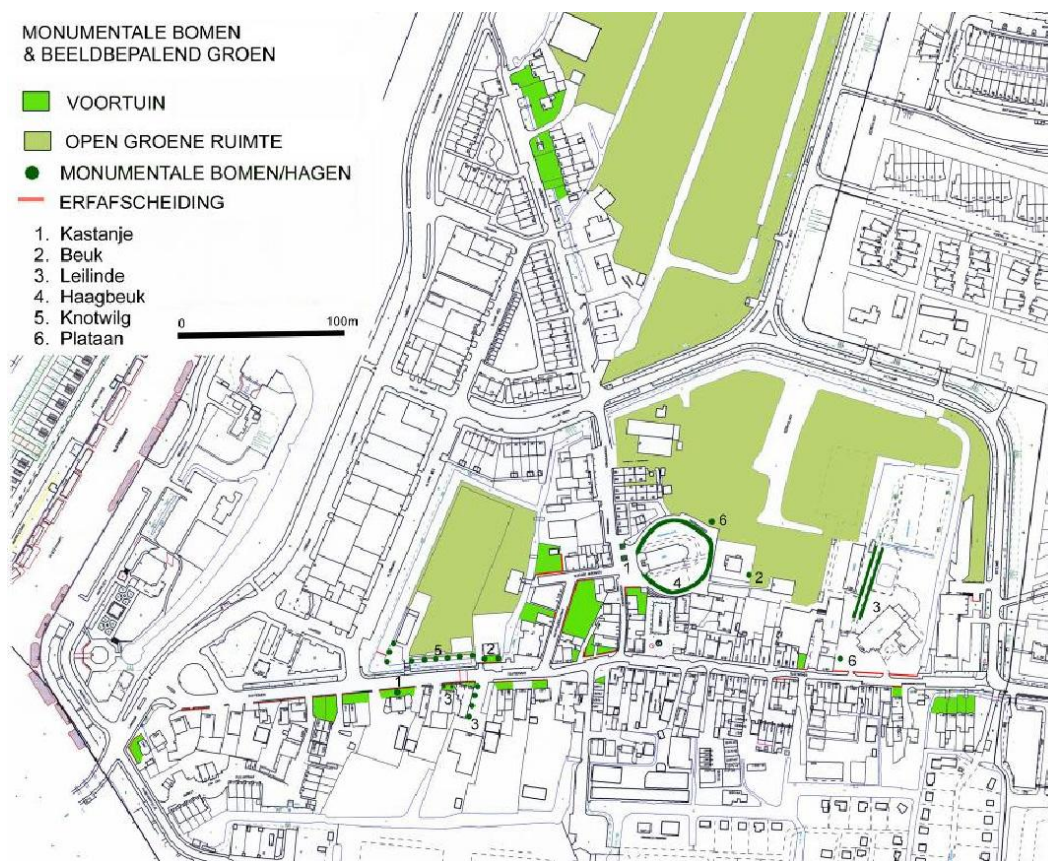
Twee zones zijn aangewezen als ecologische structuur, langs de ringvaarten en een bypass tussen beide ringvaarten via de volkstuinen, de rand van de sportvelden, via de achterterreinen van het lint van de Sloterweg en de Osdorperweg. Het natuurpark de Vrije Geer is daarin een belangrijke schakel. In de loop der tijd zijn ten behoeve van deze ecologische structuur al diverse voorzieningen getroffen, zoals een aantal faunapassages onder de Vrije Geer, het Langsom en de Plesmanlaan.

Een aantal verschillende soorten bomen is als Monumentaal aangemerkt en op de bijgaande kaart gezet, te weten kastanjes, beuken, leilinden, een haagbeukenhaag, een plataan en knotwilgen. Bij de kastanjes gaat het om twee exemplaren voor de NH kerk en een in de voortuin van de dokterswoning Sloterweg 1301. Een enorme beuk staat achter de NH pastorie, Osdorperweg 24, en twee wat kleinere exemplaren staan voor Sloterweg 1252. Leilinden staan langs het pad achter de RK kerk naar de begraafplaats en voor de zijgevel van Akerstein, Sloterweg 1291.

De leilindes voor de voormalige boerderij Sloterweg 1251-1253 zijn jonge exemplaren (ter vervanging van veel oudere) en daarom, net als die op het Dorpsplein ertegenover niet monumentaal te noemen, maar toch wel op kaart gezet. De haagbeukenhaag ligt in een cirkelvorm rondom de begraafplaats en is uiterst belangrijk als structuurversterker.

Langs de rand van een van de weinige overgebleven sloten, rond de speeltuin, staat een rij knotwilgen die, vanwege de referentie aan het voormalige landelijk karakter ook op kaart zijn gezet. Voor de RK kerk tenslotte, staat een oude plataan.

In de publicatie Waardevolle bomen in Amsterdam uit 1993 wordt de groep Hollandse lindes bij de RK kerk aangegeven, evenals de twee beuken voor Sloterweg 1252.



2.2.8 Water

Water speelt een belangrijke rol voor dorp Sloten. Sloten wordt door 'vaartenwater' ingesloten. De Ringvaart en de Slotervaart 'omarmen' het dorp en geven het een verbinding over water met andere gebieden. Het water in en rond het dorp bestaat uit 'polderwater'. Dit is visueel belangrijk. Dit water geeft richting aan het landschap, zorgt voor scheiding tussen lint en landschap en heeft een cultuurhistorische waarde.

Kavelsloten/wegsloten

Het gebied werd ooit gestructureerd door kavelsloten en wegsloten. Langs de Sloter- en Osdorperweg zijn restanten van de oorspronkelijke sloten te vinden, met name aan de uiteinden van het dorp.

Het volkstuinencomplex wordt geheel door water omgeven en ook binnen het complex loopt een uitgebreid stelsel van vrij brede sloten. Een deel hiervan behoort tot de oorspronkelijke agrarische kavelsloten.

Wetering

Zuidelijk en parallel aan de Sloterweg loopt een brede wetering, behalve bij de steeg die nu toegang geeft tot het volkstuinencomplex. Deze wetering behoort niet tot de historische watergangen, maar is aangelegd bij de totstandkoming van de volkstuinen. Wel is de wetering, die feitelijk de grens is tussen dorp en buitengebied, zeer bepalend voor het beeld.

Kerksloot

De Kerksloot is het restant van de vroegere verbinding met de Slotervaart, de waterweg naar Amsterdam. Dit was een vaarsloot, een verbreed polderwater. Van de extreem brede Kerksloot is nog een groot deel terug te vinden in het weilandje ten noorden van het dorp en in het verlengde daarvan, aan de overkant van de Ditlaar.

Ringvaart en Slotervaart

De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, gegraven voor de drooglegging rond 1850, speelt waterstaatkundig nog steeds een belangrijke rol. De Ringvaart manifesteert zich heel duidelijk, aan het westelijk eind van het dorp waar de brug is. De Ringvaart is intact. De Slotervaart komt samen met de Ringvaart bij deze zelfde brug en bij de molen van Sloten. Om het niveauverschil tussen beide waterwegen te overbruggen is de Akersluis aangelegd. Zowel in de Ringvaart als in de Slotervaart liggen veel woonboten.

2.2.9 Wegen, stegen en parkeren

De hoofdwegen die Sloten ontsluiten liggen vooral om Sloten heen en gaan niet dwars door het dorp. Alleen de Vrije Geer gaat midden door Sloten. Dit betreft forse, geasfalteerde wegen. Er zijn ook kleinere wegen die het dorp ontsluiten. De Sloterweg en Osdorperweg maken hier ook deel van uit. Beide wegen zijn ten dele eenrichtingsverkeer of doodlopend. Deze wegen zijn alle bestraat, veelal met gebakken klinkers. Hier weer ondergeschikt aan zijn de stegen haaks op het lint. Deze lopen dood en ontsluiten achtererven. De stegen zijn verhard met klinkers en soms met grind.

Foto's uit de jaren '50 laten stegen zien, soms uitkijkend op bomen, soms op een nog open weidegebied, met Ringvaartbebouwing op de achtergrond. Er staan houten schuren langs, gemetselde bedrijfs- of opslagpandjes en soms een rijtje kleine woningen. De bebouwing hoorde (en hoort nog steeds) in principe bij het op de kop van de kavel, aan de Sloterweg, gelegen pand. Meestal waren dat boerderijen of andere bedrijven die opslagruimte nodig hadden of woonruimte voor hun werknemers. De woonfunctie is steeds verder toegenomen ten koste van de bedrijvigheid, waardoor steeds meer woonhuizen aan de stegen worden gebouwd.

De stegen lopen altijd naar achteren af, het maaiveldniveau kan wel twee meter verschillen. Zij zijn doorgaans twee tot drie meter breed. Niet alleen zijn het bouwvolume en bouwhoogte aan de stegen toegenomen, ook de bebouwing is soms zo geplaatst dat de zichtlijn is dichtgezet. Bovendien is de steeg soms verbreed ten behoeve van het verkeer. Voor de parkeerplaats bij de volkstuinen (Lies Bakhuyzenlaan) is dit bijvoorbeeld gebeurd; bovendien is de wetering hier overkluisd.

Parkeren vindt veelal plaats op straat. Op sommige plaatsen is een parkeerterrein gemaakt, dit is overwegend het geval bij overhoeken.

2.3 Beschrijving van de Ringvaartdijk Oost

2.3.1 Inleiding

De Ringvaartdijk Oost in dit bestemmingsplan is het stuk van de Ringvaartdijk tussen de Molen van Sloten en de Oude Haagseweg. De dijk langs de Ringvaartdijk vervult naast het keren van water een aantal andere functies, zoals een waterstaatkundige rol, wonen en recreëren infrastructuur (wegen, kabels & leidingen). Langs de oostelijke oever van dit gedeelte van de Ringvaart liggen nagenoeg overal woonarken. Het boezemland (het deel tussen de weg en de Ringvaart) is momenteel deels in gebruik bij de bewoners van de woonarken.

2.3.2 Waterstaatkundig

Boezemdijken (regionale waterkeringen) vervullen een belangrijke functie binnen het waterbeheer als scheiding tussen boezem(water) en polder. De waterhuishouding in zowel de boezem als het achterland (de polder) is daarbij van belang. Via poldersloten, gemalen en de boezem wordt overtollig regenwater afgevoerd uit het gebied. Daarnaast is zowel voor agrarisch gebruik als voor natuurwaarden van de polder (vooral schoon water) een goede waterhuishouding noodzakelijk. Ook voor wat betreft bewoning is het grondwaterpeil van belang in verband met wateroverlast en funderingen.

2.3.3 Wonen, recreëren en werken

In de huidige situatie liggen langs de Ringvaartdijk woonarken. Deze woonarken hebben aangrenzend aan de ligplaats een stuk grond in gebruik als tuin. De breedte van deze gronden varieert van circa 15 meter tot circa 35 meter. Aan de binnenzijde van de Ringvaartdijk bevindt zich op sommige trajecten een teensloot met een begroeide oever, of een groenstrook. Aan de oostzijde van de Ringvaartdijk bevinden onder andere zich sportcomplexen en een volkstuinencomplex. Op de dijk is aan de kant van de molen van Sloten over een lengte van circa 200 meter bebouwing aanwezig.

2.3.4 Infrastructuur

De kruin van de dijk is verhard en heeft de volgende verkeersfuncties:

- Toegangsweg (geen doorgaande weg) naar de bebouwing, de woonwagens, de woonarken en de sportaccommodatie (hockeyvereniging Xenios).
- Parkeergelegenheid voor de sportaccommodatie en bezoekersplaatsen voor aanwonenden.
- Doorgaande fietsroute (onderdeel fietsknooppuntennetwerk).

Aan de zuidzijde van het plangebied loopt de rijksweg A4 met een viaduct over het plangebied heen.

2.3.5 Kabels en Leidingen

In/langs de dijk zijn diverse kabels en leidingen (elektriciteit, telecom en deels waterleiding) aanwezig, deels liggen deze geconcentreerd in een kabels- en leidingenstrook.

2.3.6 Natuur

Het gebied rondom de Ringvaart geniet een gemiddelde natuurwaarde. Het plangebied valt binnen een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en maakt onderdeel uit van de ecologische en recreatieve verbindingzone "Groene AS".

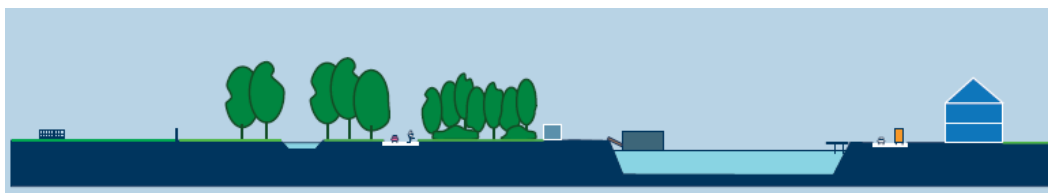
De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones. In het gebied komen soorten voor die door de Flora- en faunawet worden beschermd. Gidssoorten van de Groene AS zijn ringslang, rugstreeppad, meervleermuis, Noordse woelmuis, waterspitsmuis, geelsprietdikkopje, hooibeestje, oranjepip en het koevinkje.

2.3.7 Landschap

De Ringvaartdijk Oost is gelegen tussen de Oude Haagseweg in het zuidoosten tot aan de Molen van Sloten in het noordwesten. Langs het gehele traject liggen er woonarken in de Ringvaart, met tuinen op de oever aan de buitenzijde van de dijk. De weg/fietspad loopt op de kruin van de dijk evenwijdig aan de Ringvaart. Ter hoogte van de overgang van de wielerveden/sportvelden naar de volkstuinten heeft de weg/fietspad een knik en loopt deze naar het noorden toe op grotere afstand van de Ringvaart. De particuliere tuinen en groenstrook zijn hier dan ook breder, vergeleken met het zuidelijke gedeelte van het traject. Ook bij de hockeyvelden zit een lichte knik in de weg/fietspad en wordt de afstand tot de Ringvaart weer iets groter. Langs het gehele traject zijn er bomen/hoge beplanting aanwezig in de bermen van de weg/fietspad en op de aangrenzende terreinen (zoals het volkstuintenpark en de hockeyvereniging). Ook in de groenstrook en de particuliere tuinen zijn de nodige bomen/groen aanwezig. In de groenstrook/bermen wordt op veel plaatsen geparkeerd en zijn zeecontainers met opslag aanwezig.

Voor een dijk is er niet veel hoogteverschil met de aangrenzende gronden. Vanaf de dijk is de Ringvaart dan ook nauwelijks waarneembaar. Door het geringe hoogteverschil wordt het gebied vanaf de weg/fietspad lang niet overal als een dijk beleefd.

Het traject van de dijk loopt tussen de teensloot langs het fietspad en de woonboten.



Huidige situatie Ringvaartdijk Oost (Bron: Visie Dorp Sloten, Bosch&Slabbers)

Vanaf de Nieuwemeerdijk wordt de Ringvaartdijk als een groene zone achter de woonarken beleefd.

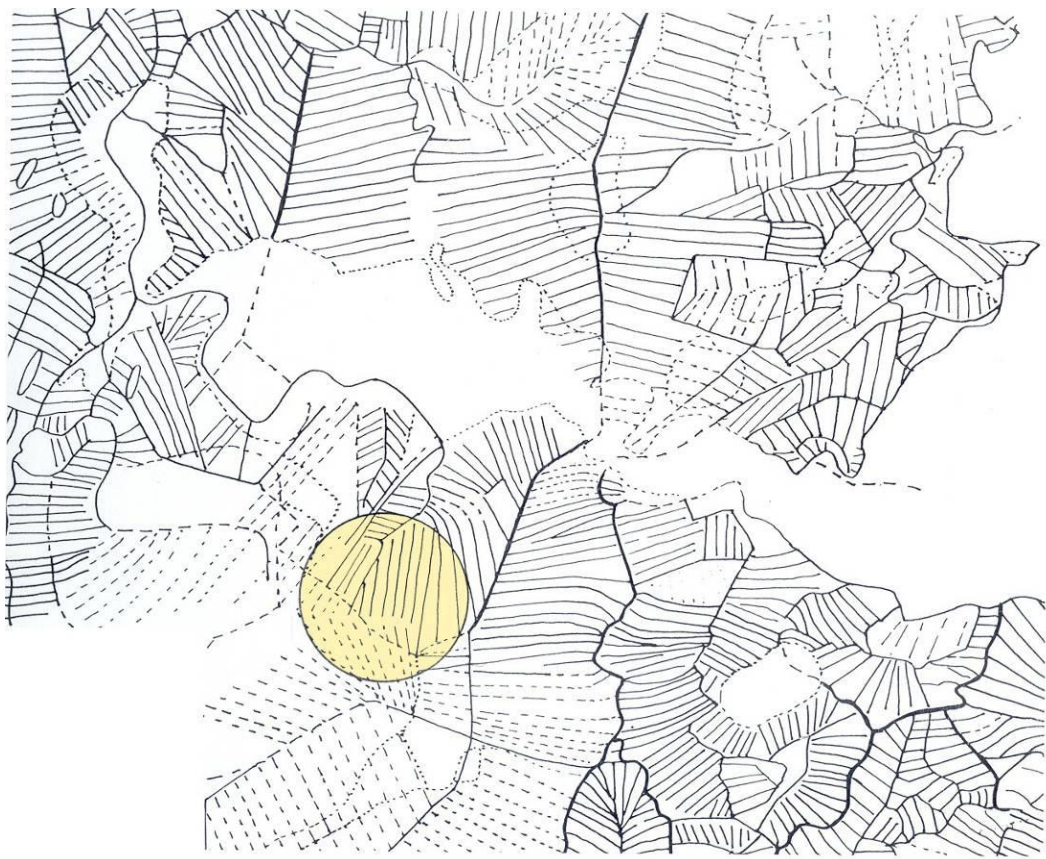
2.4 Geschiedenis

In deze paragraaf wordt de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van Sloten aan de orde gesteld. Deze beschrijving is gebaseerd op de Cultuurhistorische Verkenning 2007 die is opgesteld voor Sloten in opdracht van het voormalige stadsdeel Osdorp.

2.4.1 Ontstaan en ontwikkeling Sloten in de Middeleeuwen

Over de vroegste geschiedenis van Sloten is nog lang niet alles bekend, maar

duidelijk is wel dat de ontstaansgeschiedenis van Sloten samenhangt met die van de andere nederzettingen in de regio Amsterdam. Het gebied werd, zoals het grootste deel van het Utrechts-Hollandse veengebied, ontgonnen in de Middeleeuwen (periode ca. 950 - ca. 1300). Ter vergelijking: de oudste nederzetting ter plaatse van de huidige Amsterdamse binnenstad ontstond tegen het eind van de 12e eeuw, en in Diemen waren de ontginningen rond 1100 begonnen.



De middeleeuwse ontginning van het veengebied rond Amsterdam (naar: Dijkstra, e.a., p. 26). In de cirkel het gebied rond Sloten.

De kerk van Sloten - en daarmee het dorp - wordt voor het eerst vermeld in een oorkonde uit 1063, die teruggaat op de situatie van 993. Hoogstwaarschijnlijk is het dan vermelde Sloten echter niet het huidige dorp. Archeologisch onderzoek in 1991 midden op de dorps terp (Dorpsplein) leverde geen materiaal op ouder dan de periode 1175 - 1200. In deze periode zal de bewoning van het oudste - elders gelegen - Sloten zich hebben verplaatst naar de huidige Sloterweg. Ook de kerk, die gewijd was aan Sint Pancras, is uiteindelijk verplaatst naar de huidige plek (Baart, 1991, p. 88). Er werd een terp opgeworpen, bedoeld om wat hoger, en daardoor droger, in het veen te kunnen bouwen en wonen. In de huidige situatie is de hogere ligging van het dorpscentrum duidelijk waarneembaar. Waarschijnlijk lag het oudste Sloten aan de zuidkant van de Sloterplas. Ter plaatse, op het 'Out Kerkhoff' zijn aardewerk vondsten gedaan uit de periode 1000-1200 (Reijnierse, 1951, p. 219). Het dorp ontleende zijn naam aan het

veenstroompje Sloot of Sloter (Heinemeijer e.a., 1987, p. 16). De verplaatsing was onder meer het gevolg van wateroverlast: de veenbodem was sterk gaan inklinken.

Ook tal van andere nederzettingen in veengebieden zijn hierom verplaatst, o.a. Staphorst en Eemnes. Een tweede reden lag in de opkomst van de markteconomie. Men ging zich richten op het vervoeren en verhandelen van producten als boter en kaas op de opkomende Amsterdamse markt. Vestiging aan of bij doorgaande wegen werd belangrijk.

Met de dorpsverplaatsing werd de al bestaande Osdorperweg verlegd naar het nieuwe dorp. De knik in de weg ten noorden van de Ookmeerweg wijst hierop. Het tracé ten noorden van de Ookmeerweg is georiënteerd op de locatie van het eerste dorp Sloten; ter plekke van de knik heeft men een nieuw tracé aangelegd naar het tweede, huidige dorp Sloten (De Cock, 1965, p. 240). Niet duidelijk is of Osdorp bij de verlegging van de weg al bestond. De Sloterweg werd in de 13e eeuw aangelegd mede ter ontginning van het aanliggende veen. Aan de noordzijde komen huisterpen voor. Onderzoek in zo'n huisterp wees uit dat de eerste bewoning uit ca. 1300 dateert (Baart, 1991, p. 87).

Ontginningen als aan de Sloterweg verliepen georganiseerd. Vanaf de ontginningsbasis werden de percelen uitgezet. De sloten werden zoveel mogelijk evenwijdig en ongeveer loodrecht of onder een schuine hoek op de ontginningsbasis gegraven om een zo effectief mogelijke afwatering te verkrijgen. Zij- en achterkaden werden opgeworpen om het water van aangrenzende ontginningen of nog niet ontgonnen veen te weren. De gebieden binnen de kaden gingen later de polders vormen. De boerderijen verrezen op de kop van de kavels, zodat een langgerekt boerderijlint ontstond. Vaak werden de boerderijen verhoogd aangelegd: op huisterpen.

Ter hoogte van de dorpskom van Sloten draaide de verkavelingsrichting mee met de bocht van de Sloterweg in noordwestelijke richting. Daardoor ontstonden 'gerende' (in een punt toelopende) percelen. Deze vormden met elkaar de Geer(ban). Binnen de Geer lag weer een stuk land de Snepel, waarvan in 1486 sprake is. Snepel betekent: stuk land dat in een scherpe punt uitloopt (Bijdr. Bisdom Haarlem 1908, p. 439).

Opvallend is dat de noordpunt van de percelen, die met elkaar de Geer vormden, precies uitkomt op de plek van het kerkhof van het eerste dorp Sloten. De oorspronkelijke kerk moet dus als raai punt (oriëntatiepunt) gebruikt zijn bij de ontginningen langs de Sloterweg! De lijn van waaraf men ter hoogte van Sloten is begonnen te ontginnen, is niet geheel duidelijk maar lag ten zuiden van de Sloterweg. Wellicht heeft de - later zo genoemde - Molenwatering als zodanig gefunctioneerd. Van deze waterloop is alleen nog een fragment in de uiterste zuidpunt van het volkstuincomplex over, en wat oostelijker een stukje ten zuiden van de Oude Haagseweg.

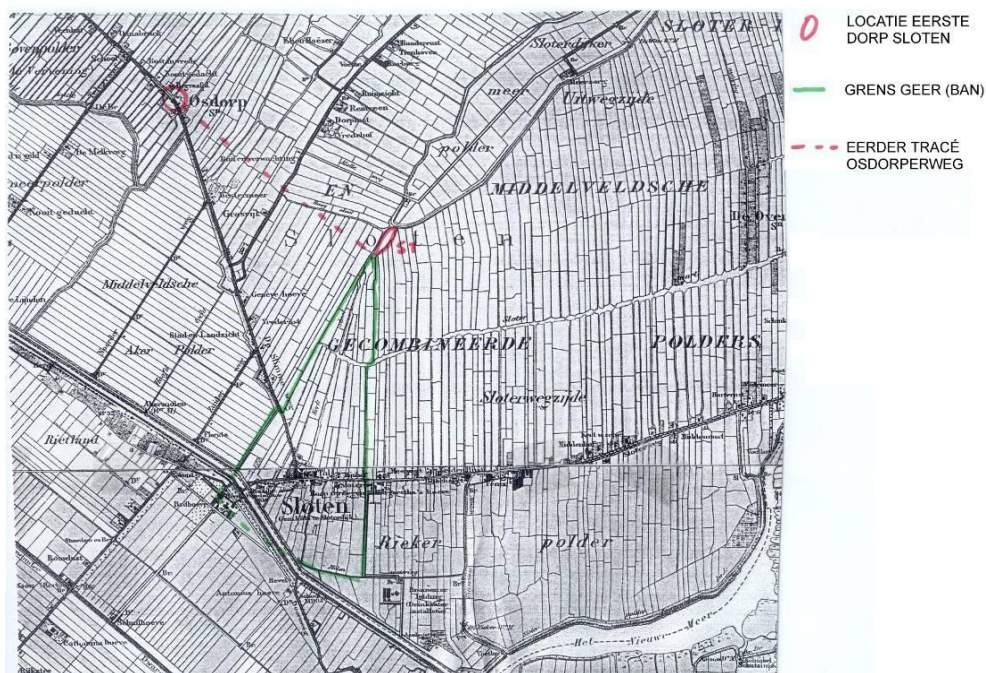
De Sloterweg boog, bij de Schinkel, op de grens van de polder Sloten naar het noorden (bij het Huis te Vraag, nu begraafplaats) en liep daar als polderkade naar de Overtoom. Deze weg voerde direct naar de stad Amsterdam. Ten westen van Sloten gaf de Sloterweg aansluiting op de verbinding met Haarlem. De verbinding over water verliep via de Slotervaart, in het westen aansluitend op de Kostverlorenvaart. Een van de gerende kavelsloten, de Kerkslot, werd als verbinding benut tussen de dorpskom en de Slotervaart. De sloot is aangegeven op de kaart van Lourens Pietersz uit 1564 (Heinemeyer e.a. 1987, p. 30-31). De Slotervaart is in het kader van de AUP verlegd.

In westelijke richting leidde de Sloterweg naar de dorpen Rijck (Rietwijk) en Nieuwerkerk.

De structuur van het dorp Sloten kwam met de verlegging van de Osdorperweg en de aanleg van Sloterweg uit twee hoofdelementen te bestaan. Aan beide wegen kwam bebouwing tot stand, die waarschijnlijk vooral agrarisch van karakter was. Rond de kerk vestigden zich wellicht ook wagenvoerders en ambachtslieden. Een exact beeld van de dorpsontwikkeling is niet te geven.

Sloten lag binnen het bestuursgebied Geerban of Vrije Geer, dat zijn naam ontleende aan de bovengenoemde 'geer' en aan de vrijstelling van belasting aan de graaf van Holland ('vrij'). Het gebied lag ook buiten de jurisdictie van Amsterdam (1100 roeden).

Een stukje ten oosten van de oostgrens van de Geer aan de Sloterweg stond daarom een banpaal. Tot daar strekte zich vanuit Amsterdam het gebied uit waarin verbannen personen zich niet mochten ophouden. De banpaal is later in westelijke richting verplaatst. De huidige paal dateert uit 1794.



Aan het eind van de Middeleeuwen, in 1494, telde het gebied rond Sloten en Osdorp 120 'haardsteden' (woningen). Rond 1477 toen het economisch beter ging, waren dat er nog 130. De middelen van bestaan waren in 1494 'vischen, vogelen ende met een weynich koeyen te houden, te varen met wagen ende paerden tusschen Amsterdamme ende Haerlem'. Uit het laatste blijkt het belang van de Sloterweg die een belangrijke schakel vormde in de verbinding met beide steden.

De bescherming tegen het buitenwater kostte veel, er moest 'anderhalve mijle' aan dijk lengte onderhouden worden (Fruin, 1876, p. 88). Kortom, Sloten was een typisch dorp in een laag en nat veengebied, bedreigd door het buitenwater van het IJ en daarmee in verbinding staande meren. Naast de veehouderij beoefende men ook de visserij en het vangen van eetbare vogels (wellicht eenden e.d.). De nabijheid van Amsterdam en de ligging aan een doorgaande weg blijkt uit de aanwezigheid van wagenvoerders. De Sloterweg fungeerde tevens, met de Overtoom, als bedevaartsroute naar de Nieuwezijdskapel aan de Kalverstraat te Amsterdam. Het laatste deel van de route is de huidige Heiligeweg. De banpaal in Sloten was het begin van de bedevaartsroute.

2.4.2 Ontwikkeling van Sloten tot in de 19e eeuw

Sloten

Ook over de ontwikkeling van Sloten na de Middeleeuwen is niet veel bekend. Tijdens de Opstand (1559 - 1609) werd in 1572 de kerk verwoest. Deze bleef in ruïneuze toestand nog geruime tijd staan, alvorens te worden herbouwd. De uitbreiding van het Haarlemmermeer begin 16e eeuw doorbrak de verbinding tussen Haarlem en Amsterdam over Sloten; de Spaarndammerzeedijk nam deze functie grotendeels over. Deze situatie is afgebeeld op de genoemde kaart van Lourens Pietersz. uit 1564. Vermoedelijk is het wegvallen van het doorgaande verkeer een remmende factor op de ontwikkeling van Sloten geweest.

Toch werd het dorp in de 17e eeuw enigszins verdicht en uitgebreid. De reden lag in de sterke groei van de Amsterdamse economie en de daarmee samenhangende toenemende vraag naar agrarische producten. De uitbreiding bleef binnen het stramien van de bestaande, opstrekkende veenverkaveling. Percelen werden gesplitst ten behoeve van nieuwbouw en er vond uitbreiding van de lintbebouwing aan de dorpsranden plaats. Mogelijk werden ook al enkele korte steegjes bebouwd aan de zuidkant van de Sloterweg, haaks op de straat. Sloten bleef echter een klein dorp.

Een globale indruk van de situatie in het derde kwart van de 18e eeuw is te krijgen uit de kaart van de 'Binnen Polder van Slooten en het Middelvelt' van Cornelis Koel uit 1675 (Heinemeijer e.a., 1987 p. 18-19).

De kaart geeft duidelijk de opstrekkende verkaveling vanaf de Sloterweg aan, met de boerderijen aan de noordzijde op de koppen van de genummerd aangegeven kavels. De Kerkslot - in de huidige situatie een vrij brede watergang - onderscheidt zich niet van de omringende sloten. Wellicht heeft pas later verbreding plaatsgevonden.

Ook het in de ontginningsgeschiedenis secundaire karakter van de Osdorperweg blijkt uit de kaart: de weg doorsnijdt de (eerdere) verkaveling.

Sloten zelf is niet topografisch nauwkeurig op de kaart getekend, maar beeldend weergegeven als een handvol huizen op de kruising van de Sloterweg met de Osdorperweg.

De nabije omgeving van Sloten

Door turfwinning ontstonden plassen in het veengebied die door de wind steeds verder werden vergroot. Ook de Haarlemmermeer werd door de oeverafslag groter en slokte hierdoor een aantal andere meren en plassen op. Sloten kwam aan de rand van het meer te liggen. In de 18e eeuw kwam aan de Sloterweg tussen Sloten en de Overtoom een aantal buitenplaatsen tot stand, binnen het stamien van de opstreckende verkaveling. Het Slotermeer werd in 1642 drooggelegd; het Haarlemmermeer breidde zich nog enkele eeuwen gestaag uit. Rond 1850 lag Sloten vlak aan de rand van dit meer. De drooglegging was destijds al in gang gezet.

Sloten was midden 19e eeuw een klein dorp op de kruising van de Sloterweg met de Osdorperweg. De bebouwing was geconcentreerd aan beide wegen. Aan de noord- en zuidkant van de Sloterweg waren destijds al, ten oosten van de Osdorperweg, enkele korte, haaks op de weg staande steegjes aanwezig. Aan de oostzijde lag het boerderijlint van de Sloterweg. De meeste boerderijen waren gesitueerd aan de noordzijde van de weg. Melkveehouderij was de belangrijkste bestaansbron. Daarnaast was er 'warmoezerij': groenteteelt.

Aan de oostzijde lag het boerderijlint van de Sloterweg. De meeste boerderijen waren gesitueerd aan de noordzijde van de weg. Melkveehouderij was de belangrijkste bestaansbron; de melk werd dagelijks naar Amsterdam gebracht. Daarnaast was er 'warmoezerij': groenteteelt. Het Aardrijkskundig Woordenboek van Van der Aa uit 1847 beschrijft Sloten als een dorp 'midden in het geboomte'. Zo heeft Rembrandt Sloten twee eeuwen eerder ook afgebeeld.



Rembrandt van Rijn, Gezicht op het dorp Sloten, midden 17e eeuw

De Sloterweg, bestraat in 1818, is in 1847 volgens Van der Aa aan beide zijden met bomen beplant. Hoe klein Sloten was blijkt eveneens: de dorpskom telde slechts 35 huizen met circa 490 inwoners.

De N.H-kerk wordt omschreven als een 'zeer net en zindelijk gebouw, waarin echter niets bijzonders is te zien, zelfs geen orgel.' De bijbehorende pastorie is in 1846 opgeknapt. Ook het Diaconiehuis is een 'zeer net en zindelijk gebouw;' dat door de gemeente is ingericht als Algemeen Wees- en Armhuis, waarin zo'n 60 mensen leven (idem, p. 444). Vermoedelijk behoorde toen ook de tuin aan de overzijde van het gebouw al bij het weeshuis. (later dependance van het ouden-van-dagenhuis aan de Roetersstraat).

2.4.3 De periode 1850 - 1940

Verdere verdichting vond plaats in de periode 1850 - 1940, zowel door nieuwbouw als door uitbreiding aan en vergroting van bestaande panden. Het winkelbestand nam toe en een aantal bijzondere functies en voorzieningen vestigden zich in het dorp. Voor zowel bestaande als nieuwe functies werd nieuwbouw gerealiseerd. De huidige NH kerk werd in 1861 naar ontwerp van P.J. Hamer gebouwd (Osdorperweg 28). In 1900 volgde de rooms-katholieke St. Pancratiuskerk aan de Sloterweg van de hand van J. Stuyt. Achter de kerk werd een verhoogd gelegen kerkhof ingericht met een eveneens hoger gelegen toegangspad. Bij het Dorpsplein werd een politiepost (nr. 1026) geplaatst. Ook het Wees- en Armhuis werd vernieuwd (1901). Aan het oostelijk einde van het dorp verrees een (nieuw) tolhuis (nr. 1191-1193).

Rond 1900 waren er in het dorp Sloten tientallen winkels en werkplaatsen en diverse cafés. De aanwezigheid van vooral de cafés hangt vermoedelijk samen met de drooglegging van het Haarlemmermeer, waarbij een groot aantal polderwerkers betrokken was.

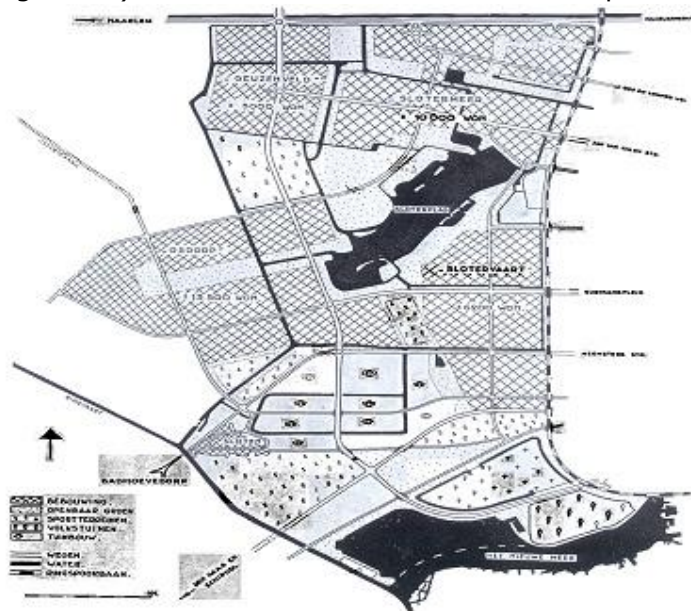
In structureel opzicht veranderde er weinig; er werden geen nieuwe straten aangelegd buiten de korte Akerpolderstraat tussen de Sloterweg en de Osdorperweg en de nog kortere Nieuwe Akerweg ten oosten van de Osdorperweg. Het bebouwingslint aan de Osdorperweg breidde zich uit door de bouw van arbeiderswoningen. Door de bouw van blokjes (rug-aan-rug)woningen haaks op de weg (nr. 40 e.v.). ontstonden hier, net als aan de Sloterweg, enkele ondiepe stegen. In 1913 telde het dorp 1902 inwoners, ten aanzien van 1846 met 490 inwoners een behoorlijke groei. De ligging wordt dan omschreven als anderhalf uur 'gaans' van Amsterdam en Sloterdijk.

2.4.4 Ontwikkeling na 1945

Het dorp Sloten viel binnen het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van 1935: het gebied ten zuiden van de dorpskern was bedoeld voor industrie. Bij de gedeeltelijke herziening van het AUP in 1950, betreffende het gebied tussen de Nieuwe Meer en de tuinstad Slotermeer, werden de voor industrie bedoelde terreinen echter herbestemd als sportterreinen en openbaar groen. Ten noorden van de dorpskern werd woningbouw geprojecteerd, later echter tuinbouw. In 1953 werd aan de noordkant van de Sloterweg 80 ha. weidegebied ingericht voor tuinders die elders voor de stadsuitbreiding het veld moesten ruimen. Hiermee in verband werden de wegen Ditlaar en Vrije Geer en wat meer oostelijk de Louwesweg aangelegd.

In 1955 vond verdere wijziging plaats in het plan 'Omgeving dorp Sloten'. Een rioolwaterzuivering, sportterreinen, volks- en schoolwerktuinen werden

als functies toegevoegd. Dit plan werd, op de rioolzuivering na, gerealiseerd. Het agrarische gebied tussen het dorp en de Ringvaart veranderde hierdoor in stedelijke groen- en sportvoorzieningen, met name volkstuinen en sportvelden. Binnen het volkstuincomplex (Verenigde Amateur Tuinders, Eigen Hof) bleef een deel van het oude slotenpatroon bewaard.



*Toegekende functies voor het gebied rond Sloten ca. 1950
(Tuinstad Slotermeer, p. 6).*

In 1957 vond een laatste planherziening plaats, waarin de tracés van de (nieuwe) Slotervaart en de Plesmanlaan werden geprojecteerd en langs de Plesmanlaan bedrijvigheid werd voorzien. De Slotervaart is volgens plan aangelegd, met sluizen iets ten noorden van de dorpskern (Akersluis, in het belendende huis is een gevelsteen opgenomen van het vroegere raadhuis in Sloterdijk), de Plesmanlaan gedeeltelijk. De oude Slotervaart verdween met de aanleg van de Plesmanlaan en de bouw van Slotervaart. Om het bedrijfsterrein bereikbaar te maken werd, vooruitlopend op de doortrekking van de Plesmanlaan, de parallelweg Langsom aangelegd. Het bedrijfsterrein is vervolgens tussen de Osdorperweg in het noorden en de Sloterweg in het zuiden tot ontwikkeling gekomen. De aanleg van de Slotervaart en de Plesmanlaan/Langsom betekenden een doorsnijding van de Osdorperweg.

Rond 1995 werd aan de Osdorperweg tussen Vrije Geer en Langsom een woonwijkje gebouwd. Wat eerder was in het dorp ten zuiden van de Sloterweg, achter de bestaande bebouwing ter hoogte van nr. 1225, een aantal nieuwbouwwoningen verrezen. In 1989 is aan de Ringvaartdijk op een deel van het parkeerterrein voor de hockeyclub een terrein ingericht voor 10 woonwagens. In de jaren '90 werden 14 woningen aan de Gerrit van der Puijstraat gebouwd tussen Sloterweg en Ringvaartdijk. Het was aanvankelijk de bedoeling hier 60 woningen te bouwen. De oostkant van de Sloterweg, richting Schinkel, verdween bij de aanleg van de ringweg (A10) en sportpark Riekerhaven. De weg loopt nu aan de oostkant tegen de Johan Huizingalaan aan.

Tot ver in de 20ste eeuw bleef de landelijke context van Sloten min of meer intact. Aan de zuidkant van de Sloterweg lagen al geruime tijd sportvelden en volkstuinen, aan de noordkant lag behalve het wijkje uit de jaren '80 aan de Osdorperweg tussen Vrije Geer en Langsom het genoemde glastuinbouwgebied. Dit maakte in de jaren '90 plaats voor de wijk Nieuw Sloten met ruim 4800 woningen (stadsdeel Slotervaart-Overtoomseveld). Daarna volgden de Middelveldsche Akerpolder ten noordwesten van het dorp met zo'n 3200 woningen (De Aker). De omgeving van het dorp, buiten de Vrije Geer/Ditlaar, is daardoor nu grotendeels ingenomen door stedelijke functies.

Binnen de eigenlijke oude kern vond enige kleinschalige dynamiek plaats. Rond 1950 ontstond het Dorpsplein door de sloop van twee 17e-eeuwse woningen, waaronder het Rechthuis annex herberg (nr. 1030). Begin 20e eeuw deed het gebouw dienst als café met speeltuin. Kort na 1991 is het plein heringericht. De dorpspomp, voorheen naast het politiepостhuisje, werd op het plein geplaatst. Betrekkelijk grootschalig in verhouding tot de overige bebouwing was de uitbreiding van het scholencomplex achter en ten westen van de R.K.-kerk. Een recente toevoeging aan het westelijk einde van Sloten is de Molen van Sloten (Akersluis 10). De poldermolen, gedeeltelijk nieuwbouw en gedeeltelijk herbouw van een oudere molen uit de Watergraafsmeer, is in bedrijf. De molen en het naastgelegen restaurant trekken steeds meer bezoekers.

2.4.5 Waterstaatkundige geschiedenis

In 1840 werd een begin gemaakt met de aanleg van de 1,5 tot 2 meter hoge ringdijk en de 40 tot 45 meter brede ringvaart. Zowel de ringdijk als de Ringvaart zijn nog steeds in het landschap zichtbaar.

Later (in de 20e eeuw) is de dijk verbreed met het oog op verdere kanalisering van de Ringvaart ('Kanaal om de West').

Aanvankelijk was het de bedoeling dat er molens ingezet zouden worden voor de bemaling van de Haarlemmermeerpolder. Dit plan vond geen doorgang en er werden hoofdzakelijk gemalen gebouwd die de droogmaking in stand hielden. Tegenwoordig maakt men bij de Ringvaartdijk wel gebruik van een molen: de Molen van Sloten. Deze molen is gebouwd in 1991 met gebruikmaking van een uit 1847 daterende molenromp afkomstig uit de Watergraafsmeer, die werd geplaatst op een nieuwe bakstenen onderbouw. Ook de kap en de wieken werden nieuw gemaakt (zie figuur 4.4). Deze molen zorgt samen met het Akergemaal voor de bemaling van de Westelijke Tuinsteden.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: SVIR) geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie worden belangrijke andere accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het betekent voor de ruimtelijke ordening in brede zin een decentralisatie van rijkstaken en bevoegdheden en actualisatie van het Nationaal Ruimtelijk Beleid.

De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de structuurvisie voor de Snelwgomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de SVIR zijn kaderstellende uitspraken gedaan over een beperkt aantal belangen van nationale en internationale betekenis die juridisch moeten worden geborgd in de AMvB Ruimte (Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Daarbij gaat het om de volgende belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, en Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (AMvB Ruimte)

Besluit van 22 augustus 2011, houdende algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). In het Barro worden de kaderstellende uitspraken uit de SVIR bevestigd. Ten behoeve van de bescherming van de in het SVIR genoemde nationale belangen, worden in het Barro algemene regels voorgeschreven die bindend zijn voor de lagere overheden als provincie en gemeente.

Voor het bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost' hebben de nationale belangen van het Barro geen consequenties.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Inleiding

Op 21 juni 2010 zijn de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke verordening door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. In de Structuurvisie is het provinciaal ruimtelijk beleid verwoord. In de ruimtelijke verordening is dit in regels vertaald.

3.2.2 Structuurvisie Noord Holland 2040

In de structuurvisie geeft de provincie aan welke belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Hierbij gaat het om ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw. De provincie Noord-Holland streeft naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied.

De bebouwing van Dorp Sloten maakt volgens de Structuurvisie Noord Holland 2040 deel uit van het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). In een dergelijk gebied wordt beleidsmatig uitgegaan van innovatief ruimtegebruik, intensiveren, herstructureren, kwaliteitsverbetering en kennisintensieve en creatieve milieus. De regels en het beleid voor het landelijk gebied en ten aanzien van bijvoorbeeld nationale landschappen en bufferzones, zijn hier niet van toepassing.

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de zone van de Sloterweg aangewezen als "Bestaand Bebouwd Gebied" (BBG). Binnen het BBG zijn ondermeer nieuwe woningbouw en kantoorlocaties toegestaan.

De Volkstuinen en de hockeyvelden van Dorp Sloten maken volgens de Structuurvisie deel uit van het veenweidelandschap. Het beleid voor dit type cultuurlandschap is gericht op het behoud van de openheid en verkaveling.

Voldoende bescherming tegen overstromingen en wateroverlast

Noord-Holland heeft ruim tweeduizend kilometer aan regionale waterkeringen. De Ringvaartdijk is een regionale waterkering. Deze regionale waterkeringen bieden bescherming tegen overstromingen vanuit kanalen, vaarten en boezemwater. Verder dienen regionale waterkeringen als achtervang bij overstroming vanuit buitenwater.

De gevolgen van klimaatverandering worden opgevangen door het versterken van de waterkeringen en het aanwijzen van ruimte voor waterberging die zoveel mogelijk fijnmazig en in integrale gebiedsprojecten wordt gerealiseerd. De provincie Noord-Holland zorgt voor voldoende ruimte voor waterkeringen, watersystemen en piek- en calamiteitenbergingen.

Om bescherming te bieden tegen overstromingen vanuit kanalen, vaarten en boezemwater worden de regionale waterkeringen genormeerd, getoetst en waar nodig (innovatief) verbeterd met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

Ecologische hoofdstructuur

De Ringvaart is in de Structuurvisie aangewezen als ecologische verbindingzone en maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden, een aantal bestaande wateren en nieuwe natuur op landbouwgrond. Om de EHS te realiseren worden natuurgebieden 'aan elkaar geknoopt' door ertussen ecologische verbindingen te creëren. Zo worden levensgemeenschappen groter en robuuster. Een groot deel van de EHS is bestaande natuur. Een beperkt deel (zoals bijvoorbeeld de Groene AS) moet nog worden gerealiseerd. De EHS moet in 2018 zijn voltooid.

Ontwikkelingsplan Groene AS

Voor de ontwikkeling van de Groene AS is het Ontwikkelingsplan Groene AS opgesteld onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep Groene AS waarin deelnemen: het Ministerie van LNV, de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam en Haarlemmermeer, de stadsdelen Geuzenveld/Slotermeer, Osdorp en Slotervaart/Overtoomse Veld, het Waterschap Groot-Haarlemmermeer, het hoogheemraadschap van Rijnland en het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht en de provincie Noord-Holland.

In dit ontwikkelingsplan wordt de noodzaak geschetst voor het instandhouden van een ecologische verbinding tussen veenweidegebieden in en om Amsterdam, welke worden bedreigd door toenemende verstedelijking. De verbindingszone kan daarnaast een functie vervullen als recreatieve route. Aan de hand van een aantal projecten wordt dit streven geconcretiseerd.

De Ringvaart fungeert als belangrijke drager van de verbinding tussen diverse veenweidegebieden. Instandhouding en versterking van natuurlijke oeverontwikkeling en aandacht voor waterkwaliteit zijn twee belangrijke punten die gelden voor de Ringvaart.

Daarnaast wordt in de Groene AS aandacht gevraagd voor de woonboten langs de Ringvaart. De brug bij Badhoevedorp, de molen en woonboten vormen een knelpunt in de verbindingszone langs de Ringvaart. Daarom wordt een 'bypass' gemaakt, welke bestaat uit woonwijk de Aker, de Slotervaart, Natuurpark de Vrije Geer en volkstuintencomplex Eigen Hof. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen het Nieuwe Meer en het natuurgebied in de Lutkemeerpolder verstrekt. Het toestaan van enkele kleinschalige bouwinitiatieven is inpasbaar in de landschappelijke structuur.

Fietsnetwerk:

De Ringvaartdijk maakt deel uit van het provinciale fietsnetwerk. De provincie Noord-Holland streeft naar meer samenhang in de totale recreatieve structuur: verbindingen tussen bestaande recreatiegebieden en het recreatief medegebruik van natuur en landbouwgebieden. Opgave is om het landschap beter 'beleefbaar' te maken. De provincie Noord-Holland zet zich dan ook in voor het ontwikkelen van een compleet, toegankelijk en samenhangend regionaal netwerk van recreatieve verbindingen, voor wandelen, fietsen en varen. De provincie ondersteunt dit via het Investeringsbudget Landelijk Gebied. De provincie richt zich specifiek op het oplossen van knelpunten en ontbrekende schakels in deze netwerken. Extra aandacht is er de komende jaren voor de recreatieve verbindingen tussen de steden en het buitengebied en het aanleggen van extra verbindingen tussen natuur- en recreatiegebieden. Daarnaast richt de provincie zich op het versterken van de samenhang tussen verschillende netwerken door de ontwikkeling van goed bereikbare recreatieknooppunten.

3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Ringvaartdijk is een regionale waterkering. Op de Ringvaartdijk Oost is de aanleg van een ecologische verbindingszone voorzien. Voor Dorp Sloten

voorziet het bestemmingsplan in de bescherming van bestaande cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening is ten aanzien van regionale waterkeringen opgenomen dat voor zover een bestemmingsplan mede betrekking heeft op regionale waterkeringen, het bestemmingsplan voorziet in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels en voorziet het bestemmingsplan tevens in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen opdat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt.

Voor de gronden aangeduid als Ecologische Hoofdstructuur en als Ecologische Verbindingszones geldt volgens de Provinciale Ruimtelijke Verordening:

- a. dat in een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen en regels worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten;
- b. dat in een bestemmingsplan ten minste bestemmingen en regels worden opgenomen die de natuurfunctie mogelijk maken;
- c. dat in een bestemmingsplan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in artikel 15 van de Verordening in acht zijn genomen.

Geconcludeerd kan worden dat de binnen dit bestemmingsplan beoogde dijkverbetering en ontwikkeling van de Groene As overeenkomt met het ontwerp van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

3.2.4 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) staan de milieudoelen van de provincie. Ook wordt daarin beschreven hoe die moeten worden gerealiseerd en binnen welke termijn. Het biedt gemeenten en waterschappen een kader voor hun beleid en geeft ondernemers en burgers inzicht in toekomstige ontwikkelingen en maatregelen.

Voor de provincie is het de basis voor de vergunningverlening en handhaving. Daarnaast gebruikt de provincie het milieubeleidsplan om te kijken welke rol het milieu moet spelen in andere beleidsplannen.

Het provinciale milieubeleidsplan is met name van belang voor het opstellen van gemeentelijk milieubeleid en milieubeleid door de stadsdelen.

3.3 Regionaal beleid

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

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (december 2004)

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is

richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregiogemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering

Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (oktober 2006)

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijnstof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De structuurvisie 'Amsterdam 2040-Economisch sterk en duurzaam' heeft het structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' uit 2003 vervangen. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool gaat de structuurvisie uit van de volgende (hoofd)beleidsdoeleinden:

- Intensiever gebruik bestaande stad, openhouden van landschap;
- Systeemsprong regionaal openbaar vervoer;
- Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte;
- Investeren in recreatief gebruik groen en water;
- Amsterdam maakt zich op voor het postfossiele brandstoftijdperk;
- Olympische Spelen Amsterdam 2028.

De ontwikkelingsstrategie voor stadsdeel Nieuw-West voorziet niet in rechtstreekse ingrepen in Dorp Sloten. Hierna zijn de hoofdlijnen van de ontwikkelingsstrategie voor Nieuw-west aangegeven.

Met betrekking tot de herstructurering van Nieuw-West is het ontwikkelingspad uitgestippeld in de herziening Richting Parkstad 2010 (vastgesteld in de deelraden en de gemeenteraad in 2007).

Vervolgens zijn de sociaaleconomische programma's voor Nieuw-West vastgesteld in de bestuurscommissie Koers Nieuw-West. In de uitvoering zal extra aandacht worden gegeven aan de genoemde A10-spoorzone. In de Structuurvisie wordt daar een intensievere verstedelijking gedacht dan tot nog toe in uitwerkingsplannen Nieuw-West voorkomt.

Samenwerking met de Amsterdamse corporaties is hier een belangrijke voorwaarde voor het doen slagen van de gewenste ingrepen. De raamovereenkomst Parkstad, die corporaties, stadsdelen en centrale stad zijn aangegaan, biedt de corporaties voor een aantal gebieden de mogelijkheid tot gebiedsontwikkeling binnen de door de stadsdelen, in vernieuwingsplannen, vastgestelde kaders.

In de ontwikkelingsstrategie voor de gebieden richting Schiphol is de ontwikkeling van een eventuele tweede luchthaventerminal van doorslaggevend belang. De keuzes die met betrekking tot de verbinding Schiphol-Amsterdam worden gemaakt hangen daar sterk mee samen. Omdat er voorsnog geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien langs de 4-corridor wordt daar voorlopig alleen rekening gehouden met een in de toekomst uit te breiden spoorverbinding, zonder tussenliggende haltes. Voor de langere termijn blijft er een reservering voor een eventuele Oost/West metrolijn. Voor de Westtangent wordt op korte termijn een verkenning gestart in samenwerking met de Stadsregio.

Ecologische verbindingen

De grote groengebieden rond Amsterdam hebben hoge natuurwaarden. Er leven veel verschillende soorten planten en dieren. Die verscheidenheid aan natuur noemen we biodiversiteit. Een hoge biodiversiteit is van groot belang voor het functioneren van groengebieden. Bijvoorbeeld voor het zelfreinigend vermogen van bodem en water en het tegengaan van insectenplagen. Daarnaast zijn gebieden met veel verschillende planten en dieren leuker voor wandelaars en fietsers.

Om de biodiversiteit te bevorderen heeft het Rijk in het Natuurbeleidsplan de ecologische hoofdstructuur (EHS) ingesteld. Deze EHS moet gaan bestaan uit een landelijk netwerk van grote groengebieden, onderling verbonden door groenstroken zoals wegbermen, groene taluds van spoorbanen en sloten met natuuroevers. Door de verbindingen tussen de grote groengebieden kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden. Zij vergroten daardoor hun leefgebied en zijn beter bestand tegen negatieve milieu-invloeden.

Aaneengesloten groengebieden en groenstructuren zijn gevarieerder en er kunnen meer soorten planten en dieren leven.

De EHS loopt aan de westkant en de oostkant van Amsterdam. Aan de westzijde verbindt de groene As Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Aan de oostzijde doet de Natuurboog hetzelfde met de Vechtstreek en Waterland. Om goed te functioneren moeten barrières in de ecologische structuur, zoals kruisingen met wegen, spoorlijnen en kanalen, met faunapassages en vistrappen worden overwonnen. Op de kaart zijn de belangrijkste op te heffen barrières (knelpunten) in beeld gebracht. De EHS kan worden verstevigd door ook in de stad taluds van wegen en spoorbanen zo in te richten dat ze aantrekkelijk zijn voor kleine dieren. Daarnaast zorgt dit

netwerk voor hogere natuurwaarden in de parken en woonwijken, omdat planten en dieren vanuit de grote groengebieden diep in de stad kunnen doordringen.

Dit netwerk kan pas goed functioneren als de nodige knelpunten worden opgelost. Vaak zijn dat onderdoorgangen van grote infrastructuur waar de groene taluds ruw worden onderbroken.

Hoofdgroenstructuur

De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor: groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie.

Behoud van cultuurhistorische

waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie.



Hoofdgroenstructuur: Dorp Sloten en Ringvaartdijk

In dit bestemmingsplan maken de vrije Geer, de hockeyvelden, de volkstuinen en de Ringvaartdijk deel uit van de Hoofdgroenstructuur. In de figuur is ook het groen langs de Slotervaart opgenomen in de Hoofdgroenstructuur. Het stadsdeel heeft daartegen bezwaar aangetekend. Recent is de bouwvergunning voor de nieuwe Bovenlandsschool in deze strook onherroepelijk geworden. De bouw- en inrichtingsplannen voorzien in een

groenstrook tussen het nieuwe schoolgebouw en het water. De ontwikkeling van deze groene oever is in het bestemmingsplan vastgelegd.

Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd.

Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. De beoordelingscriteria zijn opgenomen in onderstaande tabellen. Daarin staat per groentype aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

Deze gebieden zijn terug te vinden op de kaart 'Hoofdgroenstructuur'.

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

De TAC is samengesteld uit deskundigen op het gebied van landschap(-sarchitectuur), cultuurhistorie, ecologie, recreatie, beleving, stedenbouw, groenbeheer, sport, volkstuinen en natuur- en milieueducatie. Benoeming geschiedt door de gemeenteraad per collegeperiode.

De TAC toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd

aan onderstaande beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht.

Gelet op de plannen voor de herinrichting van de Ringvaartdijk zal ook de TAC bij de voorbereiding van dit bestemmingplan worden betrokken.

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

De Hoofdgroenstructuur omvat uiteenlopende typen groen, met elk hun eigen gebruik, belevingswaarde, cultuurhistorische betekenis, natuurwaarde enzovoort. Om deze reden zijn de richtlijnen voor inpasbaarheid uitgewerkt per groentype.

De groengebieden in de Hoofdgroenstructuur zijn hiertoe verdeeld in groentypen. Op de kaart zijn de ligging en begrenzing van de groentypen aangegeven.



Groentypen: Dorp Sloten en Ringvaardijk

Op de kaart is de Vrije Geer aangewezen als groentype: Ruigtegebied/Struinnatuur. De hockeyvelden zijn aangewezen als Sport en het volkstuintcomplex als volkstuinten. De Ringvaardijk is in de Hoofdgroenstructuur aangewezen als corridor.

Voor alle typen groen zijn richtlijnen gegeven voor de inpasbaarheid van bebouwing en verharding in het betreffende groentype. Zo geldt voor een corridor het volgende:

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

Volkstuinen nieuwe stijl

Om de volkstuintparken nu en in de toekomst een vanzelfsprekend onderdeel

van de stad te laten uitmaken, moet de meerwaarde voor de stad aantoonbaar zijn. Gezocht wordt daarom naar creatieve oplossingen ter vergroting van de publieksfunctie en de gebruiksintensiteit van de volkstuinparken, zonder hierbij voorbij te gaan aan de typische karakteristieken van het volkstuinieren.

Dit kan bereikt worden door: het vergroten van de toegankelijkheid; het versterken van het sociaalrecreatieve medegebruik van volkstuinparken en de daar aanwezige voorzieningen; het verbreden van het aanbod van functies, voorzieningen en activiteiten voor specifieke doelgroepen; het bieden van nieuwe tuiniermogelijkheden voor nieuwe groepen tuinders; het vervullen van een voorbeeldfunctie op het gebied van natuur- en milieuvriendelijke inrichting en beheer; en samenwerken en netwerkvorming op het gebied van recreatie, welzijn, cultuur, onderwijs en sport. Het spreekt voor zich dat meer vergaande combinaties van grotere omvang eenvoudiger inpasbaar zijn op nieuwe tuinparken dan op bestaande tuinparken. Deze meer structurele modernisering zal vooral haar beslag moeten krijgen in stedelijke transformatie- en herstructureringsprojecten, waarbij volkstuinparken integraal in de planvorming worden opgenomen.

Wonen en werken

De menging van wonen en werken in Dorp Sloten is in de Structuurvisie aangemerkt als een gemengd gebied buiten de Ring. Dit zijn volgens de Structuurvisie de gebieden buiten de ring 10/ringlijn waar het wonen domineert. De menging met niet-woonfuncties bestaat voornamelijk uit functies die het wonen ondersteunen. Dat kunnen kleinschalige bedrijven zijn, maar ook grootschalige maatschappelijke voorzieningen, zoals ziekenhuizen. De strook met bedrijvigheid aan het Langsom is zo kleinschalig dat ze in de Structuurvisie niet is opgenomen in het overzicht van bedrijventerreinen in Amsterdam.

Voor de menging van wonen en werken sluit Amsterdam zich in hoofdlijnen aan bij de nieuwe landelijke richtlijnen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) ten aanzien van de mengmogelijkheden van milieubelastende activiteiten en gevoelige functies, zoals woningen en onderwijs.

In het bestemmingsplan is daartoe een Staat van bedrijfsactiviteiten gehanteerd voor de vestiging van bedrijvigheid in de nabijheid van andere gevoelige functies. Deze Staat van bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de bedrijvenlijsten van de VNG.

Ten aanzien van parkeren gaat het nieuwe locatiebeleid uit van een gebiedsgewijze aanpak van het parkeren. Enerzijds gaat het er om het aantal parkeerplaatsen niet meer per bedrijf, maar per locatie vast te stellen. Anderzijds moet er meer aandacht zijn voor de verdeling van dit parkeerareaal over de verschillende categorieën gebruikers. De functiemenging die het structuurplan nastreeft vergroot de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

Gemengd gebied buiten ring A10/ringlijn	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2).
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Fijnmazig netwerk, hoofdnet fiets en OV
Menging	Volledige menging, maar nadruk op wonen. Maximaal 20% niet-wonen, met uitzondering van stadsstraten en -pleinen (tot 100% niet-wonen). Kantoren, kleinschalige voorzieningen. Detailhandel van stadsdeelniveau tot buurtniveau. Per nieuwe woning minimaal 5 m2 zelfstandige kleinschalige kantoor- of bedrijfsruimte gerealiseerd (maximaal 250 m2 per unit/vestiging). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Gedifferentieerd, terughoudend met hoogbouw, hoogbouwaccent ca 60 meter waar oriëntatie (nog) nodig is.
Parkeren	Gedifferentieerd (zie locatiebeleid).
Inrichting	Gedifferentieerd
Gebieden	Stadsdelen Noord, Zuidoost, Nieuw-west, deel stadsdeel West, Zuid en Oost (w.o. IJburg)

Waterveiligheid

Duinen, dijken en kunstwerken beschermen Amsterdam tegen overstromingen vanuit zee, het Markermeer en de rivieren. Dwars door de stad lopen diverse keringen die als een tweede verdedigingslinie een groot deel van de stad kunnen beschermen tegen een calamiteit. De vele sluizen die gezamenlijk het IJfront vormen maken deel uit van de keringen. Klimaatverandering en mogelijke nieuwe nationale beschermingsnormeringen zorgen er voor dat we dit systeem moeten blijven onderhouden en aanpassen. Aanpassen van het dijkstelsel heeft grote ruimtelijk gevolgen in de stad en moet zorgvuldig worden ingepast.

In dit bestemmingsplan is de dijkverbetering van de Ringvaartdijk ruimtelijk ingepast.

Short stay

Het college van B&W van de gemeente Amsterdam heeft op 12 februari 2009 beleid vastgesteld

aangaande short stay. Aanleidingen voor de centrale stad voor op het opstellen van short stay beleid waren:

- Amsterdam Topstad: expats mogelijkheden bieden zich tijdelijk hier te vestigen.
- Er was geen juridisch kader om te kunnen handhaven in geval van overlast en illegale woningonttrekking.
- Short stay vindt plaats in woningen waarop volgens de regels van bestemmingsplannen veelal de definitie 'wonen' van toepassing is of een specifieke definitie van 'wonen' ontbreekt.

In de begrippen van dit bestemmingsplan is daarom rekening gehouden met het verschijnsel short stay.

Daarnaast biedt het uitvoeren van het short stay beleid een instrument om het teveel onttrekken van woningen te beperken. Met het vaststellen van het beleid kan er gehandhaafd worden.

Enkele uitgangspunten van het short stay beleid:

1. De basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke

- woningonttrekking op basis van artikel 30 van de Huisvestingswet.
2. De eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze geldt voor tien jaar.
 3. Short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen).
 4. Maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken worden ten behoeve van short stay. Alleen voor stadsdeel Centrum geldt een afwijkend percentage van 15%.
 5. Voor nieuwbouwwoningen (opgeleverd vanaf 1 januari 2008) geldt het vergunningenstelsel voor short stay niet. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan.

Milieubeleidsplan 2007-2010

Op 4 juli 2007 heeft de gemeenteraad het Milieubeleidsplan 2007-2010 vastgesteld. Het Milieubeleidsplan is een opfrissing en actualisering van de hoofdpunten van de Integrale Milieuvisie Amsterdam 1994-2015.

Het waarborgen van de leefbaarheid en de volksgezondheid in Amsterdam zijn absolute randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de stad. Amsterdam hecht grote waarde aan een gezonde en leefbare stad. Daarom wil de gemeente aandacht besteden aan zaken als

luchtkwaliteit, geluidsoverlast, energiebesparing, duurzaamheid en waterkwaliteit. In het Milieubeleidsplan zijn diverse maatregelen opgenomen ten aanzien van deze thema's. Enkele maatregelen zijn:

- Een Actieplan Geluid waarin beleidskeuzen voor te nemen maatregelen zijn gemaakt om de geluidsbelasting in Amsterdam te beheersen en waar nodig te verminderen.
- Toepassen dunne deklagen (stil asfalt) als wegdekverharding.
- Stadsverwarming.
- Amsterdams functiegericht bodembeleid.
- Ten aanzien van luchtkwaliteit wordt verwezen naar het Actieplan Luchtkwaliteit.

Actieplan Luchtkwaliteit

Het doel van het Actieplan is het bieden van oplossingen ten aanzien van de bestaande knelpunten wat betreft luchtkwaliteit in Amsterdam. Het Actieplan bevat concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. Daarnaast bevat het

Actieplan ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd en wordt een positieve bijdrage geleverd voor alle bouwprojecten. Er wordt een omgeving gecreëerd waarbinnen de projecten een kans hebben om aan de normen te voldoen. Maatregelen binnen het project zelf moeten vervolgens de laatste verbeteringen van de luchtkwaliteit verzorgen zodat de normen worden gehaald.

Voor de A10 is in het Actieplan opgenomen dat er een snelheidsregime van 80 km/u wordt ingesteld. Ter plaatse van de A10-West geldt een dergelijk snelheidsregime al. Amsterdam wil bij voorkeur niet dat er gevoelige bestemmingen worden gemaakt bij drukke wegen. Voor Amsterdam geldt conform hoofdstuk 6.3 van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam een

richtlijn. Het uitgangspunt is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen van nieuwe voorzieningen voor gevoelige groepen, de blootstelling van deze groepen aan luchtverontreinigende stoffen geminimaliseerd dient te worden. Dit kan bereikt worden door deze voorzieningen zo ver mogelijk van grote verkeersaders te realiseren of door middel van bijzondere afscherpende maatregelen

Gedragscode flora en fauna

Onlangs heeft gemeente Amsterdam de 'Gedragscode voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkeling en bestendig beheer en onderhoud' vastgesteld. Deze gedragscode is geldig vanaf 18 december 2009 tot en met 18 december 2014.

Met deze gedragscode beschrijft de gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en Faunawet.

De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

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

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam te onderschrijven en te volgen. Belangrijk bij het gebruik en de toepassing van de gedragscode zijn de Checklijst beschermde soorten in de gemeente Amsterdam, handleiding Flora- en faunawet en ruimtelijke planvorming en het soortenbeleid gemeente Amsterdam en bijbehorende doelsoortenlijst.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de uitgangspunten voor het bestemmingsplan aan de orde. Het bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost' bestaat uit een consoliderend gedeelte waarin vooral de bestaande situatie wordt vastgelegd (Dorp Sloten), en een ontwikkelingsgericht deel (Ringvaartdijk Oost), waarin de beoogde toekomstige situatie is vastgelegd.

Voor Dorp Sloten zijn daartoe de huidige functies en bebouwing vastgelegd in een actuele juridisch-planologische regeling. Daarbij is de Visie Sloten vertaald naar het bestemmingsplan. Hierna is die vertaling in het bestemmingsplan nader beschreven.

Voor de Ringvaartdijk is de beoogde herinrichting opgenomen, zoals die in de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan is gekozen. De motivering voor deze herinrichting is hierna nader beschreven.

4.2 Vastleggen bestaande situatie en kwaliteiten

Het bestemmingsplan 'Dorp Sloten' is in hoofdzaak een consoliderend bestemmingsplan. Dat betekent dat de bestaande situatie opnieuw wordt vastgelegd. Hiermee wordt het bestaande karakter en waarden van het plangebied behouden. Het bestemmingsplan vormt in dit opzicht een actualisatie van het vigerende bestemmingsplan uit 1995.

De actualisatie voorziet in het opnieuw vastleggen van de bestemmingen, waarbij het nieuwe planologische beleid en nieuwe regelgeving is verwerkt maar waarbij ook een vertaling is gemaakt van de Visie Sloten.

De Visie Sloten is opgesteld in een participatief proces. Deze Visie dient mede als bouwsteen voor het bestemmingsplan 'Dorp Sloten'. Deze Visie geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de komende jaren in Sloten weer.

De participatief opgestelde Visie is op 30 juni 2009 gewijzigd vastgesteld door de deelraad van het voormalige stadsdeel Osdorp. De deelraad bracht de volgende wijzigingen aan:

1. De school 'Het Bovenland' wel opnemen in de Visie.
2. De bestemming van de grondstrook langs de Akersluis wordt 'Groen' zoals ook de bestemming is in het huidige bestemmingsplan.
3. Bij de ophoging van de Ringvaartdijk Oost deze zo te situeren dat het feitelijke dijklichaam na ophoging zoveel mogelijk aansluit aan de tuinen van de woonbootbewoners gelegen aan de Ringvaartdijk.
4. De huidige bedrijfslocaties blijven gehandhaafd in de Visie.

Bij de vaststelling van de Visie zijn bovendien de volgende moties aangenomen:

1. Overleg met het hoogheemraadschap over de positionering van de te

- versterken dijk.
2. Alleen ontwikkelingen in het bestemmingsplan opnemen die op redelijke termijn realiseerbaar zijn.
 3. Nader onderzoek doen naar omvorming van de bedrijvenstrook naar woon-werklocaties.

Inmiddels heeft overleg met het Waterschap en andere betrokkenen plaatsgevonden over de positionering van de dijk. Zie daarover paragraaf 4.5 Dijkversterking Ringvaardijk Oost. In dit bestemmingsplan is de beoogde herinrichting opgenomen, zoals die in de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan van het hoogheemraadschap is gekozen.

Ook is wel duidelijk dat een aantal gewenste ontwikkelingen uit de Visie Sloten, zoals een fietsbrug om de Osdorperweg door te trekken over de Slotervaart, het verleggen van de brug over de Ringvaart, het omzetten van de bedrijvenstrip in een woonwerklocatie, het creëren van een passantenhaven en een plek aan de Slotervaart, en het maken van nieuwe entrées, op dit moment niet binnen redelijke termijn realiseerbaar zijn. Deze ontwikkelingen zijn daarom niet op de plankaart en in de regels van dit bestemmingsplan opgenomen.

Dat betekent niet dat ze volledig uit beeld zijn. In de toelichting hierna zijn ze nog eens opgesomd als gewenste ontwikkelingen die de ruimtelijke kwaliteit van Dorp Sloten nog verder kunnen verbeteren. Mocht één van deze ontwikkelingen in de toekomst toch van de grond komen dan kan het stadsdeel op dat moment beoordelen of zij daar met een passende planologische procedure op wil inspelen.

4.3 Visie Sloten

Hierna zijn de hoofdlijnen van de Visie opgenomen: in enkele zinnen zou de Visie als volgt kunnen worden verwoord:

Het dorp Sloten heeft een sterk historisch karakter en ligt ingebed in een omgeving van groen. Dit groen kan vele tinten en gedaanten aannemen, maar zorgt ervoor dat de visuele invloeden van de wereldstad Amsterdam zo ver mogelijk van het dorp verwijderd blijven. Sloten krijgt heldere entrees zodat het voor een ieder duidelijk is waar Sloten historisch gezien begint, gekoppeld aan duidelijke structuren die het dorp verankeren in zijn omgeving. Sloten krijgt een front aan de Slotervaart. De Slotervaart en de Ringvaardijk vormen de ecologische omlijsting van het dorp. Dorpsommetjes verankeren het dorp in zijn omgeving.

De Visie op het dorp Sloten wordt beschreven aan de hand van een aantal hoofdelementen:

- De oude structuurlijnen behouden en versterken
- Dorp rondom in het groen
- Relatie met de Slotervaart versterken
- Het optimaliseren van dorpsommetjes
- Het maken van entrees
- Ontsierende bebouwing / plekken opknappen
- Nieuwe verkeersstructuur brengt rust in het dorp

4.3.1 Oude Structuurlijnen

De linten van de Sloterweg en de Osdorperweg worden hoog gewaardeerd en vormen de basis van het dorp Sloten. Deze linten zijn zeer belangrijk en moeten in de toekomst die authentieke sfeer blijven dragen. Daarvoor is de individuele uiting van de panden, de beperkte hoogte en het gevarieerde straatbeeld van belang. Dit moet blijven. Ook de rooilijnen, zoals de panden thans hebben, moeten intact blijven. De achterzijde van de linten wordt gevormd door de achtererven. Hiervan wordt voorgesteld deze zo groen mogelijk te laten. Dit moet gekoppeld worden aan regels voor het gebruik van schotelantennes en reclame-uitingen. Veel van deze regels zijn al verwoord in de welstandsnota Osdorp 2004.

Een belangrijk onderdeel van deze lijnen is de verankering in de omgeving. Vroeger liepen de lijnen tot ver door in het landschap, thans zijn deze vaak afgekapt. In deze Visie wordt het verlangen uitgesproken om de continuïteit van de lijnen weer te vergroten.

Daarnaast zijn de linten slecht ingericht. De materiaalkeuze is veelal goed, gebakken klinkers, maar de indeling en de vele palen doen daar afbreuk aan. Een sobere, vlakke inrichting zonder obstakels wordt nagestreefd.

Behouden en versterken van de oude structuurlijnen:

Volgens de Dorpsvisie zouden de oude structuurlijnen als volgt kunnen worden behouden en versterkt:

Bebouwing aan de linten

Van de bestaande bebouwing worden de monumenten en monumentaalwaardige bebouwing gehandhaafd. Voor de overige bebouwing geldt dat de contouren, dakvorm en hoogte overgenomen dienen te worden bij herontwikkeling. Van de hoogte mag indien noodzakelijk 10% afgeweken worden om aan het nieuwe bouwbesluit te voldoen. De oriëntatie van de bebouwing is altijd op de doorgaande linten, de Sloterweg of de Osdorperweg.

De architectuur van de te herontwikkelen panden is dorps, behoudend en traditioneel.

Behoud voortuinen

Bestaande voortuinen worden behouden en zijn bij voorkeur groen ingericht. Als bij herontwikkeling of herinrichting ruimte vrij komt dan heeft het de voorkeur dit in te richten als groene voortuinen. De soorten beplanting in de tuinen dienen afgestemd te worden op streekeigen, boeren beplanting (hagen van liguster en beuk, en struiken zoals hortensia's en seringen).

Bebouwing aan de haakse stegen

De bebouwing aan de stegen is duidelijk ondergeschikt aan de bebouwing aan het lint. Deze bebouwing is haaks georiënteerd op de bebouwing aan het lint en wordt ontsloten vanaf de steeg. Deze bebouwing is lager dan de eerste rij bebouwing aan het lint (minimaal 10% lager dan de bebouwing aan het lint). De afwerking en detaillering is soberder dan die van het lint. De architectuur is terughoudend en sober, maar wel dorps.

Achtererven

Voor de achtererven is gesteld dat het groen prevaleert. Daartoe is een grens getrokken tussen het bebouwde deel van het lint en het onbebouwde deel van het lint. De in de kaart aangegeven grens is slechts indicatief en dient verder bestudeerd te worden in het bestemmingsplantraject. Het bouwvlak binnen het bebouwde deel mag voor maximaal 65% bebouwd worden. Indien het nu al meer is dan 65%, dan mag dat percentage gehandhaafd blijven bij herontwikkeling.

Op het onbebouwde deel mag geen bebouwing gerealiseerd worden, dus ook geen schuren of bijgebouwen. De bestaande schuren en bijgebouwen die er al staan mogen bij sloop niet herbouwd worden. Eventuele compensatie in de vorm van bebouwing zou in het bebouwde deel gerealiseerd moeten worden. Bestaande bomen zijn belangrijk in dit gebied en het voorstel is deze te beschermen. Bomen kunnen voor een monumentale status in aanmerking komen. De status wordt overwogen door een in te stellen bomencommissie, waarin kennisexperts deelnemen. Indien een boom op de monumentale bomen lijst wordt geplaatst zal deze boom in bijvoorbeeld een bestemmingsplan worden opgenomen met een specifieke "monumenten" aanduiding.

De watergang is de scheiding tussen privé- en andere gronden. Deze oevers blijven gehandhaafd en worden zoveel mogelijk natuurlijk ingericht.

Inrichting openbaar gebied

De inrichting laat zoals reeds gememoreerd te wensen over. Het voorstel is een herinrichting te doen op termijn. Ingrediënten voor herinrichting zijn een verhoogd trottoir van gebakken klinkers en een rijweg met parkeervakken in de gebakken klinkers. Tussen de rijbaan en het trottoir wordt een stevige band gerealiseerd die wildparkeren voorkomt. Verder wordt de weg ingericht met traditionele verlichting en waar het kan wordt een enkele boom toegevoegd aan het profiel.

4.3.2 Dorp in het groen

Het huidige open, groene karakter om het dorp is heilig. Dit moet koste wat het kost behouden blijven. Het groen maakt het dorp tot een echt dorp. Dit groen zou in sommige gevallen wel meer gebruiksfunctie kunnen krijgen. De kanten van de vaarten, de Ringvaart en de Slotervaart, vormen een ecologisch kader om het dorp.

Behouden en versterken van Dorp in het groen:

Volgens de Visie zou het Dorp in het groen als volgt kunnen worden behouden en versterkt:

De weide aan de noordzijde

De weides aan de noordzijde zijn prachtig en maken een fraai zicht op het dorp mogelijk. De weides moeten ook vooral weides blijven.

De hockeyvelden

De hockeyclub heeft te kennen gegeven een extra hockeyveld te willen. Dit

stuitte op grote weerstand. De hockeyvelden worden ervaren als belangrijke open ruimte. Mochten de hockeyvelden eventueel op termijn verdwijnen dan zouden deze velden ingericht moeten worden als ecologisch terrein, zodat dit in de ecologische structuur een 'stepping stone' kan vormen.

De velden brengen een zekere levendigheid met zich mee. De parkeervoorziening van de hockeyclub wordt op de Ringvaartdijk georganiseerd. Dit wordt bij het volgende punt uitgewerkt.

De ecologische structuur om het dorp

Langs de Slotervaart en de Ringvaartdijk worden ecologische structuren gemaakt. Langs de Slotervaart wordt tussen de waterlijn en de kant van de weg het Langsom ecologisch ingericht. Hier wordt een gradiënt gemaakt tussen de kant van de weg en de waterspiegel. Hierdoor kan een informeel wandelpad gelegd worden. De waterkant wordt natuurvriendelijk ingericht. Hier past geen bebouwing in.

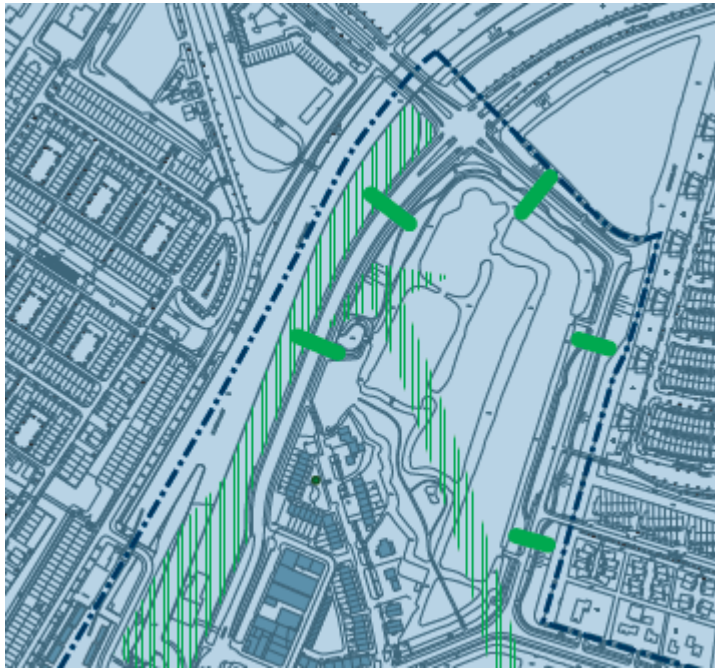
Langs de Ringvaartdijk wordt een nieuw dwarsprofiel voorgesteld. Dit voorstel wordt tegelijk met het hoogheemraadschap gedaan en dit is de visie van het dorp op de vraagstelling. De dijk langs de ringvaart moet versterkt worden om in de toekomst de veiligheid van het achterland te kunnen garanderen.

Het voorstel in de Visie is de dijk aan de zijde van de tuinen van de woonboten te leggen. Op de dijk wordt de weg en het doorgaande recreatief pad aangelegd. Op de helling van de dijk wordt een parkeerstrook aangelegd te behoeve van de hockeyvereniging. Deze parkeerplaatsen staan op de helling in grasstenen. Als de auto's er niet staan is de dijk nog behoorlijk groen. De overige ruimte in het profiel, tussen de weg en de hockeyvelden en volkstuinten wordt ecologisch ingericht.



Bron: Visie Dorp Sloten, Bosch&Slabbers

Daarnaast is de ecologische bypass van belang. Deze is grotendeels al aanwezig, maar zou meer aangezet kunnen worden. Ook is de kruising met de Sloterweg ecologisch nog een probleem, hier zouden enkele passagevoorzieningen nodig zijn.



Bron: *Visie Dorp Sloten, Bosch&Slabbers*

De volkstuinten

De volkstuinten zijn prachtig. De oude tuinen liggen er goed en verzorgd bij. Het is mooi dat de bezoeker er door kan wandelen zonder dezelfde uitgang / ingang te moeten nemen. Al wandelend kan men genieten van al de bloemen en het moois. De volkstuinten worden in de Visie omarmd en gekoesterd. Ze functioneren prima.

Aanvullende faciliteiten voor het parkeren zouden welkom zijn. Wellicht kan een dubbel gebruik van de plekken voor de hockeyclub uitkomst bieden.

4.3.3 Relatie met Slotervaart

Op dit moment is de relatie met de Slotervaart minimaal. De loskade die er nu ligt wordt alleen gebruikt om te parkeren. Deze plek zou een echte voorkant moeten worden voor Sloten.

Een plek aan het water, waar het mogelijk is om van het land naar het water te gaan. Het voorstel is hier een kleine haven te maken. Hieraan gekoppeld kan de locatie aan de loskade herontwikkeld worden met horeca en andere (semi)openbare functies.

De ontwikkeling van een haven

Aan de zijde van de loskade is een nieuwe haven geprojecteerd. Deze komt enigszins naar binnen, met andere woorden de huidige kademuur wordt iets verplaatst naar het dorp. Aan deze inham kunnen boten afgemeerd worden tot een lengte van 12 meter. In totaal zal de haven ongeveer 20 boten kunnen huisvesten. De kade wordt een hoogwaardig verblijfsgebied. Naar het water toe kunnen trappen gemaakt worden zodat men daar ook zittend gebruik van kan maken. Dit kan een multifunctioneel havenplein worden waar diverse activiteiten georganiseerd kunnen worden. Verder is het een autoluw gebied, aangezien de doorgaande autoroute naar de Aker een voet- en fietsverbinding wordt. Dit vormt een prachtige verknoping met het bestaande sluiscomplex.

Het havenplein is op twee manieren bereikbaar, enerzijds via het nieuwe doorgaande pad vanuit het centrum van Sloten en anderzijds via de Sloterweg langs de molen. De molen en schuur blijven gehandhaafd als baken van Sloten.

Het multifunctionele gebouw

Aan dit havenplein kan een nieuw gebouw verrijzen. Dit gebouw wordt een multifunctioneel gebouw dat horeca en maatschappelijke functies in zich kan opnemen. Dit gebouw staat deels op de plek van de huidige Syriana. Hier kan het hoogteverschil op een efficiënte wijze gebruikt worden. Het parkeren kan hier onder de gebouwen geïntegreerd worden. Het gebouw zelf kent een rijzige kant naar het havenplein, hier mag de gevel maximaal 3 lagen hoog zijn t.o.v. het huidige maaiveldniveau van de kade. De parkeerlaag kan dan onder het gebouw op het huidige maaiveld van de tussenzone. Aan de Langsomzijde is het gebouw geïntegreerd met het landschap vormgegeven. Hier vormen grasdaken hoofdzakelijk het beeld. De bestaande woningen worden gehandhaafd.

4.3.4 Dorpsommetjes

De oude dorpen hadden altijd een intensief netwerk van paden. Voor Sloten wordt voorgesteld op meerdere plekken paden toe te voegen, zodat er weer een fijnmazig netwerk ontstaat.

Een van de nieuwe paden zou dan het hart van het dorp kunnen verbinden met de nieuwe plek aan de Slotervaart. Dit pad koppelt de verschillende plekken aan elkaar, namelijk de ringweg om de kerk, de weestuin (boerentuin), de speeltuin en de nieuwe haven.

Het pad dwars door Sloten

In de Visie is een doorgaand pad opgenomen dat Sloten doorsnijdt. Het pad begint bij het natuurpark De Vrije Geer aan de achterzijde van de Osdorperweg en steekt dan de Vrije Geer over. Daar gaat het pad achter de bestaande boerderij langs door de weide richting de ringweg van de kerk. Via het wezenpark, het dorpshuis en de speeltuin steekt het pad door de

bedrijvenstrip richting het Havenplein. Via de oevers van de Slotervaart, langs de sluis, komt men weer bij de Osdorperweg en zo is het ommetje rond. Dat pad is een informeel wandelpad met een gemiddelde breedte van ongeveer 1 tot 1,5 meter en kan uitgevoerd worden in halfverharding (kleischelp).

4.3.5 Maken entrées

Sloten heeft aan drie zijden geen aantrekkelijke entree. Aan de kant van Badhoevedorp wordt de aandacht afgeleid door het Langsom en schreeuwerige bebouwing. Deze plek zou heldere wanden moeten krijgen en een groene uitstraling, een groene binnenkomer.

Komende vanuit het oosten wordt men opgevangen door een minder fraai kantoorgebouw. Deze locatie komt in aanmerking voor herontwikkeling.

De kruising van het Langsom en de Osdorperweg is minimaal, een ruimtelijk piepgaatje voor de fietser. Hier mag best een wat riantere verwijzing komen naar het historische verloop van de weg. Er wordt hier tevens een voet- en fietsbrug over de Slotervaart voorgesteld, waarmee het dorp Sloten geplaatst wordt. Hiermee wordt het dorp Sloten geplaatst in een breder extensief recreatief perspectief en kan zo aansluiten op de "Tuinen van West". Dit zou goed passen in het Programma van Eisen voor de "Tuinen van West".

De entree bij de molen

Bij deze entree spelen een aantal belangrijke factoren een rol. De molen blijft hier het landmark, het baken van Sloten. Verder wordt de entree groen ingericht, dit is de groene weide entree van Sloten. De wanden van de entree worden verbeterd. Zo is de Halve Maen en aanpalende bebouwing aangegeven als herontwikkelingslocatie. Hierbij wordt aangemerkt dat de karakteristieke gevel van de Halve Maen geïntegreerd moet worden in het nieuwe bouwvolume. De bedrijvenstrip wordt herontwikkeld, als mede het losse gebouw op het plein (door vele "liefkozend" blokkendoos genoemd). Door de wand van de nieuwe strip verder door te zetten en een mooie beëindiging te geven aan de Sloterweg, wordt de entree van de Sloterweg versterkt.

In de toekomst als de herinrichting of groot onderhoud van de kruising en de brug te sprake komen, kan er nagedacht worden over herstel van het historisch profiel en de historische ligging van de brug. Hierbij kan op termijn ook nagedacht worden of een zware verkeersbrug hier wel noodzakelijk en wenselijk is. Op die manier kan een voorbijganger weer de Sloterweg inkijken en worden historische relaties hersteld.

De entree aan de oostzijde

Hier wordt een herontwikkelingslocatie voorgesteld op de plek van het bestaande kantoorgebouw. Dezelfde voetprint (m2) mag herbouwd worden. De bestaande hoogte is ook de herbouwhoogte. Voor de dakvlakken geldt dat hier afgeweken mag worden van het bestaande dakvlak, om meer individuele uiting in het gebouw te verkrijgen. Het nieuwe gebouw moet zich nadrukkelijk oriënteren op de Sloterweg en mag een reeks woningen realiseren haaks daarop, alsof het een dwarssteeg betreft. Het parkeren bij deze woningen dient in het gebouw opgelost te worden. Dat maakt het ook

mogelijk het huidige parkeerterrein op te heffen en groen in te richten.

De entree van de Osdorperweg (alleen voor fietsers)

Thans is dit een enigszins schimmige relatie. Deze zou open gewerkt moeten worden zodat er weer vrij zicht is op de overzijde van de Slotervaart. Door het maken van een voet- en fietsbrug wordt de historische relatie met de verdere Osdorperweg hersteld. De hoogte van de brug moet gelieerd worden aan de andere bruggen over de Slotervaart, zodat de doorvaart gegarandeerd is.

4.3.6 Bedrijvenstrip Langsom/Slimmeweg

In Sloten zijn een aantal locaties die nog niet gevat zijn in het voorgaande en ontsierend zijn. De grootste doorn in het oog is de bedrijvenstrip. Deze strip zou herontwikkeld kunnen worden. Tevens zou hier een functiewijziging in gebracht kunnen worden, van werken naar wonen. Het blok kan efficiënt opgezet worden en het parkeren kan geïntegreerd worden in een gebouw. Het is tevens raadzaam het blok op te delen in drie delen, zodat het zich meer voegt naar de maat en schaal van Sloten. Dit maakt ook mogelijk dat er een extra wandelroute naar de haven gerealiseerd wordt.

De strip bedrijfsbebouwing

De bedrijfsbebouwing wordt gekenmerkt als een herontwikkelingslocatie. Bij herontwikkeling mag de locatie opgeschaald worden naar woningbouw. Het bouwblok is onderverdeeld in drie deelgebieden om qua schaal beter aan te sluiten op het dorp zelf. Het middelste bouwblok blijft in ieder geval bedrijven of maatschappelijke functies. De opbouw van de bouwblokken kent een sterke individuele uiting. Hierdoor zijn de afzonderlijke woningen goed herkenbaar en wordt zoveel mogelijk aangesloten op de dorpse schaal van Sloten. Het blok grenzen aan de Sloterweg krijgt een beëindiging in een mogelijk appartementengebouw. Dit is een verbijzondering aan de Sloterweg. Wel moet hier een kleinschalig karakter aan gegeven worden, maar dat wordt al bewerkstelligd door de plattegrond.

In het dwarsprofiel van het blok wordt veel ruimte gecreëerd voor functies. Door intensief met bebouwing om te gaan en in meerdere lagen te bouwen kan parkeren in het blok opgelost worden. Een andere mogelijkheid kan zijn dat de bedrijfsruimte de volle breedte van het blok benut en dat aan de speeltuinzijde een ondiepe woning zorgt voor een prettige overgang naar het dorp Sloten. Op het dak van de bedrijfsruimte kan de woning zijn tuin hebben. De beukmaat (breedte in de rooilijn) van de bedrijven is maximaal twee keer de beukmaat van de woningen. Als er uitgegaan wordt van 6 meter beukmaat voor de woningen is dat dus 12 meter voor de bedrijven. Dat betekent dat de bedrijfsvloer maximaal ongeveer 500 m² groot kan zijn. Dat maakt dat er niet al te grote bedrijven zich kunnen vestigen. Ook de maat van de bedrijven past zo goed bij de maat van het dorp. Het noordelijkste bouwblok kan herbestemd worden als woningbouw. Dit blok kan dan aansluiten op de bestaande woningbouw aan de Osdorperweg. De groene ruimte met de parkeerboxen wordt heringericht als een groen plein. Ter vervanging van deze parkeerboxen kan parkeerruimte in het nieuwe bouwblok gerealiseerd worden.

Voor de hele strip geldt dat drie bouwlagen het maximum is en dat het parkeren in het volume opgelost moet worden. De dakvormen van de bovenste en onderste blokken moeten dorps zijn, lees schuine daken, en benadrukken de individuele woningen. Dit kan haaks op de rooilijn of parallel aan de rooilijn. De dakhelling moet een afwisseling zijn van minimaal 20 % tot 80 %. Alleen het middelste blok, met bedrijvigheid en maatschappelijke functies mag een afwijkende dakvorm krijgen.

4.3.7 Nieuwe verkeersstructuur

Voor de verkeersstructuur wordt voorgesteld het doorgaande verkeer om het dorp heen te leggen en de doorgaande weg, de Vrije Geer, voor het autoverkeer eruit te halen. Dat is gedaan door een busbaan te leggen ter hoogte van de bedrijvenstrip. Hierdoor is heel Sloten altijd bereikbaar maar wordt het doorgaande verkeer ontmoedigd om door het dorp te gaan.

4.4 Vertaling Visie in bestemmingsplan

4.4.1 Behoud Dorp in groen

Als eerste de waardevolle groene omgeving van Dorp Sloten. In de Visie is nadrukkelijk het belang van deze groene omgeving vastgesteld voor het dorpse woon- en leefklimaat, voor het mooie landschap en vanwege de cultuurhistorie van Sloten. In het bestemmingsplan is die waardevolle groene omgeving juridisch bindend vastgelegd.

De weilanden van de 'Vrije Geer' hebben de bestemming 'Agrarisch met waarden' gekregen en zijn uitsluitend bestemd voor agrarisch natuurbeheer (weiden van vee) en het open waterrijke landschap. De randen van deze weilanden hebben een groenbestemming gekregen met 'landschappelijke- en cultuurhistorische waarden', zodat de aanleg van wandelpaden daarbinnen mogelijk wordt. In de weilanden en het groen mag niet worden gebouwd en ander of intensiever gebruik is niet toegestaan.

Ook de weilanden achter de kerk hebben de bestemming 'Agrarisch met waarden' gekregen. Deze hebben dezelfde bestemming als de weilanden van de 'Vrije Geer'. Daarbinnen is wel de aanleg van een wandelpad mogelijk gemaakt. Maar dat kan in deze bestemmingen uiteraard alleen met toestemming van de desbetreffende eigenaar van de gronden.

Het volkstuintencomplex heeft een recreatieve bestemming voor volkstuinten gekregen. Andere functies of intensievere vormen van recreatie zijn niet toegestaan. Wel is de openstelling voor wandelroutes mogelijk. De huidige situatie is vastgelegd, inclusief de 'groene setting'.

De hockeyvelden hebben de bestemming 'Sport' gekregen. Ter plaatse is het bestaande gebruik gefaciliteerd. Er zijn geen mogelijkheden opgenomen voor een extra veld of terreinuitbreiding, maar er is op het bestaande terrein wel ruimte geboden voor een beperkte uitbreiding van kleedkamers en kantine. Een en ander in overeenstemming met de normen daarvoor volgens het beleid voor de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Het open en groene karakter dient te worden behouden. Intensievere vormen van sport zoals

bijvoorbeeld een sporthal of sportcentrum zijn niet toegestaan.

Ook de groene omlijsting langs de Ringvaart en de Slotervaart hebben de bestemming 'Groen' deels met 'ecologische waarde' gekregen, en zijn langs de Ringvaartdijk bestemd voor de ontwikkeling van een ecologische verbindingszone.

De ecologische verbindingszone wordt ontwikkeld in combinatie met de dijkversterking van de Ringvaartdijk. De beoogde herinrichting die daarvoor nodig is, is openbaar voorbereid in het kader van het Dijkverbeteringsplan van het hoogheemraadschap Amstel- Gooi- en Vechtstreek. In dit bestemmingsplan is deze beoogde herinrichting van de Ringvaartdijk met aangrenzende gronden overgenomen in de vorm van de bestemmingen Tuin, Verkeer, Groen en Water. Ten behoeve van de aanleg van leidingen is een dubbelbestemming voor een Leidingstrook opgenomen.

4.4.2 Behoud historische structuren

De linten van de Slotervaart en de Osdorperweg worden hoog gewaardeerd. In de Visie is het belang vastgelegd van het karakteristieke dorpse karakter van de bebouwing langs de Sloterweg en de Osdorperweg.

In dit 'oude centrum' van het dorp zijn nog veel beeldbepalende gebouwen aanwezig, zijn er vanaf de Sloterweg doorzichten naar het achterland, zijn er op de percelen aan de zuidzijde van de Sloterweg nog open groene tuinen op de overgang naar het achterland, en zijn de bouwhoogtes aan de weg hoger dan die achter op de percelen. In het bestemmingsplan is deze karakteristiek juridisch bindend vastgelegd.

Allereerst is er voor het mooie oude centrum met beeldbepalende gebouwen een dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' opgenomen. Binnen dit gebied zijn er extra eisen gesteld aan de verbouwing van beeldbepalende gebouwen en de herstructurering van het openbare gebied. Veranderingen zijn alleen met een afwijking of een omgevingsvergunning voor de uitvoering van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden toegestaan, en alleen na een advies van een monumenten-deskundige.

Om de doorzichten naar het achterland te beschermen zijn de betreffende steegjes vastgelegd in de bestemming 'Verkeer'. Dat betekent dat er niet gebouwd kan worden en dat het openhouden van deze doorzichten is verzekerd.

Aan de zuidzijde van de Sloterweg hebben de open groene tuinen op de achterpercelen ook een tuinbestemming gekregen. In deze tuinbestemming is geen bebouwing toegestaan. Voor de bewoners betekent dit dat de schuurtjes en andere gebouwen dicht op het woonhuis moeten worden gezet (in hun eigen uitzicht) en niet achter op het eigen erf mogen. De begrenzing van deze tuinbestemming is met name afgestemd op de huidige situatie. Wat open en groen is heeft de bestemming 'Tuin' gekregen. Naar aanleiding van de inspraak zal deze begrenzing waarschijnlijk nog veranderen. In dat traject dient zorgvuldig te worden gekeken naar geldende rechten en mogelijke planschade.

Voor de bouwhoogtes zijn de bestaande bouwhoogtes vastgelegd. Langs de weg zijn gebouwen toegestaan met een goothoogte van 4 meter en een bouwhoogte van 8 meter. Voor de bestaande en vergunde afwijkingen is deze bestaande hoogte op de plankaart vastgelegd. Op het achtererf bedraagt de goothoogte maximaal 3 meter en de bouwhoogte maximaal 5 meter. Voor zover het achtererf als 'Tuin' is bestemd, is daarbinnen geen bebouwing toegestaan.

4.4.3 Nieuwe ontwikkelingen

Zoals gezegd zijn de beoogde ontwikkelingen van een fiets- en voetgangersbrug over de Slotervaart, de plek aan het Water ter hoogte van het huidige restaurant Syriana, omvorming van de bedrijvenstrook in een woon-werklocatie, een brug over de Ringvaart en verbetering van de entree aan het Ditlaar, niet opgenomen in het juridische gedeelte van dit bestemmingsplan.

Op dit moment zijn deze ontwikkelingen niet binnen redelijke termijn te voorzien. Mochten deze ontwikkelingen in de toekomst wel van de grond komen dan kan het stadsdeel daar altijd met een passende procedure op inspelen.

Wel opgenomen is de optimalisering van het 'dorpsommetje'. Karakteristiek aan een dorp zijn de vele wandelpaden en ommetjes. Voor Sloten wordt daarom voorgesteld op meer plekken paden toe te voegen, zodat er weer een fijnmazig netwerk ontstaat. Omdat de exacte situering van deze nieuwe wandelpaden nog niet bekend is, zijn ze nog niet op de plankaart aangegeven. Dat is ook niet nodig want in een aantal bestemmingen, zoals 'Verkeer' en 'Groen' zijn paden sowieso toegestaan. In de andere bestemmingen zoals 'Agrarisch met waarden' en 'Maatschappelijk', is de aanleg van wandelpaden expliciet mogelijk gemaakt. Maar dat kan in deze bestemmingen uiteraard alleen met toestemming van de desbetreffende eigenaar van de gronden.

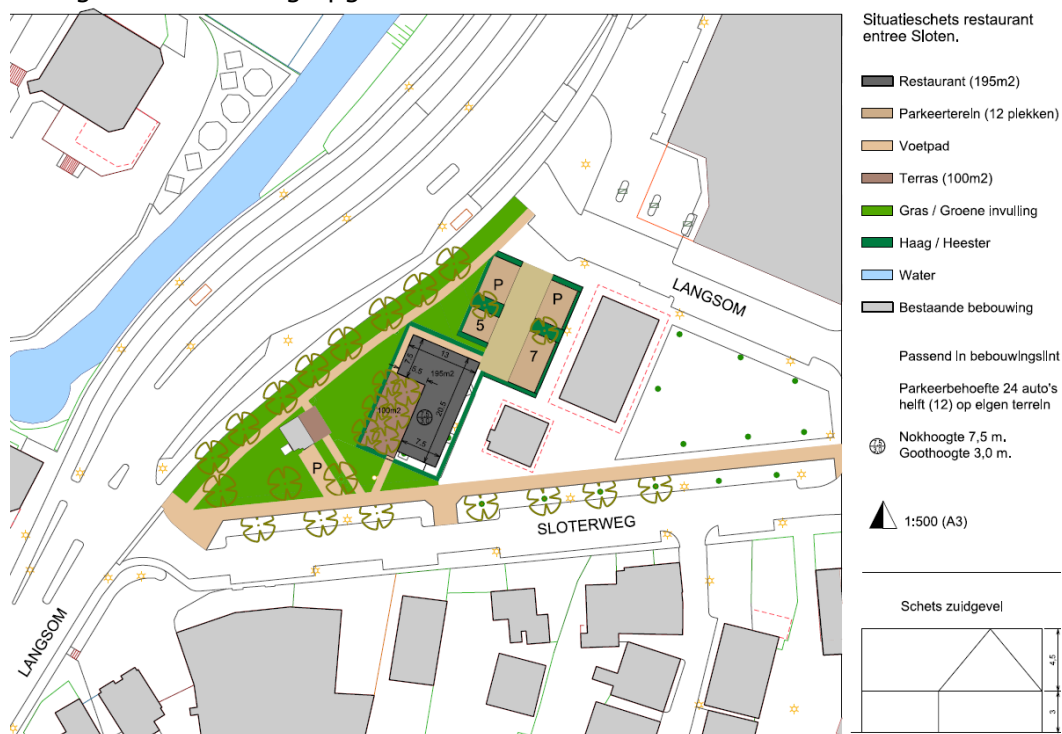
In dit bestemmingsplan is wel de nieuwbouw voor de Bovenlandschool opgenomen. De omgevingsvergunning daarvoor is inmiddels onherroepelijk. In dit bestemmingsplan is deze vergunde situatie vastgelegd.

Verder is in dit plan rekening gehouden met het woningbouwplan voor de locatie Lies Bakhuyzenlaan. Op deze locatie van een voormalige garage zijn in totaal 9 nieuwe woningen voorzien. De uitvoerbaarheid van de bouwplannen is op dit moment echter nog niet zo ver dat de beoogde situatie voor deze locatie al op de verbeelding kan worden gezet. Daarom is voorlopig nog de geldende bestemmingsregeling voor deze locatie overgenomen. Wel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee de beoogde bouwplannen voor de Lies Bakhuyzenlaan kunnen worden gerealiseerd. Mocht de uitvoerbaarheid van deze bouwplannen nog tijdens de voorbereiding van dit bestemmingsplan worden zekergesteld, dan zal de wijzigingsbevoegdheid worden vervangen en zullen de bouwplannen rechtstreeks op de verbeelding worden ingetekend.

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Nieuw-West
bestemmingsplan Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost
mRO b.v. / TOE / 76.05-5 / januari 2013

ontwikkeling al bij recht in het plan kan worden meegenomen. Wel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee de bouwplannen in de toekomst kunnen worden gerealiseerd.

Het bouwplan voorziet in een groene entree tussen Langsom en Sloterweg met een gevel en bouwmassa en bouwvorm (met kap) die aansluit op de bestaande bebouwing langs de Sloterweg. Hierna is een schets van de beoogde ontwikkeling opgenomen.

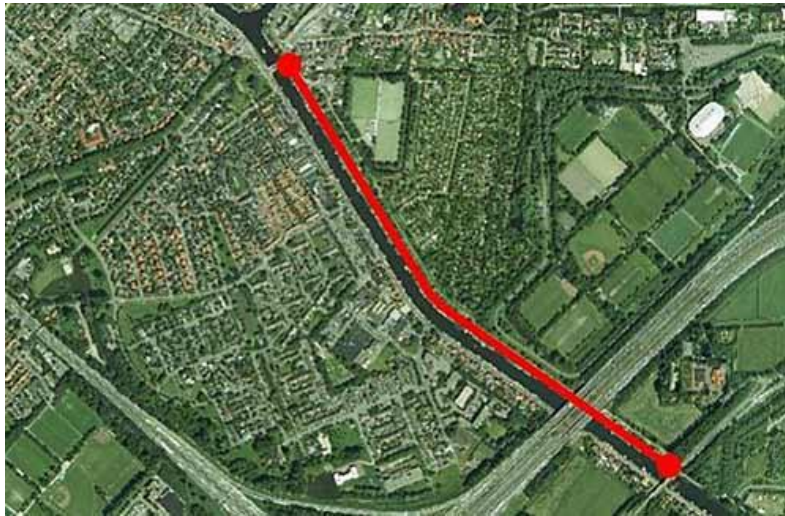


4.5 Dijkversterking Ringvaardijk Oost

4.5.1 Inleiding

Waternet, hoogheemraadschap van Rijnland, stadsdeel Nieuw-West, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN) zijn voornemens om de Ringvaardijk Oost, zoals weergegeven op de luchtfoto hierna, te verbeteren. Deze dijk valt binnen het plangebied van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Dorp Sloten.

De Ringvaardijk Oost voldoet niet meer aan de gestelde veiligheidsnormen die door de provincie zijn vastgesteld.



Dijkverbetering is nodig om ervoor te zorgen dat de waterkering het achterland blijft beschermen tegen hoge waterstanden. Daarom heeft Waternet het initiatief genomen om de Ringvaartdijk Oost te versterken. Omdat de Ringvaartdijk gedeeltelijk binnen het gebied van het hoogheemraadschap van Rijnland valt, is ook dit buurwaterschap van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht betrokken.

Daarnaast geldt vanaf 2008 een verbod om het afvalwater van woonarken op de Ringvaart te lozen. Om dat te accommoderen voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om riolering aan te leggen waarop alle woonarken kunnen worden aangesloten.

Eind 2007 hebben de voormalige stadsdelen Osdorp en Slotervaart, de gemeentes Amsterdam en Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht met elkaar afgesproken om tegelijkertijd met de dijkversterking de aanleg van de ecologische verbindingzone (Groene AS), riolering en waterleiding, alsmede de herinrichting van de dijk in een integraal project uit te voeren. Nadien heeft ook PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland zich achter het integrale project geschaard.

Samengevat worden met het project de volgende doelen beoogd:

- Dijkverbetering (start realisatie 2013).
- Aanleg riolering (i.v.m. lozingsverbod op Ringvaart sinds januari 2008) en waterleiding.
- Realisatie Groene AS (besluit 1995, realisatie programma voor 2016).
- Herinrichting dijk en openbaar gebied (o.a. uitwerking Visie Dorp Sloten, 2009).

Om het project integraal te kunnen realiseren is een bestemmingsplan nodig en een dijkverbeteringsplan.

Het bestemmingsplan is volgens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht nodig om de omgevingsvergunningen voor de herinrichting en bouwen te kunnen verlenen. In het bestemmingsplan wordt de beoogde

ruimtelijke inrichting gemotiveerd en worden daarvoor de bestemmingen aangewezen, zoals Tuin, Verkeer en Groen met natuurontwikkeling. Het bestemmingsplan is met name gericht op de ruimtelijke aspecten van de herinrichting van dijk en aangrenzende gronden (het ordenen van de verschillende functies op en aan de dijk). Het bestemmingsplan wordt door de deelraad van stadsdeel Nieuw- West vastgesteld.

Het dijkverbeteringsplan is volgens de provinciale Waterverordening hoogheemraadschap Amstel-, Gooi- en Vechtstreek nodig om veranderingen te kunnen aanbrengen in de bestaande Ringvaartdijk. In het dijkverbeteringsplan wordt omschreven welke (1) verbeteringsmaatregelen worden getroffen, (2) welke belangen bij de dijkverbetering zijn betrokken en hoe die zijn afgewogen en (3) op welke wijze wordt omgegaan met de nadelige gevolgen van de dijkverbetering. Het Dijkverbeteringsplan is met name gericht op de veiligheid tegen overstromingen en wordt door het bestuur van het Waterschap Amstel-, Gooi- en Vechtstreek vastgesteld.

4.5.2 Openbare voorbereiding dijkverbetering

Voor de dijkverbetering is in 2009 gestart met de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan. In dit kader hebben onder anderen 3 informatie-avonden en 7 klankbordgroepen plaatsgevonden. Dit proces stond onder leiding van een stuurgroep waarin vertegenwoordigers van alle betrokken overheden vertegenwoordigd waren.

Als eerste is daartoe de 'Startnotitie Ringvaartdijk Oost (A540)' opgesteld (Grontmij Alkmaar, 7 april 2009, projectnummer 63261 en rapportnummer 09.006833). In deze 'Startnotitie' zijn 3 varianten voor de dijkverbetering ontworpen waarvan de effecten nader moeten worden onderzocht. Vervolgens is de 'Variantennota dijkverbetering Ringvaartdijk Oost' opgesteld (Grontmij Alkmaar, 29 juni 2010 2009, projectnummer 63496 en rapportnummer 10.017034). In deze Variantennota zijn de 3 varianten nader uitgewerkt en onderzocht.

Ten behoeve van de Variantennota is een 'Natuurtoets dijkversterking Ringvaartdijk' opgesteld (Grontmij Alkmaar, 8 september 2009, projectnummer 259920). In deze natuurtoets zijn de varianten uit de variantennota getoetst aan de wet- en regelgeving voor natuur.

In de Variantennota zijn de 3 volgende varianten voor dijkverbetering nader uitgewerkt en onderzocht op hun effecten:

1. Behouden dijk

Voor de 'behouden dijk' gaat het profiel uit van weg en fietspad op de kruin van de dijk. De kabels- en leidingenstrook wordt tegen de tuinen van de woonarken aangelegd en vanaf weg/fietspad worden toeritten gemaakt tot deze tuinen. De Groene AS wordt aan de binnenzijde van de dijk aangelegd. Ter hoogte van de hockeyvelden blijft de huidige verspringing van de Weg en fietspad behouden en worden er ten behoeve van de gebruikers van de hockeyvelden 100 parkeerplaatsen aan dit stukje weg gerealiseerd (dwarsparkeren aan beide zijden). Het fietspad wordt hier gecombineerd met de weg en het parkeren.

2. Rechte dijk

Voor de 'rechte dijk' wordt de huidige verspringing van de weg/fietspad ter hoogte van de hockeyvelden, als het ware rechtgetrokken.

Het profiel van de rechte dijk is gelijk aan het profiel van de behouden dijk. Weg en fietspad liggen op de kruin van de dijk. De kabels- en leidingenstrook wordt tegen de tuinen van de woonarken aangelegd en vanaf de weg en fietspad worden toeritten gemaakt tot deze tuinen. De Groene AS wordt aan de binnenzijde van de dijk aangelegd.

Ter hoogte van de hockeyvelden worden er aan de weg en het fietspad 86 parkeerplaatsen ten behoeve van de gebruikers van de hockeyvelden gerealiseerd (dwars- en langsparkeren). Het fietspad wordt hier combineerd met de weg en het parkeren.

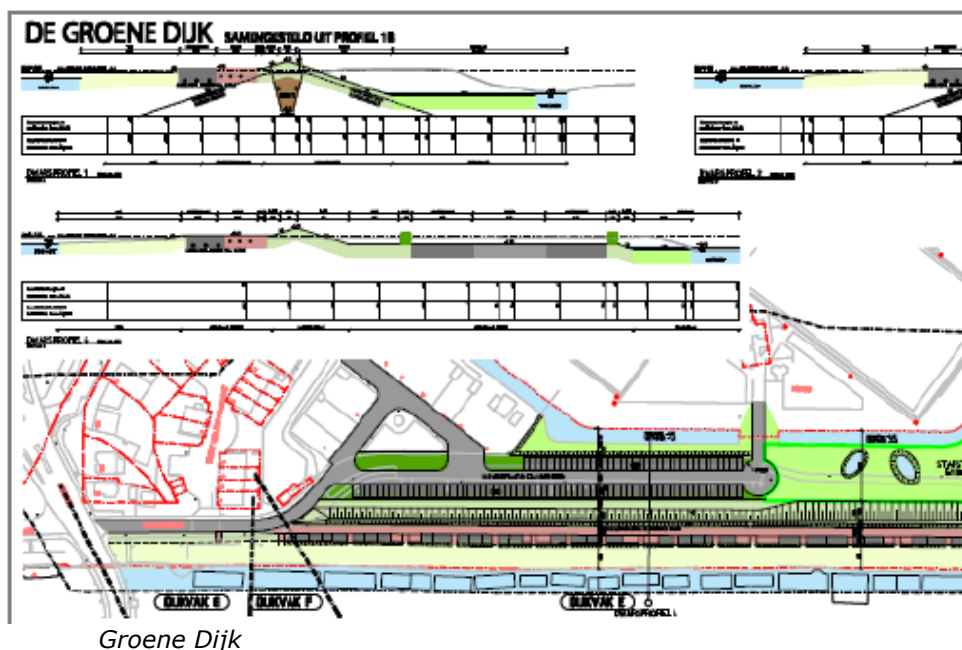
3. Groene dijk

Voor de groene dijk wordt het fietspad en weg met openbaar langsparkeren tegen de tuinen van de woonarken aangelegd. Het fietspad en de weg worden gecombineerd met de kabels- en leidingenstrook. De kruin van de dijk wordt groen en de Groene AS wordt aan de binnenzijde van de dijk aangelegd.

Ter hoogte van de hockeyvelden worden 100 parkeerplaatsen ten behoeve van de gebruikers van de hockeyvelden gerealiseerd (dwarsparkeren). Het fietspad loopt hier niet over de weg voor het parkeren ten behoeve van de hockeyvelden. Fietspad en parkeren zijn hier uit elkaar getrokken.

Bij de afweging van deze varianten ging de voorkeur van de stuurgroep uit naar de 'groene dijk'. De klankbordgroep bleef echter bezwaren houden tegen de toepassing van de 'groene dijk' ter hoogte van de hockeyvelden (met name vanwege het kappen van bomen en struiken en het verlies van privacy voor de woonarkbewoners langs dit dijkvlak).

Daarop is er door de klankbordgroep een vierde variant ingebracht die een combinatie is van de varianten 'groene dijk' en 'behouden dijk'. Deze variant is de 'voorkeursvariant klankbordgroep' genoemd en ziet er als volgt uit:

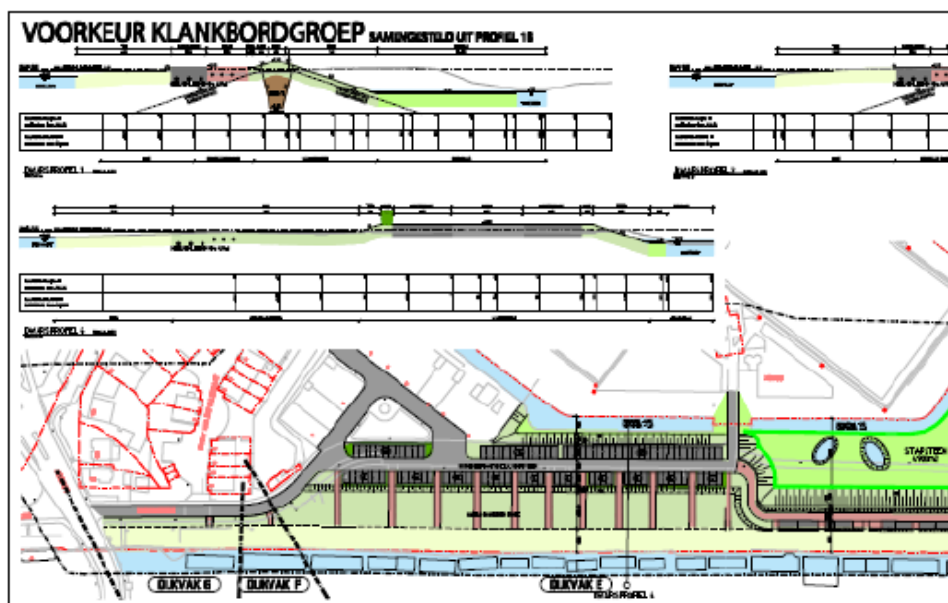


4. Voorkeursvariant klankbordgroep

In de voorkeursvariant van de klankbordgroep wordt op het dijkvlak tegenover de hockeyvelden de behouden dijk toegepast. De huidige verspringing blijft behouden, met de weg en het fietspad op de kruin van de dijk. De parkeerplaatsen voor de hockeyvelden worden aan deze weg en het fietspad gerealiseerd.

Voor de overige dijkvlakken wordt de 'groene dijk' toegepast.

Weg/fietspad/leidingenstrook worden langs de tuinen van de woonarken gerealiseerd.



Voorkeursvariant klankbordgroep

Tegen deze variant bleef de stuurgroep bezwaren houden (met name vanwege de onoverzichtelijke verkeerssituatie bij het combineren van een doorgaande fietsverbinding met het dwarsparkeren voor de hockeyvelden). Daarop heeft de stuurgroep nog een vijfde variant ontwikkeld: 'de behouden dijk plus'.

5. Stuurgroepvariant behouden dijk plus

In deze variant worden het fietspad en weg langs de tuinen van de woonarken gelegd net als bij de variant 'groene dijk'. Maar anders dan bij de 'groene dijk' is er in deze variant geen (openbaar) langsparkeren aan de tuinen van de woonarkbewoners plaats. De tuinen van de woonarkbewoners worden vergroot van 10 naar 12 meter, en de woonarkbewoners kunnen op eigen terrein parkeren.

De stuurgroepvariant 'behouden dijk plus' had echter onvoldoende draagvlak bij de woonarkbewoners langs het dijkvlak tegenover de hockeyvelden en is door de klankbordgroep niet overgenomen.

Op basis van deze openbare voorbereiding heeft de stuurgroep zich uiteindelijk uitgesproken voor de 'groene dijk'.

4.5.3 Het bestemmingsplan

In het voorontwerp-bestemmingsplan is de 'groene dijk' opgenomen zoals die tijdens de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan naar voren is gekomen. Maar daarmee is de besluitvorming nog niet definitief.

In het kader van de openbare voorbereiding van het bestemmingsplan is deze 'groene dijk' aan inspraak onderworpen en voor commentaar naar alle wettelijke overlegpartners gezonden (o.m. Rijksinspectie, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Waterschap AGV, hoogheemraadschap van Rijnland, Leidingbeheerders). Een ieder kan zijn inspraakreactie op het voorontwerp-bestemmingsplan geven, ook de mensen die niet hebben deelgenomen aan de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan. Als alle inspraak- en vooroverlegreacties zijn beoordeeld door het bestuur van Stadsdeel Nieuw-West zal het als ontwerpbesluit ter inzage worden gelegd (verwachting is voor de zomervakantie 2011). Tegen het ontwerpbestemmingsplan kunnen zienswijzen naar voren worden gebracht. Eerst na het beoordelen en verwerken van alle zienswijzen kan het bestemmingsplan definitief worden vastgesteld (verwachting eind 2012).

Vanwege de nauwe samenhang van het bestemmingsplan en het dijkverbeteringsplan zullen beide plannen tezamen de procedure doorlopen. Dat betekent dat het bestemmingsplan en het dijkverbeteringsplan tezamen als ontwerp-besluit ter inzage worden gelegd en open staan voor zienswijzen.

Motivering 'groene dijk'

Hiervoor is al aangegeven dat in het voorontwerp-bestemmingsplan de 'goene dijk' is opgenomen, zoals die uit de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan naar voren is gekomen.

Bij de 'groene dijk' ligt het fietspad/rijbaan over het gehele traject evenwijdig

aan de tuinen van de woonarken. Vanaf het fietspad/rijbaan worden in- en uitritten gemaakt tot aan de tuinen van de woonarken. De ruimte tussen de tuinen van de woonarken en het fietspad/rijbaan wordt (tussen de in- en uitritten) als parkeerplaats ingericht. Fietspad/rijbaan en de parkeerplaatsen worden gecombineerd met de kabels- en leidingenstrook. De ecologische verbindingzone wordt aan de binnenzijde van de dijk aangelegd.

In de 'Variantennota' kwam de 'groene dijk' als beste variant uit de bus. Bij de beoordeling in de 'Variantennota' is er gekeken naar de volgende aspecten:

- Veiligheid dijk
- Waterstaatkundig
- Infrastructuur
- Wonen, recreatie en werken
- Landschap
- Natuur
- Cultuurhistorie en Archeologie
- Uitvoering
- Beheer en onderhoud
- Duurzaamheid

Hierna is een tabel uit de Variantennota opgenomen met de overall beoordeling in absolute zin (zie voor een meer gedetailleerde beoordeling 'Bijlage 5 van de Variantennota' die als bijlage in dit bestemmingsplan is opgenomen):

	Behouden Dijk	Rechte Dijk	Groene Dijk
1. Keren van water vanuit de Ringvaart	Voldoet	Voldoet	Voldoet
2. Waterhuishouding regelen	Voldoet	Voldoet	Voldoet
3. Provinciale Ecologische hoofdstructuur Groene AS bieden	Voldoet matig en is afhankelijk van ontwikkeling van aangrenzend gebied	Voldoet matig en is afhankelijk van ontwikkeling van aangrenzend gebied	Voldoet
4. Openbare ruimte bieden	Voldoet	Voldoet	Voldoet
5. Ruimte voor woonarken bieden	Voldoet	Voldoet	Voldoet

Uit de tabel blijkt dat de 'groene dijk' het beste voldoet. In de 'Variantennota' zijn daarover de volgende conclusies opgenomen:

De variant 'groene dijk' heeft een groot aantal voordelen boven de 'behouden dijk' en de 'rechte dijk'. Voor 90% van het tracé is de projectorganisatie en de klankbordgroep het met elkaar eens: 'groene dijk'. De klankbordgroep en de stuurgroep verschillen van voorkeur voor het deel vanaf het woonwagenvak tot de ingang naar de hockeyvelden.

De klankbordgroep wilde voor het dijkvlak tegenover de hockeyvelden niet de 'groene dijk' omdat dit voor de woonarkbewoners daar ter plekke een teruggang in privacy ten opzichte van de huidige situatie zou betekenen. Ter hoogte van de hockeyvelden wilde de klankbordgroep de 'behouden dijk'.

De stuurgroep had echter een aantal technische bezwaren tegen de 'behouden dijk' ter hoogte van de hockeyvelden:

- Vanuit het oogpunt van beheer is deze variant niet gunstig: het is vrij lastig om in de praktijk het onderscheid tussen openbare ruimte en privétuinen helder te houden; moeilijk te beheren en dus een grotere kans op verrommeling.
- Verkeerstechnisch: verschillende functies lopen door elkaar heen met deze indeling: recreatieve fietsroutes, parkeren en doorgaand verkeer. Dit is onveilig, terwijl veilige alternatieven ook mogelijk zijn.
- Parkeren: de geplande inritten in deze variant gaan ten koste van het aantal parkeerplaatsen en er is geen scheiding tussen parkeren van hockeybezoekers en woonarkbewoners. Bovendien blijft deze variant parkeerdruk geven op de dijk in het deel voorbij de ingang van de hockeyvelden.

Aanbevelingen

In de 'Variantennota' is voor de ontwikkeling van de 'Groene AS' langs de teensloot van de Ringvaartdijk aangegeven dat daarvoor minimaal een strook van 15 meter breed nodig is. Ter plaatse van de dijkvlakken F en G, tussen het Langsom en het woonwagenvak, is echter onvoldoende ruimte voor een dergelijke strook 'Groene AS'. Bovendien is de omgeving van de brug naar Badhoevedorp te versteend.

Om die reden is de aanbeveling gedaan om de 'Groene AS' 'door te steken'. Daartoe zou de hoofdroute van het Groene AS-tracé bij het sportpark Sloten/Volkstuinenpark Eigen Hof en bij het hockeyveld Xenios moeten afbuigen van de ringvaart, en via de zgn 'Vrije Geerlus' (een omleiding langs De Vrije Geer en de Akersluis) bij De Aker weer aansluiting vinden bij de Ringvaart.

In dit bestemmingsplan is daarop ingespeeld door de groenbestemmingen van de 'Vrije Geerlus' mede aan te duiden voor 'ecologische waarden', zodat de aanleg van een ecologische verbindingzone daarbinnen mogelijk is.

4.6 Hockeyvereniging Xenios en concept Visie sportparken Nieuw-West

In de Visie Sloten, en bij de voorbereiding van het Dijkverbeteringsplan en dit bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost' is er telkens van uitgegaan dat de hockevereniging Xenios blijft zitten op de huidige locatie aan de Ringvaartdijk. Het verzoek van Xenios om een terreinuitbreiding ten behoeve van een extra speelveld, is na afweging van alle betrokken belangen afgewezen. Wel zijn in het bestemmingsplan mogelijkheden opgenomen om het bestaande gebruik beter te faciliteren door een beperkte uitbreiding van de kleedkamers toe te staan (100 m²), en door het bestaande parkeren voor Xenios in te passen in de aan te leggen Groene AS.

Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met de Visie Sloten, het beleid voor de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam en de voorbereiding van het Dijkverbeteringsplan.

In de Visie Sloten zijn de hockeyvelden immers als waardevolle open ruimte aangemerkt die deel uitmaakt van de groene omlijsting van het dorp. Het

bestemmingsplan houdt die waarden overeind.

Volgens het beleid voor de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam mogen bestaande sportfuncties in de hoofdgroenstructuur hun terrein voor maximaal 10% bebouwen. De beperkte uitbreiding van de kleedruimtes met 100 m² is met deze voorwaarden in overeenstemming.

Bij de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan heeft Xenios telkens geparticipeerd met als uitgangspunt dat het bestaande gebruik van het complex aan de Ringvaartdijk zou worden voortgezet.

Aan alle plannen ligt een zorgvuldige afweging van alle betrokken partijen ten grondslag.

Onlangs heeft stadsdeel Nieuw-West de 'concept Visie op de sportparken in Nieuw-West 2012-2025' voor inspraak ter inzage gelegd. In deze concept Visie is de wens verwoord om de hockeyvereniging Xenios te verplaatsen naar 'Sportpark Sloten' en die verplaatsing te financieren met de ontwikkeling van woningbouw op de huidige locatie van Xenios. Met nadruk zij er daarbij op gewezen dat dit een concept Visie is waarin uitsluitend is gekeken naar het zo optimaal mogelijk gebruiken van de sportparken in Nieuw-West. Het is derhalve een sectorale visie. Een integrale belangenafwezing en haalbaarheidstoets heeft nog niet plaatsgevonden, zoals dat bij het bestemmingsplan en het dijkverbeteringsplan wel is gebeurd. Zo is de verplaatsing van Xenios op dit moment niet reëel en gelet op de huidige economische omstandigheden is daar voorlopig ook geen zicht op.

Dat betekent dat bij de dijkverbetering en realisering van de Groene AS niet kan worden gewacht op een onzekere toekomstige gebeurtenis. In dit bestemmingsplan en het dijkverbeteringsplan zal dan ook worden vastgehouden aan de voortzetting van het sportcomplex en het gebruik door Xenios op de huidige locatie, en de inpassing van het sportcomplex in de Groene AS en het Dijkverbeteringsplan.

Mocht de herschikking van sportverenigingen in de toekomst leiden tot het vrijkomen van het sportcomplex aan de Ringvaartdijk, dan zal het stadsdeel op dat moment bij alle betrokkenen terugkomen met de vraag wat de mogelijkheden voor het sportcomplex zijn. Mocht dit binnen de planperiode plaatsvinden, dan zal hiervoor een planherziening/projectprocedure worden opgestart.

Hoofdstuk 5 Verkeer en parkeren

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost' bestaat uit een consoliderend gedeelte waarin vooral de bestaande situatie wordt vastgelegd (Dorp Sloten), en een ontwikkelingsgericht deel (Ringvaartdijk Oost), waarin de beoogde toekomstige situatie is vastgelegd.

Voor Dorp Sloten zijn daartoe de huidige functies en bebouwing vastgelegd in een actuele juridisch-planologische regeling. Daarbij is de Visie Sloten vertaald naar het bestemmingsplan. Hierna is die vertaling in het bestemmingsplan nader beschreven.

Voor de Ringvaartdijk is de beoogde herinrichting opgenomen, zoals die in de openbare voorbereiding van het dijkverbeteringsplan is gekozen. De motivering voor deze herinrichting is hierna nader beschreven.

5.2 Autoverkeer

De Osdorperweg, Ditlaar en Sloterweg vormen de wijkontsluiting van het oude Dorp Sloten. De Plesmanlaan en Langsom zijn geen onderdeel van stedelijke Hoofdnet Auto, maar vormen wel de hoofdontsluiting van Dorp Sloten. De wegen binnen de kern van het dorp zijn ingericht als 30 kilometer zone. Dit geldt niet voor de Vrije Geer, voor zover deze buiten de kern ligt, en Langsom.

De Ringvaartdijk is geen doorgaande autoroute, maar heeft een ontsluitende functie voor de hockeyvelden en woonboten langs de Ringvaart. De Akersluis heeft een ontsluitende functie voor de woonboten aan de Slotervaart en de wijk Aker IV. Doordat het bestemmingsplan Dorp Sloten geen nieuwe verkeersaantrekkende ontwikkelingen mogelijk maakt, heeft dit plan geen ingrijpende gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de wegen in het gebied.

5.3 Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer langs de Plesmanlaan is door middel van vrijliggende fiets- en voetpaden gescheiden van het autoverkeer. Op de Slimme Weg, Langsom en delen van de Vrije Geer is het voetverkeer gescheiden van snelverkeer. De Ringvaartdijk vormt een belangrijke recreatieve hoofdroute voor fietsverkeer.

5.4 Openbaar vervoer

Het plangebied is door drie buslijnen ontsloten, waarvan de routes over de Ditlaar, Vrije Geer en Langsom richting de brug over de Ringvaart bij Badhoevedorp voeren. Langs de weg Langsom is inmiddels een vrije busbaan gerealiseerd.

5.5 Parkeren

Bestemmingsplan Dorp Sloten

Voor het consoliderende gedeelte 'Dorp Sloten' zijn bij recht geen nieuwe ontwikkelingen opgenomen. Nieuwe ontwikkelingen worden alleen mogelijk gemaakt middels wijzigingsbevoegdheden. Aan deze wijzigingsbevoegdheden is de voorwaarde verbonden dat er voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. Dit waarborgt dat bij het opstellen van de wijzigingsplannen voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid.

Voor de beoogde herinrichting van de Ringvaartdijk Oost zijn in totaal 172 parkeerplaatsen voorzien ten behoeve van de hockeyvelden, de woonschepen, de woonwagens en de volkstuinten. Daarmee kan ruimschoots worden voldaan aan de behoefte voor sport, wonen en recreatie.

Parkeernota Amsterdam

In de nota Parkeren is Manoeuvreren (Parkeernota Amsterdam, april 2001) is het gemeentelijk parkeerbeleid verwoord. Het parkeerbeleid bepaalt in belangrijke mate de bereikbaarheid van een stedelijk gebied en is daarmee van belang voor de economische en sociaal-culturele vitaliteit. Het gemeentelijk beleid richt zich primair op het tegengaan van niet-noodzakelijk autogebruik. Gestreefd wordt naar het concentreren van arbeids- en bezoekersintensieve functies op goed per openbaar vervoer en fiets bereikbare locaties. Ter wille van de bereikbaarheid per auto blijft het stellen van een maximum aantal parkeerplaatsen onvermijdelijk. Tot de vaststelling van het nieuwe locatiebeleid blijven de normen van het oude beleid van kracht, conform het vorige Structuurplan en het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP). Dit is vastgelegd in het document Parkeernormering Amsterdam.

Nota Locatiebeleid Amsterdam

Het huidige locatiebeleid is in april 2008 vervangen door het beleid neergelegd in de Nota Locatiebeleid Amsterdam. Deze nota bevat een aanvullend toetsingskader op grond van het Structuurplan.

Aan de Nota Locatiebeleid Amsterdam ligt ten grondslag dat de gemeente Amsterdam de ambitie heeft geformuleerd om van Amsterdam een Topstad te maken. Bedrijven - groot of klein, internationaal, nationaal, regionaal - moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om het bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect daarbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken.

Er is voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Daarnaast echter wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit

van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) worden de zogenaamde CROW-parkeercijfers gehanteerd (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening).

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad, in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

Hoofdstuk 6 Milieuaspecten

6.1 Geluid

6.1.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen, zones. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen. Daarnaast zullen de niet in de Wet geluidhinder geregelde situaties ook in de afweging moeten worden betrokken. Gedacht wordt onder meer aan milieuvergunningplichtige inrichtingen als bedoeld in de Wet Milieubeheer, inrichtingen die vallen onder een AMvB, horecagelegenheden, disco's en dergelijke.

6.1.2 Regelgeving

Op 5 juli 2006 is de wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de (gewijzigde) Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden ingesteld bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op de geluidsgevoelige bebouwing.

In dit bestemmingsplan zijn geen mogelijkheden opgenomen voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. De nieuwbouw voor de Bovenlandschool aan de Slotervaart is met een projectbesluit mogelijk gemaakt. Projectbesluit en bouwvergunning zijn inmiddels onherroepelijk. Ook het woningbouwplan voor de locatie Lies Bakhuyzenlaan zal los van dit bestemmingsplan met een omgevingsvergunning worden gerealiseerd.

6.1.3 Industriegeluid

Het onderhavige bestemmingsplan valt geheel binnen de 50 dB(A) geluidzone voor industrielawaai van Schiphol-Oost (proefdraaien).

Op grond van de Wet Geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" (artikel 40 Wgh). Dit zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit (Staatblad 1993, 50), de zogenaamde grote lawaaimakers. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

Alle bestaande industrieterreinen waar inrichtingen op grond van het bestemmingsplan zijn of kunnen worden gevestigd die vallen onder artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluitmilieubeheer, zijn gezoned. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan voor een gebied waarin in, moet op grond van artikel 41 van de Wet geluidhinder rond het betrokken terrein een zone worden vastgesteld.

Buiten deze zone mag de door bedrijven veroorzaakte geluidsbelasting de waarde van 50 dB(A) niet overschrijden. Binnen de vastgestelde zone sluit de wet woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen niet geheel uit, maar er gelden maximaal toelaatbare geluidsbelastingen aan de gevel en saneringsbepalingen. Eén en ander is geregeld in het Besluit grenswaarden. Binnen het gebied van de bestaande zone (tussen 50 en 55 dB(A) geldt voor nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen, een wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde tot 55 dB(A) mogelijk. In het gebied met een hogere geluidbelasting dan 55 dB(A) kunnen geen nieuwe woningen worden geprojecteerd.

Voor het onderhavige bestemmingsplan betekent dat dat de geldende geluidzone voor Schiphol Oost in dit bestemmingsplan wordt overgenomen en dat binnen deze zone de huidige beperkingen (noodzaak hogere waarden) vanwege industrielawaai van kracht blijven. Aangezien het bestemmingsplan bij recht geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk maakt is een akoestisch onderzoek naar industrielawaai daarom niet aan de orde.

6.1.4 Wegverkeersgeluid

Op grond van de Wet geluidhinder hebben alle wegen een geluidzone, met uitzondering van wegen die:

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

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen

Aantal rijstroken	Geluidzones buitenstedelijk gebied	Geluidzones stedelijk gebied
Weg met één of twee rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met drie of vier rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	600 meter	

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
		Buitennorm	Binnennorm
Woning	48	63	33
Scholen ¹	48	63	28 (theorielokalen)
			33 (vaklokalen)
Medische ² voorzieningen	48	63	28 (onderzoeks- en behandelruimten)
			33 (huisvesting, recreatie- en conversatieruimten)

1. basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs inclusief gymnastieklokalen
2. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen

Binnen deze geluidzone is een akoestisch onderzoek nodig voor de vestiging van nieuwe geluidgevoelige functies.

In het plangebied zijn wegen aanwezig met een snelheidsregime van 30 km/uur en 50 km/uur. Alleen de wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur (o.a. Langsom) hebben een geluidzone. Het bestemmingsplan maakt bij recht geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de zones van wegen mogelijk, uitsluitend bestaande geluidsgevoelige bestemmingen worden mogelijk gemaakt. In het kader van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï daarom niet nodig.

6.1.5 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. De zonebreedte van landelijke spoorwegen is vastgesteld op een zonekaart.

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
		Buitennorm	Binnennorm
Woning	55	68	33
Scholen ¹	53	68	28 (theorielokalen)
			33 (vaklokalen)
Medische ² voorzieningen	53	68	28 (onderzoeks- en behandelruimten)
			33 (huisvesting, recreatie- en conversatieruimten)

1. basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs inclusief gymnastieklokalen
2. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen

In het onderhavige bestemmingsplan komt slechts een sproortunnel voor. In de nabijheid van het plangebied zijn de spoortrajecten Amsterdam Zuid WTC - Schiphol en Amsterdam Sloterdijk - Schiphol gelegen. Voor de spoorbaan Amsterdam Zuid WTC-Schiphol geldt ter hoogte van het plangebied een geluidszone van 800 meter, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De spoorbaan Amsterdam Sloterdijk - Schiphol heeft een geluidszone van 490 meter.

Het Dorp Sloten ligt buiten beide zones. Slechts een klein deel van het plangebied ligt binnen de zone van 800 meter. Dit betreft een deel van het Volkstuinencomplex Eigen Hof. Aangezien het bestemmingsplan geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 800 meter zone mogelijk maakt is akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai niet nodig. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet niet in geluidgevoelige functies binnen de geluidzone van de spoorlijn naar Den Haag.

6.2 Bodem

6.2.1 Algemeen

Het is wettelijk (via de bouwverordening) geregeld dat nieuwbouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Om deze reden dient bij iedere nieuwbouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek (conform NEN5740) in beeld te worden gebracht. Het onderzoek mag niet meer dan vijf jaar oud zijn. Als blijkt uit het onderzoek dat de bodem niet geschikt is dan zal voor aanvang van de werkzaamheden een sanering moeten worden uitgevoerd, om de bodem wel geschikt te maken.

Het bestemmingsplan maakt bij recht geen nieuwbouw mogelijk. Uitsluitend de bestaande situatie wordt opnieuw vastgelegd. Voor deze bestaande functies is in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele toekomstige kleinschalige uitbreidingen (bijvoorbeeld aan- of uitbouwen bij woningen) of herontwikkelingen van bestaande functies (bijvoorbeeld herbouw van een bestaande woning) zal bij de bouwaanvraag een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet echter niet in nieuwe ontwikkelingen die van invloed zijn op de luchtkwaliteit.

De bestaande rijks- en provinciale wegen liggen op zodanige afstand dat in het bestemmingsplan geen bijzondere regels nodig zijn in verband met de luchtkwaliteit.

6.3.2 Regelgeving

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. In de Wet Luchtkwaliteit zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen in de vorm van grenswaarden en richtwaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen. Deze grenswaarden en richtwaarden zijn overal van kracht met uitzondering van bedrijventerreinen en boven het asfalt van wegen. De grenswaarden zijn harde milieukwaliteitseisen die in acht moeten worden genomen. In de praktijk van de ruimtelijke ordening zijn alleen de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof van belang, omdat deze in Nederland veelvuldig worden overschreden. De grenswaarden van de overige stoffen worden in de regel in Nederland niet meer overschreden.

De nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In de 'Wet luchtkwaliteit' (artikel 5.16 van de Wet milieubeheer) is aangegeven in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmeringen vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, voor zowel van fijn stof -PM₁₀- en stikstofdioxide -NO₂-);
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van

- de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Besluit Niet In Betekenende Mate (NIBM)

In dit besluit is bepaald in welke gevallen een ruimtelijke ontwikkeling vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet hoeft te worden getoetst aan de grenswaarden. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de zogenaamde 3% grens niet wordt overschreden. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Deze grenswaarde is conform het oude Besluit Luchtkwaliteit 2005 gesteld op 40 µg/m³. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- Aantonen dat een project binnen getalsmatige grenzen van een categorie (woningbouwprojecten, kantoorprojecten en enkele inrichtingen) uit de 'Regeling NIBM' valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM;
- Op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden is het project NIBM, en hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden. De getalsmatige NIBM-grens voor woningbouw is minder dan of gelijk aan 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en minder dan of gelijk aan 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Nationaal samenwerkingsverband luchtkwaliteit

Nederland haalt de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet in de door Europa geëiste jaren: 1 januari 2005 respectievelijk 1 januari 2010. De nieuwe Europese richtlijn die in juni 2008 gepubliceerd is, biedt extra tijd als Nederland aantoont binnen een uitsteltermijn van 6 jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) wel aan de normen te kunnen voldoen. Daarvoor is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld,

waarin een groot aantal maatregelen is opgenomen om de luchtkwaliteit aanzienlijk te verbeteren.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is in principe een groot, samengesteld luchtkwaliteitsplan. De gemeentelijke en provinciale overheden en de landelijke overheid hebben elk op hun eigen niveau plannen gemaakt om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Deze verbetering is nodig omdat de luchtkwaliteit in Nederland niet overal

voldoet aan de Europese eisen. De bundeling van deze plannen, inclusief maatregelen, voorgenomen grote projecten, kosten en verwachte effecten, heet het NSL. Het NSL-programma is per augustus 2009 in werking getreden en heeft een looptijd van vijf jaar, waarna zo nodig een nieuw programma wordt opgesteld.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling is niet opgenomen in het NSL.

Besluit gevoelige bestemmingen

Het besluit gevoelige bestemmingen is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, in beide gevallen gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekszone de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen.

6.4 Externe veiligheid

6.4.1 Regelgeving

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en buisleidingen.

Externe veiligheid moet altijd in preventieve zin deel uitmaken van de besluitvorming bij nieuwe situaties, en kan bij besluitvorming over bestaande situaties leiden tot aanvullende maatregelen. Voor externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen, de zogenoemde stationaire bronnen, is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) van kracht en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, de zogenoemde mobiele bronnen, is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, alsmede de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (NVGS) bepalend. Deze nota is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van transporten van gevaarlijke stoffen. Conform de NVGS wordt er een Basisnet Weg vastgesteld. Dit omvat een netwerk van rijks- en hoofdwegen waarlangs het transport van gevaarlijke stoffen wettelijk wordt verankerd.

Het beleid voor ondergrondse buisleidingen is valt per 1 januari 2011 onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Dit besluit vervangt de

circulaires "Zonering langs hogedruk aardgasleidingen" (1984) en "Voorschriften zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie" (1991). Het Bevb gaat uit van de systematiek zoals die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt toegepast. Dit betekent dat in het Bevb geen sprake meer is van bebouwings- en toetsingsafstanden, zoals deze werden voorgeschreven in de bovengenoemde circulaire, maar dat het Bevb uitgaat van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR).

Het PR richt zich als maat voor het risico vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen vooral op de te realiseren basisveiligheid voor personen in de omgeving van die activiteiten. Het wordt uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon op een plaats in de omgeving van een risicovolle activiteit zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van door die activiteit veroorzaakte calamiteit. Een kans op overlijden van 1 op de miljoen per jaar ($PR=10^{-6}$) wordt aanvaardbaar geacht. De $PR=10^{-6}$ is een harde grenswaarde welke niet mag worden overschreden. Het PR wordt "vertaald" als een risicocontour rondom de risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten mogen liggen.

Het GR is bedoeld voor het beperken van de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Het GR is een maat voor de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicovolle activiteit en van een daardoor veroorzaakte calamiteit.

Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het aantal maximaal aanwezige personen, de z.g. oriënterende waarde (OW). Het gaat om een richtwaarde.

Het bevoegd gezag mag, mits afdoende gemotiveerd, van deze richtwaarde afwijken (de verantwoordingsplicht). De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR, dus ook als de OW niet wordt overschreden.

De kans op en de gevolgen van mogelijke ongevallen zijn te berekenen in een risicoanalyse. Met de risicoanalyse is voor elke willekeurige locatie langs een route van gevaarlijke stoffen (weg, binnenwater, spoor), het risico voor de omgeving te berekenen. Eenzelfde berekening kan worden gemaakt voor inrichtingen waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn (chemische installaties, vuurwerkfabrieken, LPG installaties, etc.).

6.4.2 Resultaten onderzoeken

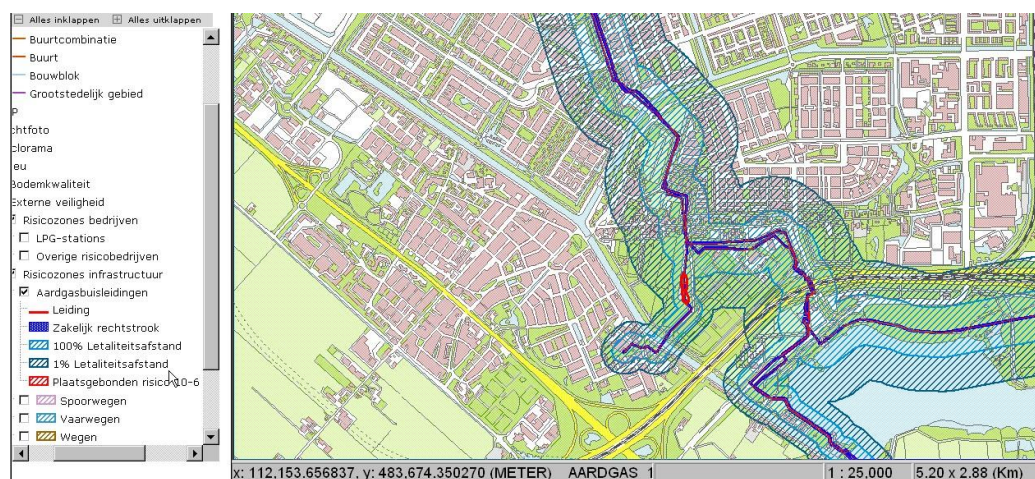
Buisleidingen

In de onderstaande paragraaf worden de onderzoeksresultaten voor het transport van gevaarlijke stoffen door de buisleidingen in en nabij het plangebied beschreven, inclusief een toets aan de normen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico. Het rapport van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam d.d. 21 oktober 2011 met risicoberekeningen voor de buisleidingen in en nabij het plangebied

is als bijlage in dit bestemmingsplan opgenomen.

In en nabij het plangebied liggen hogedruk aardgasleidingen. De technische gegevens van deze leidingen zijn aangeleverd op 02-09-2011 door Gasunie. Het betreft de leidingen W-534-01 (16 inch, 40 bar), A-561 (30 inch, 66,2 bar), W-534-06 (6-12 inch, 40 bar), W-540-07 (16 inch, 40 bar) en W-534-39 (30 inch, 66,2 bar).

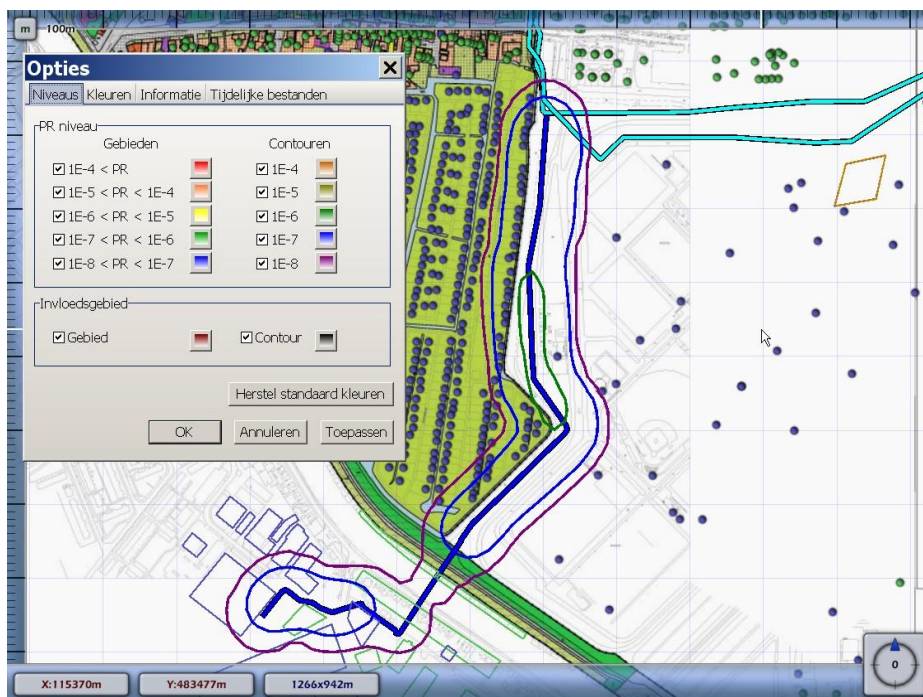
Voor alle leidingen geldt een belemmeringenstrook van vijf meter aan weerszijden van de leiding, gerekend vanuit het hart van de leiding. Deze moet worden opgenomen op de plankaart. Deze risicovolle leidingen in het plangebied hebben de bestemming 'Leiding - Gas' gekregen. In de onderstaande figuur 1 zijn de ligging van de leidingen en de bijbehorende risicozones weergegeven.



Figuur 1: Dorp Sloten met de risicocontouren van de hoge druk aardgasleidingen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is op één gedeelte van de leiding W-534-06 hoger dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar, zie figuur 2 (groene contour). De PR 10^{-6} contour ligt voor een zeer klein stukje over het plangebied. In deze contour zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig. Uit overleg met stadsdeel Nieuw-West is gebleken dat er tevens geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten zijn geprojecteerd in deze PR 10^{-6} contour. Zodoende wordt voor deze leiding voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.



Figuur 2: Weergave van het plaatsgebonden risico voor leiding W-534-06

Bij alle andere leidingen ligt de PR 10-6 op de leiding. Zodoende wordt ook hier voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Hoogte van het groepsrisico

De hoogte van het groepsrisico van leiding A-561 is maximaal circa 1,2 maal de oriëntatiewaarde. Zodoende wordt de oriëntatiewaarde licht overschreden. De betreffende kilometer ligt geheel buiten het plangebied, maar is conform de rekenmethodiek wel meegenomen in de berekening, omdat deze binnen het voorgeschreven inventarisatiegebied valt. Het leidingdeel dat de overschrijding veroorzaakt, is als aandachtspunt aangemeld bij de Gasunie die verantwoordelijk is voor een eventuele sanering.

Ter hoogte van het plangebied is het groepsrisico van dezelfde leiding (A-561) veel lager, namelijk maximaal 0,021 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico voor de andere leidingen overschrijdt de oriëntatiewaarde niet.

Verantwoording groepsrisico Buisleidingen:

Voor de verantwoording van het groepsrisico is het bestemmingsplan voorgelegd aan de Brandweer Amsterdam Amstelland. Deze vond de huidige toegang tot de Ringvaartdijk en de doorgang op de Ringvaartdijk voor de hulp- en nooddiensten onvoldoende.

Bij de beoogde herinrichting zal de huidige toegang en doorgang aanzienlijk verbeteren. In de nieuwe situatie worden de verkeersstromen voor het sportpark en de woonboten uit elkaar gehaald. De weg op de dijk is dan uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer met langspaarkeervakken voor de woonbootbewoners en hun bezoek. Voor de bezoekers van het sportpark wordt aan het begin van de dijk een parkeerterrein met keerlus aangelegd, zodat het ongereguleerde parkeren in bermen verleden tijd wordt. Met deze opmerkingen is het plan opnieuw aan de brandweer voorgelegd.

Bij brief van 26 juni 2012 heeft de Brandweer Amsterdam-Amstelland laten weten dat de huidige weg weliswaar smal is, maar dat uit een proefrit is gebleken dat de dijk wel goed bereikbaar is. Bovendien constateert de brandweer dat die bereikbaarheid alleen maar zal verbeteren bij de vernieuwde inrichting. Ter informatie heeft de brandweer de voorwaarden meegestuurd die zij stellen aan de inrichting van een weg in verband met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten.

Verder meent de brandweer dat ook de beoogde locatie voor de nieuwe woningen aan de Lies Bakhuyzenlaan goed bereikbaar is.

Transport gevaarlijke stoffen

De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Ministerie van V&W, 2004). De circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (RNVGS) schrijft via paragraaf 6.1.2 voor dat bij een ruimtelijk besluit getoetst moet worden aan de normen voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico indien het besluit betrekking heeft op een plan binnen 200 meter vanaf de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In dit geval is een deel van het plangebied gelegen binnen 200 van de rijksweg A4 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Over het spoor worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd.

Veiligheidsafstand tot rijksweg A4/ Plaatsgebonden risico

Volgens de circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen is het plaatsgebonden risico langs de A4: Knp. De Nieuwe Meer - Knp. Badhoevedorp lager dan de grenswaarde 10⁻⁶ per jaar en hoeft geen veiligheidsafstand gehanteerd te worden volgens de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Groepsrisico rijksweg A4

In het kader van het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per weg is onderzoek gedaan naar het groepsrisico langs rijkswegen. Uit Eindrapportage basisnet weg [Eindrapportage basisnet weg, versie 1.0, oktober 2009] blijkt dat het groepsrisico ter hoogte van Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost lager is dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde uit de regelgeving. In die berekeningen is uitgegaan van bestaande bebouwing. Aangezien het plan conserverend van aard is zal dit niet veranderen door het nieuwe bestemmingsplan.

In de circulaire risiconormering staat dat er geen risicoreducerende maatregelen noodzakelijk zijn als zowel de norm voor het PR als de oriëntatiewaarde voor het GR niet worden overschreden en er ook geen sprake van een significante toename van het GR is. Volgens de circulaire zijn voor bestemmingsplan Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost dan ook geen risicoreducerende maatregelen nodig. Ook is volgens de circulaire geen advies van de brandweer vereist inzake de risico's van gevaarlijke stoffen over de weg als er geen sprake is van verhoging van het groepsrisico.

Conclusie transport gevaarlijke stoffen

De risico's als gevolg van het transport over de rijksweg in combinatie met de aanwezige bebouwing zijn laag. Tevens veranderen de externe

veiligheidsrisico's niet als gevolg van het bestemmingsplan. Op basis van hetgeen hierboven beschreven zijn de risico's aanvaardbaar.

6.5 Milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

In het bestemmingsplan kan de afstand tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten worden vastgelegd. Het regelen van die afstand wordt ook wel milieuzonering genoemd. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving. Instrumenten van ruimtelijke ordening en milieu kunnen elkaar daarbij ondersteunen.

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen (en andere milieugevoelige objecten);
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De hoofdvraag van milieuzonering is hoe bedrijven en woningen ten opzichte van elkaar worden gesitueerd. Daarbij komen de volgende deelvragen aan de orde:

1. welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe bedrijven en bestaande woningen;
2. welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe woningen en bestaande bedrijven;
3. welke bedrijven zijn aanvaardbaar in een gemengd gebied;
4. mag een concreet bedrijf zich op een bepaalde locatie vestigen.

Het voorliggende bestemmingsplan bevat een milieuzonering. Daarbij is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk van 2007" (VNG-publicatie).

VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (VNG-publicatie) is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming (2009). Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

1. de richtafstandenlijst;
2. twee omgevingstypen;
3. een lijst van toelaatbare activiteiten in gemengd gebied met het oog op functiemenging.

De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Dit zijn afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied). In de bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Om tot een optimale invulling van de ruimte te komen worden diverse omgevingstypen onderscheiden. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied mede afhankelijk is van het omgevingstype. De gevoeligheid van een gebied kan daarom aanleiding zijn om af te wijken van de standaardafstanden in de bedrijvenlijst die uitgaan van de ligging in een rustige woonwijk. Afhankelijk van het type gebied kan een correctie worden toegepast op de afstanden die zijn genoemd in de standaardlijst en wel per hinderaspect (geluid, stof, stank e.d.) dat in de lijst is genoemd.

Gemengd gebied / gebied met functiemenging

Gemengde gebieden zijn gebieden met matige tot sterke functiemenging direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens een tot het omgevingstype gemengd gebied.

De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-publicatie zijn afgestemd om een rustige woonwijk. Deze richtafstanden kunnen zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend. Verdere reducties zijn niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht.

De richtafstanden ten opzichte van de omgevingstype rustige woonwijk, rustig buitengebied en gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding. Binnen gemengde gebieden (gebieden met functiemenging) heeft men echter veelal te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. In dergelijke gebieden is de vraag welke bedrijven en andere milieubelastende functies nog aanvaardbaar zijn; wat is vanuit leefbaarheid gezien mogelijk aan functiemenging. De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-publicatie zijn dan niet goed toepasbaar. Daarom is in de VNG-publicatie een lijst met functies opgenomen die passen in een gemengd gebied.

In bijlage 4 van de VNG-publicatie is een Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gebieden met functiemenging opgenomen, die specifiek is gericht op de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten binnen gebieden met functiemenging. Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten bevat geen richtafstanden, maar categorieën A, B en C, die aangeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn.

De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met

functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- categorie A: toelaatbaar in pandig aan woningen;
- categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

Categorie A

Het betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan een woning - in gebieden met functiemenging - kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

Categorie B

Het betreft activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanig milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies moeten plaatsvinden

Categorie C

Het betreft activiteiten uit categorie B, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfra-structuur is aangewezen.

6.6 Milieuzonering in relatie tot het plangebied

De milieuzones van het groene boekje zijn van toepassing op nieuwe situaties. In het bestemmingsplan zijn geen nieuwe bedrijfslocaties voorzien en wordt uitgegaan van de bestaande situatie.

De bestaande bedrijvigheid wordt overeenkomstig de bestaande situatie bestemd. Concreet betekent dit dat ter plaatse van die bedrijven bij beëindiging of verplaatsing van de bedrijven alleen (soortgelijke) bedrijven in de dezelfde categorieën mogelijk worden gemaakt, zodat meer overlast voor de omgeving wordt voorkomen.

De incidentele bedrijven die verspreid over het plangebied liggen hebben de bestemming 'bedrijf' gekregen. Deze gronden zijn bestemd voor een bedrijf in categorie A en B van de bij deze planregels behorende Staat van bedrijfsactiviteiten-functiemenging. Bestaande bedrijven die zwaarder zijn dan deze categorieën hebben een maatwerkbestemming gekregen middels een aanduiding op de plankaart. Dat betekent dat op die plaatsen, naast bedrijven in categorie A en B, ook het bestaande bedrijfstype uitgeoefend mag worden.

Het bedrijventerreintje bij het Langsom heeft de bestemming 'bedrijventerrein' gekregen. Hier zijn bedrijven toegestaan tot en met categorie 3.2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten. Hiermee zijn de meeste gevestigde bedrijven positief bestemd. Zwaardere bedrijven dan deze categorie hebben een maatwerkbestemming gekregen middels een aanduiding. Dit zwaardere bedrijf kan hier dan gehuisvest blijven.

De bij dit bestemmingsplan behorende Staten van bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de Richtafstandenlijst uit de publicatie 'Bedrijven en

Milieuzonering' uit 2009. Deze staten bevatten een selectie aan bedrijven van de richtafstandenlijst. Bedrijven die niet wenselijk worden geacht in het plangebied komen daarom niet in de Staten voor.

6.7 M.e.r.-beoordeling dijkverbetering

De dijkversterking Ringvaartdijk Oost omvat 1462 meter secundaire boezemwaterkering langs de Ringvaart om de Haarlemmermeer. Het traject loopt vanaf het Langsom (bij de Molen van Sloten) tot aan het viaduct van de Oude Haagseweg.

Ten behoeve van deze dijkverbetering wordt een Projectplan Waterwet (voorheen Dijkverbeteringsplan) vastgesteld door het Hoogheemraadschap AGV en wordt een Bestemmingsplan vastgesteld door het stadsdeel Nieuw-West. Volgens categorie D.3.2 uit Bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage (in samenhang met artikel 7.2 lid 1 b Wm, ontstaat bij werken ter beperking van overstromingen (ongeacht de omvang), een m.e.r.-beoordelingsplicht voor het Projectbesluit Waterwet en voor het bestemmingsplan.

Daartoe is een 'Aanmeldingsnotitie dijkverbetering Ringvaartdijk Oost (m.e.r.-beoordeling)' opgesteld. Deze m.e.r.-beoordeling is zowel voor het Projectplan Waterwet als voor het bestemmingsplan opgesteld. De integrale meldingsnotitie is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. De conclusie van deze m.e.r.-beoordeling luidt dat uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen relevante effecten zijn die het doorlopen van de m.e.r.-procedure zinvol maken. De effecten zijn lokaal en beperkt, en de ingreep leidt ook tot positieve effecten voor de natuur. Om bovenstaande reden is het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 7 Luchthavenindulingsbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal. Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchtvaartindelingbesluit van belang. Dit besluit zal onderstaand kort worden toegelicht.

Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen

dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van:

- a. maximale bouwhoogten;
- b. vogelaantrekkende functies;
- c. toegestane functies (zoals woningen).

Ad. a Maximale bouwhoogte

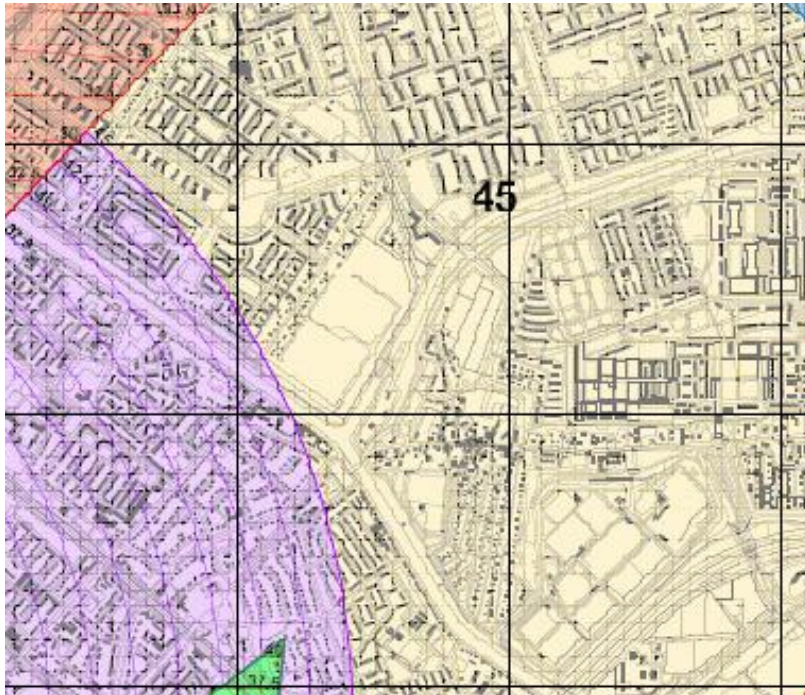
Voor het hele Dorp Sloten geldt volgens bijlage 4 van het Luchthavenindelingbesluit een maximale bouwhoogte van 45 meter. Nergens in Dorp Sloten wordt deze bouwhoogte gehaald. Aangezien het bestemmingsplan geen bouwhoogte hoger dan 45 meter toestaat, is het bestemmingsplan in overeenstemming met dit aspect van het Luchthavenindelingbesluit.

Ad. b Vogelaantrekkende functies

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het hele dorp Sloten ligt binnen deze zone. Het gaat hierbij om de volgende functies:

- 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.

Aangezien in het plangebied dergelijke functies niet aanwezig zijn danwel worden gerealiseerd, is het bestemmingsplan voor wat betreft dit aspect in overeenstemming met het Luchthavenindelingbesluit.



Uitsnede van bijlage 4 van het Luchthavenindelingbesluit voor Dorp Sloten

Ad. c Toegestane functies

In het Luchthavenindelingbesluit is rond de luchthaven een zone aangegeven waarbinnen, zowel om veiligheidsredenen als vanwege geluidhinder in beginsel geen nieuwe gevoelige functies als woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie zijn toegestaan (gebied 4 van het Luchthavenindelingbesluit). Het Dorp Sloten ligt volledig buiten deze zone. Het bestemmingsplan is voor wat betreft dit aspect in overeenstemming met het Luchthavenindelingbesluit.

Hoofdstuk 8 Water

8.1 Algemeen

Op grond van artikel 12 , tweede lid, aanhef en onder c, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de waterparagraaf. De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets.

Het doel is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

De waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de voorschriften van het bestemmingsplan.

Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

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

De waterparagraaf geeft de resultaten van de watertoets weer. De watertoets is bedoeld om de gevolgen van ruimtelijke plannen voor veiligheid en wateroverlast in beeld te brengen. Dit in samenhang met de gevolgen voor de waterkwaliteit en verdroging. Als negatieve effecten optreden, worden alternatieven voor het voorgestelde beleid beschreven en wordt een overzicht gegeven van compenserende en mitigerende maatregelen.

8.2 Regelgeving en beleid

8.2.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreinigingen;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Ter implementatie van deze Europese richtlijn is in 2009 de Waterwet opgesteld.

8.2.2 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer in 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.

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Ook levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

8.2.3 Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Belangrijke onderdelen van het Nationaal

Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van het bestaand groen en water.

8.2.4 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 is op 16 november 2009 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. Dit Waterplan heeft als motto "Beschermen, benutten, beleven en beheren". In het Waterplan zijn de strategische waterdoelen van de provincie tot 2040 en de acties tot 2015 opgenomen. De strategische waterdoelen zijn:

- De provincie waarborgt met waterschappen en Rijkswaterstaat 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).
- De provincie zorgt samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Versterken van het watersysteem en de beleving van het water door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zorgt samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven voor schoon en voldoende water. Dat wordt gedaan door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zorgt samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij wordt integrale gebiedsontwikkeling gehanteerd.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling pro-actief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van het provinciaal waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

8.2.5 Waterplan Amsterdam

Het Waterplan Amsterdam bevat de visie van de gemeente en de waterbeheerder op het gewenste beleid voor de komende jaren. In het Waterplan zijn de gewenste inrichting, het beoogde gebruik en het toekomstige beheer van het water in de stad omschreven in de vorm van een streefbeeld voor 2030.

Deze moeten er voor zorgen dat de sterke kanten van het 'blauwe goud' behouden blijven en dat water een prominente plek krijgt in stedenbouwkundige en ruimtelijke plannen. Hierbij wordt gestreefd naar:

1. voldoende ruimte voor water;
2. ecologisch gezond water;
3. integratie van water en groen;
4. het versterken van de identiteit van Amsterdam als waterstad;
5. het versterken van de belevingswaarde van het water;
6. duurzaam en evenwichtig gebruik;

7. duurzaam omgaan met grondwater.

Het waterplan vormt het beleids- en toetsingskader voor gemeentelijk beleid, onder meer voor bestemmingsplannen.

Het Waterplan Amsterdam is in januari 2002 bestuurlijk goedgekeurd door de gemeente en door het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

In het Water plan is ook opgenomen dat in de periode tot 2030 alle woonboten moeten zijn aangesloten op de riolering.

8.2.6 Hoogheemraadschap Amstel- Gooi en Vechtstreek (AGV):

Het plangebied maakt deel uit van het geldigheidsgebied van de integrale keur van het hoogheemraadschap Amstelland, Gooi- en Vechtstreek (AGV).

Zonder ontheffing op de keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatskundige werken, watergangen en waterkeringen verboden.

Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven.

Het uitvoeren en handhaven van de keur wordt door Waternet gedaan. Voor het keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. In de keur wordt een aantal nota's genoemd waarin de algemene gedragsregels, ontheffingsbepalingen en voorwaarden staan waarmee een keurontheffing verkregen kan worden.

De verplichting om een keurontheffing aan te vragen en te verkrijgen staat beschreven in de handleiding van de Watertoets en Vergunningverlening, deel III, en geldt ook voor de (eventuele) WVO-plicht. Naast de (eventuele) gemeentelijke aanlegvergunning is dus ook een keurontheffing vereist.

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden. (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase evenals de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumineuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

Kelders en parkeergarages moeten in principe waterdicht zijn. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren.

Voor een goede doorstroming is het van belang om doodlopende watergangen en sloten smaller dan 3 à 4 meter, te voorkomen.

Uitgangspunt voor nieuwe situaties is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon regenwater van gevels en daken wordt waar mogelijk benut (toiletspoeling, daktuinen e.d.) en mag rechtstreeks via regenwaterriool naar het oppervlaktewater/ grondwater worden afgevoerd. Hemelwater afkomstig van wegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt voorgezuiverd met een lokale voorziening (helofitenfilter/bezinkvoorziening/wadi (water afvoersystemen door

infiltratie)) alvorens het op het oppervlaktewater te lozen. Vervuild regenwater, afkomstig van hoofdwegen/drukke parkeerplaatsen e.d. wordt middels het verbeterd gescheiden stelsel afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. In het plangebied is geen gescheiden rioolwatersysteem aanwezig.

8.3 Beschrijving waterhuishouding plangebied

In 2005 heeft over een conceptontwerp van de partiële herziening bestemmingsplan Dorp Sloten schriftelijk overleg plaatsgevonden met het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht en de Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR).

Het onderhavige voorontwerp bestemmingsplan 'Dorp Sloten' zal in het kader van het wettelijke vooroverleg opnieuw naar het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht worden toegezonden voor commentaar en overleg.

Het Dorp Sloten maakt deel uit van de Riekerpolder met een streefpeil van NAP -1.90 meter. De bemaling geschiedt door het gemaal aan de Ringvaartdijk naast nummer 1. In de Riekerpolder langs de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder liggen een drietal peilvakken met afwijkend peilbeheer.

In het meest noordelijke peilvlak "Sportpark Sloten West" wordt een zomerpeil van NAP -0.90 meter en een winterpeil van NAP -1,40 meter gehandhaafd. De zuidelijke delen van de volkstuinparken VAT en Eigen Hof hebben een afwijkend peilbeheer, NAP -2,20 voor het VAT en voor het Eigen Hof een zomerpeil van NAP -1,90 meter en een winterpeil van NAP -2,30 meter.

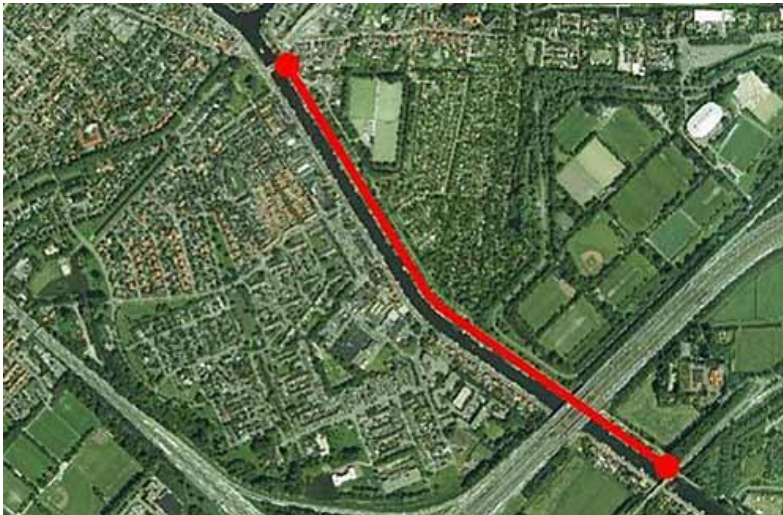
Het peilbeheer geschiedt met gemaaltjes in beheer van de volkstuinverenigingen. Het peil van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (boezem van het hoogheemraadschap van Rijnland) heeft een peil van NAP -0,60 meter. Een zone langs de Ringvaart heeft gezien de peilverschillen een waterkerende functie. Deze waterkeringszone is op de plankaart van het bestemmingsplan Dorp Sloten weergegeven.

In het bestemmingsplan is aan deze waterkeringszone een aanleg-vergunningstelsel middels de bestemming 'Waterstaat-waterkering' gekoppeld, teneinde de waterkerende functie te beschermen. Voor de waterkeringszone is de keur van het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht van toepassing. Voor diverse werkzaamheden (waaronder grondwerkzaamheden) binnen de waterkeringszone is naast een aanlegvergunning ook een vergunning op grond van de keur nodig.

In de Cultuurhistorische Verkenning (2007), opgesteld in opdracht van het stadsdeel, is de historische waterstructuur beschreven. De sloten die onderdeel zijn van deze structuur zijn aangemerkt als waardevolle elementen. Teneinde deze in stand te houden zijn in het voorliggende bestemmingsplan de sloten voorzien van een waterbestemming. Het bestemmingsplan voorziet niet in de demping van water en een wezenlijke toename van het verharde oppervlak. Hierdoor wordt het watersysteem in Dorp Sloten met het bestemmingsplan niet gewijzigd.

8.4 Dijkversterking Ringvaartdijk Oost

Waternet, hoogheemraadschap van Rijnland, stadsdeel Nieuw-West, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN) zijn voornemens om de Ringvaartdijk Oost, zoals weergegeven op de luchtfoto hierna, te verbeteren. Deze dijk valt binnen het plangebied van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost.



De Ringvaartdijk Oost voldoet niet meer aan de gestelde veiligheidsnormen die door de provincie zijn vastgesteld. Dijkverbetering is nodig om ervoor te zorgen dat de waterkering het achterland blijft beschermen tegen hoge waterstanden. Daarom heeft Waternet het initiatief genomen om de Ringvaartdijk Oost te versterken. Omdat de Ringvaartdijk gedeeltelijk binnen het gebied van het hoogheemraadschap van Rijnland valt, is ook dit buurwaterschap van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) betrokken.

Dijkversterking:

De dijkversterking Ringvaartdijk Oost omvat 1462 meter secundaire boezemwaterkering langs de Ringvaart om de Haarlemmermeer. Het traject loopt vanaf het Langsom (bij de Molen van Sloten) tot aan het viaduct van de Oude Haagseweg (zie figuur 1.1). De lokale aanduiding is 'Ringvaartdijk'.

De dijk is een landscheiding: een dijk die dient als waterscheiding tussen de hoogheemraadschappen van Rijnland en AGV. Volgens het Reglement van het hoogheemraadschap van Rijnland is zij daarmee voor de helft verantwoordelijk voor de instandhouding van de waterkering. Voor Rijnland is de Ringvaartdijk cruciaal voor de instandhouding van het boezemwatersysteem. AGV is beheerder van de dijk.

Het dijktraject is opgenomen in het Actieprogramma Veilige Waterkeringen van AGV voor het jaar 2010. Dit is een versnelling t.o.v. de oorspronkelijke planning om zo het integrale project mogelijk te maken. Op 24 oktober 2007

hebben de stadsdelen Osdorp en Slotervaart, de provincie Noord-Holland, de gemeentes Amsterdam en Haarlemmermeer, het hoogheemraadschap van Rijnland en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht met elkaar afgesproken met de dijkversterking tegelijkertijd de aanleg van riolering, waterleiding en de 'Groene AS', alsmede de herinrichting van de dijk in een integraal project uit te voeren. De Groene AS is de ecologische verbindingzone tussen Amstelland en Spaarnwoude. Nadien heeft ook Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN) zich achter het integrale project geschaard. Naast deze belangen zal er ook rekening worden gehouden met de omgevingsbelangen en overige, reeds bestaande functies.

In de Ringvaart liggen over vrijwel de gehele lengte van de te verbeteren waterkering woonboten langs de oostelijke oever. Het boezemland (het deel tussen de weg en de Ringvaart) is momenteel deels in gebruik bij de bewoners van de woonboten. De breedte van het boezemland varieert van circa 15 meter tot circa 35 meter. Aan de binnenzijde van de dijk ligt op delen een teensloot met een begroeide oever. De opgave van het project is het versterken van de waterkering, waarbij de andere functies zo goed mogelijk ingepast worden. De keuze voor de wijze van verbeteren van de waterkering en voor plaats en ruimte voor de andere functies wordt in samenhang gemaakt.

In het Waterbeheerplan (2006 - 2009) van AGV [lit. 4] zijn de doelstellingen voor het beheer en (groot) onderhoud van waterkeringen opgenomen. Wat betreft het versterken van dijken wordt in het Waterbeheerplan verwezen naar het Actieprogramma Veilige Waterkeringen (programma 2005-2009 en 2010) [lit. 1]. Hierin is vermeld welke dijken in de periode waarop het Actieprogramma betrekking heeft worden versterkt.

Op regionale waterkeringen als de dijken langs de Ringvaart is de provinciale Waterverordening hoogheemraadschap Amstel-, Gooi- en Vechtstreek van toepassing. Op grond van deze Verordening moet voor de verbetering van de dijk door het bestuur van AGV een dijkverbeteringsplan worden vastgesteld.

In het dijkverbeteringsplan wordt kort gezegd omschreven (1) welke verbeteringsmaatregelen worden getroffen, (2) welke belangen bij de dijkverbetering zijn betrokken en hoe die zijn afgewogen en (3) op welke wijze wordt omgegaan met de nadelige gevolgen van de dijkverbetering.

De gemeente Amsterdam (stadsdeel Osdorp en stadsdeel Slotervaart), gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland en het waterschap AGV / Waternet hebben met elkaar afgesproken met de dijkversterking de mogelijke aanleg van riolering, waterleiding, "De Groene AS" en de herinrichting van de dijk in een integraal project uit te voeren.

Groene as

Uitgangspunt is dat de natte ecologische verbindingzone voor moeras- en oevergebonden soorten zo optimaal mogelijk uitgevoerd wordt, inclusief de realisatie van de benodigde stapstenen. Vertrekpunt vormt het 'concept toetsingskader Groene AS': uitgangspunt is om een aaneengesloten zo

robuust mogelijke ecologische verbinding langs de Ringvaart te creëren, met om de 500 meter een moerasgebiedje van minimaal 1 hectare en om vooral alle kansen aan te grijpen binnen dit stedelijke gebied zodat het leefgebied voor de gids- en volgsoorten van de Groene AS zo groot mogelijk is.

Hoofdstuk 9 Natuur en landschap

9.1 Regelgeving en beleid

Voor de natuurwaarden zijn twee wettelijke regelingen van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (NBW 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (FFW) voor de soortenbescherming.

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het Structuurschema Groene Ruimte of het provinciale ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermings- wet 1998 en de Flora- en faunawet.

9.1.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet 1998) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Deze gebieden kennen zogenaamde speciale beschermingszones (sbz). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in zo'n sbz of in de nabijheid van zo'n sbz moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van deze gebieden kan verslechteren of verstoren. Vanwege de externe werking worden ook ingrepen buiten de sbz beoordeeld. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van de beschermde gebieden kan verslechteren of verstoren behoeft het goedkeuring van gedeputeerde staten.

Indien het plan bovendien mogelijk negatieve significante gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Bij aantasting van de natuurlijke kenmerken van een gebied kan dan afhankelijk van het type habitat en de aanwezige soorten alleen nog onder bepaalde voorwaarden goedkeuring aan het plan op grond van de NBW 1998 worden verleend. Voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen (de zogenaamde ADC-criteria).

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000 gebied of sbz en is ook niet in de nabijheid van een dergelijk gebied gelegen.

9.1.2 Flora en faunawet

Op grond van de Flora en Faunawet (FFW) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren, beschermd. De FFW bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten ('vrijstellingenbesluit') kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de FFW de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen

noodzaak waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de FFW kan worden verleend. In dat geval is het bestemmingsplan vanwege de FFW niet uitvoerbaar. Voor algemene soorten, met name genoemd in het Vrijstellingenbesluit, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de FFW. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Voor zover deze vrijstellingen niet van toepassing zijn, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing aan te vragen bij LNV. Voor de zwaarst beschermde soorten, de soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn, wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

1. sprake is van een wettelijk geregeld belang;
2. er geen alternatief is;

geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

9.1.3 Gedragscode Flora en faunawet Amsterdam

Op 23 februari 2005 is het "Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen" (AMvB artikel 75) in werking getreden.

De Flora- en faunawet is middels deze AmvB vereenvoudigd. Om de administratieve last te beperken biedt de Flora- en faunawet de mogelijkheid om gebruik te maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen en beheer. Die vrijstellingsregeling mag er niet toe leiden dat vermindering van soortbescherming optreedt. Daarom dient de gemeente als basis voor die vrijstellingsregeling een gedragscode op te stellen. Amsterdam heeft een dergelijke gedragscode gedateerd november 2009.

Voor tabel 2 soorten is geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig als bij de uitvoering wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. De Amsterdamse gedragscode Flora- en faunawet is zo'n goedgekeurde gedragscode en beschrijft hoe bij ruimtelijke ingrepen en onderhoudswerkzaamheden activiteiten kunnen worden vermeden die schadelijk zijn voor beschermde dieren en planten. Zo staat bijvoorbeeld in de gedragscode dat bij bouwrijp maken rekening moet worden gehouden met de zandhagedis, de rugstreeppad, broedvogels, broedkolonies en andere vaste nestplaatsen van vogels zoals de ijsvogel en de oeverzwaluw. Een ander voorbeeld is dat bij het dempen of baggeren van sloten gewerkt moet worden in de richting van de sloten die gehandhaafd blijven, zodat vissen daar naar toe kunnen uitwijken. DRO heeft in opdracht van het College en in nauwe samenwerking met de stadsdelen en de grootste 'groenbeheerders' van Amsterdam (Amsterdamse Bos en Haven Amsterdam) de gedragscode opgesteld. Op 11 december 2009 heeft de gemeente Amsterdam van de minister van LNV het goedkeuringsbesluit voor de gedragscode ontvangen.

9.2 Natuurtoets dijkversterking en herinrichting Ringvaartdijk Oost

9.2.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is voor Dorp Sloten in hoofdzaak een consoliderend

bestemmingsplan waarin nauwelijks nieuwe ontwikkelingen bij recht zijn mogelijk gemaakt. In het bestemmingsplan wordt vooral de bestaande situatie vastgelegd. Daarom is er geen reden om aan te nemen dat beschermde soorten worden verstoord of vernietigd door het plan. Natuuronderzoek is op dit moment dan ook niet noodzakelijk. Verder zijn een aantal kleinschalige nieuwe ontwikkelingen middels wijzigingsbevoegdheden mogelijk gemaakt. Bij het opstellen van een wijzigingsplan zal er natuuronderzoek verricht moeten worden naar de effecten van de desbetreffende ontwikkeling. Om te waarborgen dat dergelijk onderzoek gedaan wordt, is het uitvoeren van een natuuronderzoek als voorwaarde verbonden aan een planwijziging. Tot slot is Dorp Sloten niet gelegen in de nabijheid van een Natura 2000 gebied en maakt het geen deel uit van de ecologische hoofdstructuur. Derhalve werpen dergelijke gebieden geen belemmering op voor het gedeelte van het bestemmingsplan voor Dorp Sloten.

Maar voor de Ringvaartdijk Oost ligt dat anders. Daar is een dijkversterking en herinrichting voorzien. Naast de dijkversterking wordt tevens ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur een ecologische verbindingszone gerealiseerd. Deze zone vormt een schakel in de verbindingszone Groene AS (Amstelland- Spaarnwoude).

Omdat langs dit gedeelte van de Ringvaartdijk een groot aantal woonboten liggen is het niet mogelijk de ecologische verbindingszone direct aan het water te realiseren.

De kern van de verbinding wordt gevormd door een stelsel van natuurvriendelijke oevers met een kruidenrijke moerasvegetatie, die over gaat in structuurrijke, plaatselijk ruige, grazige vegetatie met hier en daar wat opslag. Voor de minder mobiele soorten is de aanwezigheid van voortplantingsgebieden binnen een zone van 500-1.000 meter noodzakelijk.

Voor deze beoogde dijkversterking en herinrichting is een natuurtoets uitgevoerd door de Grontmij (Natuurtoets dijkversterking en herinrichting Ringvaartdijk Oost, Toetsing wet- en regelgeving natuur, Grontmij, 8 september 2009). Het rapport is als bijlage in dit bestemmingsplan opgenomen.

9.2.2 Toetsing Natuurbeschermingswet

Binnen een straal van vier kilometer van het plangebied komen geen Natura 2000-gebieden en/of beschermde natuurmonumenten voor. Ook buiten deze straal bevinden zich geen Natuurbeschermingswetgebieden binnen de beïnvloedsfeer van de beoogde ontwikkeling van de Ringvaartdijk. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is het Markermeer & IJmeer (circa 15 km), het plangebied heeft geen ecologische relaties met dit Natura 2000-gebied. De voorgenomen plannen hebben dan ook geen negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen van het Markermeer & IJmeer. De voorgenomen plannen hebben dan ook geen effecten op Natuurbeschermingswetgebieden.

9.2.3 Toetsing Ecologische Hoofdstructuur

De Ringvaartdijk maakt onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur, en vormt een schakel in de ecologische verbindingzone Groene AS. In de bestaande situatie ontbreekt de gewenste ecologische toestand en wordt gekarakteriseerd door harde beschoeiing, stijl talud en rommelige bermen. Het realiseren van de ecologische verbindingzone zal positief bijdragen aan het functioneren van de EHS. Het realiseren van de ecologische verbindingzone zal voor alle doelsoorten een verbetering betekenen en met name voor waterspitsmuis, noordse woelmuis, rugstreeppad en de ringslang.

9.2.4 Toetsing Flora- en faunawet

Uit de Natuurtoets blijkt dat broedvogels, zoogdieren, amfibieën en reptielen binnen het plangebied kunnen voorkomen, die beschermd zijn onder Flora- en faunawet tabel 2 en 3.

Met betrekking tot de broedvogels wordt aanbevolen om verstorende werkzaamheden, zoals kapwerkzaamheden, buiten het broedseizoen uit te voeren. Het broedseizoen is per soort verschillend maar over het algemeen wordt de periode 15 maart tot 15 juli aangehouden.

Boven de Ringvaart en in de directe omgeving kunnen vliegende en/of foeragerende vleermuizen voorkomen. Indien de werkzaamheden slechts overdag plaatsvinden en geen gebruik wordt gemaakt van extra verlichting treden geen negatieve effecten op. Anderzijds wordt aanvullend onderzoek aanbevolen naar het voorkomen van vleermuizen.

Indien watergangen of delen van watergangen gedempt worden, dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde vissoorten.

Binnen het plangebied kan de ringslang voorkomen, de soort is echter niet vastgesteld. Om deze reden dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar het voorkomen van de ringslang. De toekomstige situatie kan het leefgebied van de ringslang verbeteren.

Binnen het plangebied komt de rugstreeppad voor. In de ecologische atlas van Amsterdam en verspreidingskaarten van het KNNV zijn waarnemingen van de rugstreeppad vastgesteld. Ten behoeve van de werkzaamheden dient ontheffing voor de rugstreeppad aangevraagd te worden. de toekomstige situatie kan het leefgebied van de rugstreeppad verbeteren.

9.2.5 Conclusies

Natuurbeschermingswet: er hoeven geen verdere procedures in gang te worden gezet.

Ecologische Hoofdstructuur: het realiseren van de ecologische verbindingzone zal positief bijdragen aan het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur. Er hoeven geen verdere procedures in gang te worden gezet.

Flora- en faunawet:

- a. Verstorende werkzaamheden buiten het broedseizoen (circa 15 maart- 15 juli) uitvoeren.
- b. Werkzaamheden slechts overdag uitvoeren en geen gebruik maken van extra verlichting.

- c. Indien watergangen of delen van watergangen gedempt worden, dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar het voorkomen van vissen.
- d. Er dient ten behoeve van de werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd voor de rugstreeppad.
- e. Er dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar het voorkomen van de ringslang. Indien de soort daadwerkelijk voorkomt binnen het plangebied, dient tevens voor deze soort ontheffing te worden aangevraagd.

9.2.6 Aanbevelingen

Periode nader onderzoek: onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen, vissen, amfibieën en reptielen kan niet jaarrond uitgevoerd worden. De periode weergegeven waarin de inventarisaties kunnen plaatsvinden zijn in het onderzoek aangegeven.

Ontheffing:

Indien de voorgenomen werkzaamheden negatieve effecten hebben op zwaar beschermde soorten (tabel 2/3) dan dient ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden.

In dit geval zal in plaats van de ontheffing worden gewerkt volgens de goedgekeurde gedragscode van de gemeente Amsterdam.

9.2.7 Vleermuisonderzoek

In aanvulling op de Natuurtoets uit 2009 is in 2012 een vleermuisonderzoek gedaan door de Grontmij (Notitie Vleermuisonderzoek Ringvaartdijk Oost, 25 oktober 2012, Grontmij). De conclusie van het onderzoek luidt dat de werkzaamheden en de geplande herinrichting van het plangebied geen negatieve effecten hebben op de gunstige staat van instandhouding van vleermuisensoorten, of op de functionaliteit van verblijfplaatsen van vleermuizen. Door inrichting van de ecologische verbindingszone de Groene AS langs het traject zal op termijn de lokale voedselsituatie voor vleermuizen verbeteren.

De integrale notitie is als bijlage in de toelichting van dit bestemmingsplan opgenomen.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur.

Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat niet alleen om de erkende monumenten.

De wijze van bescherming via het bestemmingsplan is afhankelijk van de karakteristiek van de cultuurhistorische elementen of gebieden, maar ook van de strategieën instandhouding, aanpassing en vernieuwing. Daarbij gaat het om maatwerk. Van belang zijnde aspecten zijn: (archeologische) rijksmonumenten, (toekomstige) gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorisch waardevolle of karakteristieke bebouwingsstroken, gebouwen en onderdelen van dorpskernen alsmede bekende en te verwachten archeologische waarden.

10.2 Regelgeving

Als gevolg van het Verdrag van Malta (Valetta) zijn overheden verplicht om in het ruimtelijke beleid zorgvuldig om te gaan met het archeologische erfgoed. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar een reële verwachting bestaat dat er archeologische waarden aanwezig zijn dient, voordat er bodemingrepen plaatsvinden, een archeologisch onderzoek uit te worden gevoerd.

De zorgplicht voor het archeologisch erfgoed is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. Deze is nader uitgewerkt in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) 2007, en daarmee samenhangend de Ontgrondingenwet, de Wet milieubeheer, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet ruimtelijke ordening. De wet regelt:

- Bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem;
- Inpassen van archeologisch erfgoed in de ruimtelijke ordening;
- Financiering onderzoek: de veroorzaker betaalt.

In het kader van het bestemmingsplan zal onderzoek moeten plaatsvinden of archeologische en cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed zal ook via de bestemmingsregeling beschermd moeten worden.

10.3 Resultaten onderzoeken

10.3.1 Cultuurhistorische verkenning 2007

In 2007 is de 'Cultuurhistorische Verkenning 2007' voor de Dorpskern Sloten en de Osdorperweg vastgesteld. Daarin is een cultuurhistorische verkenning van het dorp Sloten opgenomen. In de verkenning wordt gesteld dat wanneer het behoud van het karakter van Sloten gewenst is, er drie principes richtinggevend zijn bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Alle voor het dorpskarakter belangrijke elementen zijn hieraan gerelateerd of dragen aan de ervaring ervan bij:

3. De instandhouding van het silhouet van het dorp en de ervaarbaarheid daarvan vanuit de directe omgeving.
4. De structuur van het dorp met de Sloterweg als hoofdader, de kruising met de Osdorperweg als kern en de daarop uitkomende stegen en gangen.
5. De verkavelingsrichting van de bebouwing is aan de Sloterweg overwegend noord-zuid, haaks of in een hoek, en aan de Osdorperweg oost-west georiënteerd.

In de Cultuurhistorische Verkenning is een visuele samenvatting in kaarten van het dorp Sloten opgenomen. Aan de hand hiervan is de wording van het dorp vanaf 1832, toen er in Sloten echt sprake was van een dorpskom, goed af te lezen. Onderstaand wordt ingegaan op de ontwikkeling van de verkavelingsstructuur van Sloten vanaf 1832. Hiertoe zijn onderstaande teksten integraal uit de Cultuurhistorische Verkenning overgenomen.

De ontwikkeling van de verkavelingsstructuur van Sloten

Sloten in 1832



Structuur

Het dorp Sloten dateert uit de 12de eeuw. De ruggengraat van het dorp is de Sloterweg, een dijk die als basis van de veenontginning diende. De dorpskom rond de kruising met de Osdorperweg bestond uit ongeveer 35 huizen. Aan de zuidzijde is al een begin van de vorming van de voor het dorp kenmerkende stegen zichtbaar.

De kavels komen samen in de punt van het vroegere Slotermeer, waardoor gerende percelen ontstonden. De boerderijen en de tuinderhuisjes bevinden zich op de koppen van de kavels en worden zo direct ontsloten vanaf de weg. Ten noorden van de Sloterweg worden deze boerderijen op huisterpen gebouwd.

Relatie met omgeving

De hervormde kerk is op een terp gebouwd. Het dorp laat daarom een opbouw in hoogte zien vanuit het open land naar de kern van het dorp. De Kerkslot vormt de verbinding tussen dorpskom en Slotervaart en loopt rond de terp van de kerk door tot aan de Osdorperweg. Aan de zuidkant van de Sloterweg lopen enkele brede sloten door tot de Molenwatering. Omdat de bebouwing nog zeer verspreid staat langs de beide wegen, dringt het landschap aan beide zijden het dorp binnen.

Sloten omstreeks 1890



Structuur

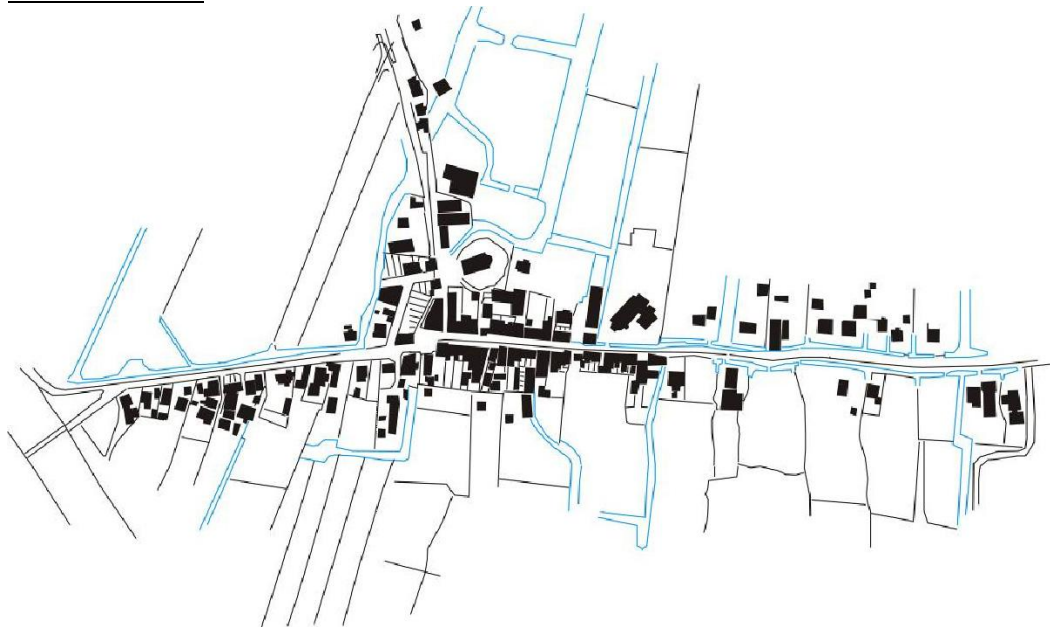
Rond 1890 is de bebouwing vooral aan de westzijde van het dorp toegenomen. Voor de oude hervormde kerk komt in 1861 een nieuwe in de plaats.

De uitbreiding van huizen en boerderijen in de vorm van allerlei stallen en schuren vindt naast of achter het woongedeelte plaats, in de lengterichting van het kavel. Woonhuizen komen zo achter elkaar gebouwd te liggen met een voordeur aan een steeg. De stegen leiden naar het achtererf of naar het achterland. Ze hebben nog geen duidelijke vorm.

Relatie met omgeving

Omdat de dorpskern nog vrij klein is, is het achterland aan de noord- en zuidzijde uitgestrekt. De waterlopenstructuur is sinds 1832 nog vrijwel onveranderd.

Sloten in 1921



Structuur

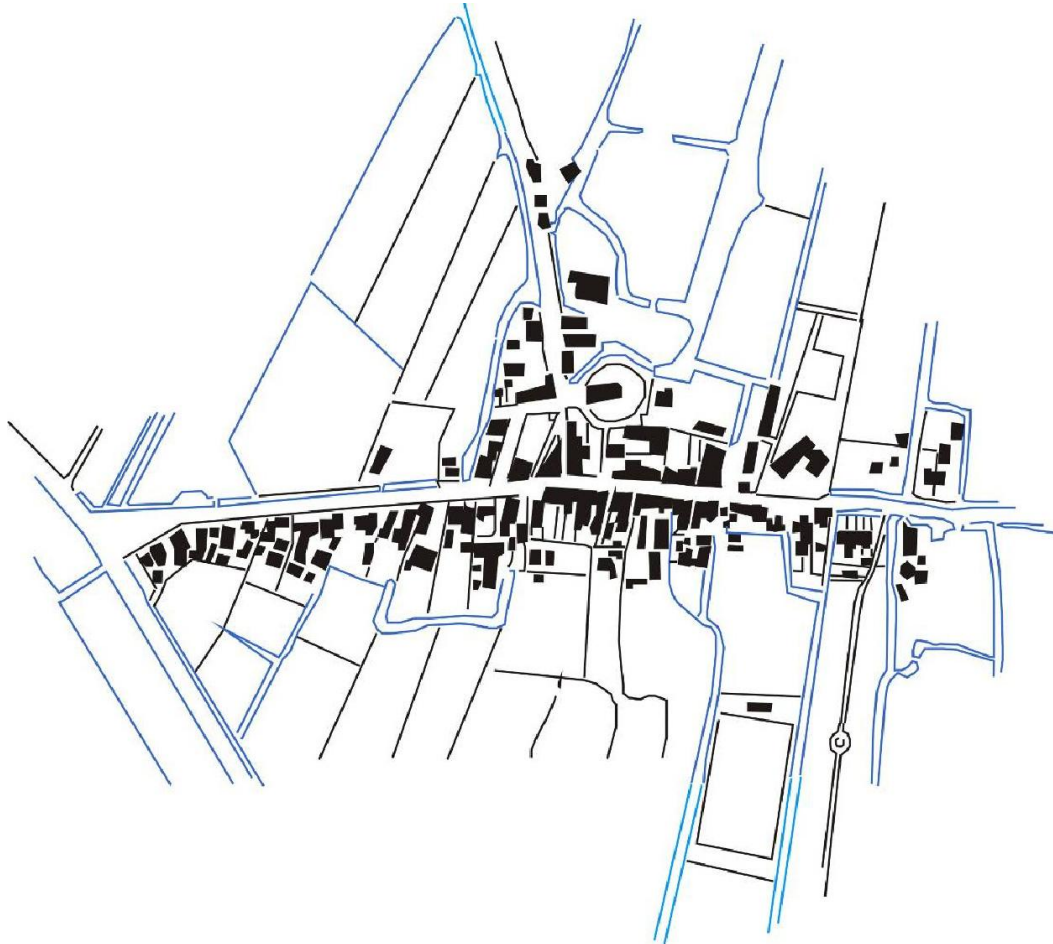
In 1921 wordt de gemeente Sloten geannexeerd door Amsterdam. In 1900 heeft de katholieke gemeenschap ten noorden van de Sloterweg en aan de oostkant van de dorpskern een RK Kerk gebouwd, met een verhoogd kerkhof daarachter. Er zijn nu ook twee schoolgebouwen aanwezig, via een brede steeg vanaf de Sloterweg toegankelijk. De Akerpolderstraat en Nieuwe Akerweg zijn inmiddels aangelegd en langs de Osdorperweg groeit het bebouwingslint verder uit met onder meer arbeiderswoningen. Tussen de twee loodrecht op de weg geplaatste blokjes loopt een steeg.

Aan de oostzijde, ten zuiden van de Sloterweg is nu meer bebouwing te vinden waardoor de steegjes duidelijker vorm hebben gekregen. Uitbreidingen vinden plaats in de verkavelingsrichting van de percelen. Staan deze er dwars op, zoals bij de boerderijen buiten het dorp, dan gaat het om schuren en stallen van 1 laag hoog.

Relatie met de omgeving

Door de komst van het verhoogde kerkhof ontstaan twee hoogteaccenten in het dorp die bepalend zijn voor het silhouet. Het dorp ligt nog vrij in het landschap en heeft slechts door een smalle brug verbinding met de Haarlemmermeerpolder.

Sloten in 1952



Structuur

Tot 1952 verandert er niet veel aan de structuur en de bebouwing van Sloten. Dat verklaart waarom er veel negentiende-eeuwse architectuur en maar weinig bebouwing uit het interbellum is te vinden. Buiten de dorpskern verschijnen in de jaren '20 -'40 wel villa's die vaak op een verhoogd maaiveld zijn geplaatst. In 1950 ontstaat een open ruimte in het centrum van het dorp door sloop van twee 17^{de}-eeuwse woningen. Aan de noordzijde, ten westen van het centrum ligt een speelplaats.

Relatie met omgeving

De Kerssloot loopt nog steeds diep het Dorp binnen en is nog verbonden met het water van de Vrije Geer. Wat dat betreft is ook aan de waterloopjes in en rond het dorp nog niet veel gewijzigd. Van de bredere sloten ten zuiden van

de Sloterweg resten nog fragmenten. Ze zijn opgenomen in een volkstuinenpark dat samen met een sportveld ten zuiden van de Sloterweg is aangelegd. Ze vormen geen belemmering voor het zicht op het achterland.

Sloten in 1982



Structuur

De Ditlaar en de Vrije Geer worden in 1953 aangelegd om de verkeersdruk van het dorp te ontlasten. Aan de westzijde verschijnt een bedrijventerrein. Aan weerszijden daarvan komen de Slimmeweg en het Langsom, als verlengde van de Plesmanlaan te liggen. Ze dienen als ontsluitings- en verbindingsweg met Badhoevedorp vanuit de nieuwe tuinsteden. De scholen breiden zich uit. Er is nauwelijks toename van woningen. Wel vindt achter de woningen, vooral ten westen van de Lies Bakhuyzenlaan, een forse uitbreiding van schuren en één-laagse bedrijfsgebouwen plaats die nu ook haaks op de kavelrichting staan en zo het zicht vanaf de Sloterweg afsluiten.

Relatie met omgeving

In 1953 werd het weidegebied ten noorden van de Sloterweg bestemd voor tuinders van elders. De oude Slotervaart wordt gedempt voor de aanleg van de Plesmanlaan en de bouw van Slotervaart. Ten noorden daarvan wordt een nieuwe vaart gegraven. Deze watert uit op de Ringvaart via een sluizencomplex dat aan de westzijde van het dorp wordt gebouwd. De Slotervaart en de Ditlaar doorsnijden de Osdorperweg en de Kerkslot. De Ditlaar scheidt het dorp van weilandje de Vrije Geer dat voor één derde nog bebouwd is met kassen.

Ten zuiden van het dorp komen er nog twee sportterreinen bij en ook het volkstuinenpark wordt uitgebreid, waardoor een groenzone ontstaat die kenmerkend is voor stadsranden. Hiervoor worden aan de bestaande sloten nog enkele waterlopen toegevoegd. Een vrij brede sloot vormt nu de grens tussen het dorp en het recreatiegebied.

Sloten in 2007



Structuur

In de jaren '80 verschijnt een woonbuurtje aan de noordkant van Ditlaar/Vrije Geer, ter hoogte van nr. 1225 komen 2 blokjes nieuwbouwwoningen aan de zuidzijde van de Sloterweg en in de jaren '90 nog eens 14 woningen aan Gerrit van der Puijstraat. Op de hoek Akerpolderstraat/Sloterweg verrijst een vrij groot woningblok en aan het begin van het dorp wordt een schoolgebouw omgevormd tot een bedrijfsverzamelgebouw. Buiten de dorpskern en aan de overzijde van het Langsom wordt een molen herbouwd. Daarachter bevindt zich een partycentrum, naast de al bestaande bebouwing van een woonhuis en het sluiswachtershuis.

De ruggengraat van het dorp is nog steeds de Sloterweg, het kruispunt met Osdorperweg het centrum. Aan beide uiteinden van het dorp is de straat wijder, zodat de loop van de Sloterweg tot diep in het dorp te volgen is. Kenmerkend voor de weg is de rafelige rooilijn door de op veel plaatsen terugspringende woningen die soms haaks op, meestal parallel aan en soms schuin op de Sloterweg staan. Sommige voortuinen en terrassen worden afgegrensd met hekken. In 1991 wordt het Dorpsplein heringericht. In het westelijk deel strekt de bebouwing van woningen en bedrijven zich vooral aan de zuidzijde uit, in het midden en oosten van het dorp aan beide zijden. Het aantal steegjes ten noorden en zuiden van de Sloterweg is gelijk gebleven.

Relatie met de omgeving

Samen met de twee kerken bouwt het silhouet van het dorp zich op vanuit het achterland. Vanaf de noordzijde zorgen het groengebied tussen de begraafplaats en boerderij Welgelegen en het weilandje de Vrije Geer voor een breed en open zichtveld. Het weilandje is omgevormd tot een natuurpark

met een landelijk karakter. De beide kerken domineren het dorpsbeeld, temeer omdat een ervan op een terp staat. De stegen aan de noordzijde lopen dood op heggen en ander omheiningen. De kassen ten noorden van de Sloterweg zijn verdwenen. De uitbreidingen van de stad (Nieuw Sloten en De Aker) hebben het dorp op korte afstand genaderd.

Vanuit de Sloterweg maken stegen aan de zuidzijde doorzichten mogelijk naar het achterland die versterkt worden door het naar het zuiden afhellend wegdek en de overwegend noord-zuid gerichte woonbebouwing. Toch wordt in veel gevallen het zicht belemmerd door dwars geplaatste schuren op het achtererf van 1 laag hoog die sinds de vorige peildatum of vernieuwd zijn en soms ook uitgebreid.

Vanuit uit het zuiden is het zicht aan de westzijde van de Lies Bakhuyzenlaan vrijwel dichtgegroeid door de beplanting van de beide volkstuinparken. Hier en der opent het zicht zich overigens wel op het dorp of de beide kerken over enkele brede wegen in het park. Ten oosten van de Lies Bakhuyzenlaan belemmert de bebouwing rond de sportparken het zicht op het dorp, maar hiervandaan is wel meer van het dorp te zien. Het verschil in waarneming vanaf beide zijden van de Lies Bakhuyzenlaan correspondeert met de achtererfbebouwing. Ten westen van deze laan zijn de percelen achter de woonbebouwing goeddeels vol gebouwd met schuren en bedrijfsgebouwen, ten oosten van de laan zijn deze percelen nog open.

Ten noorden van het dorp zijn nog restanten te vinden van de Kerksloot en sloten die er al sinds de 19de eeuw lopen. Aan de zuidzijde resteert nog een enkel fragment van een oude afwateringssloot in het slotenstelsel van de volkstuinparken. Ze markeren ook ten westen van de Lies Bakhuyzenlaan de perceelgrenzen. De wetting die de volkstuinten aan de noordzijde afgrenst zorgt voor een buffer naar het recreatiegebied. Langs de Sloterweg zijn nog waterloopjes aanwezig die als afgrenzing van de boerenerven dienen en op de kaart van 1832 al zichtbaar zijn.

10.3.2 Waardering gebied

Sloten is geen beschermd dorpsgezicht, maar dat betekent niet dat er op historisch-geografisch, historisch-stedenbouwkundig en historisch-bouwkundig gebied geen waarden aanwezig zijn.

Vanuit historisch-geografische en historisch-stedenbouwkundig invalshoek ligt de waarde van Sloten vooral in de stedelijke, Amsterdamse context. Binnen de stedelijke ruimte als geheel is Sloten als dorp herkenbaar. Net als de nu door stedelijke uitbreidingen ingeklemde dijkdorpen Nieuwendam en Buiksloot maakt Sloten daarmee de groei van Amsterdam duidelijk. De oude dorpen laten zien dat de stad in een al met al eeuwenlang proces van groei andere plaatsen -ooit ver buiten de stadsgrenzen- heeft opgeslokt.

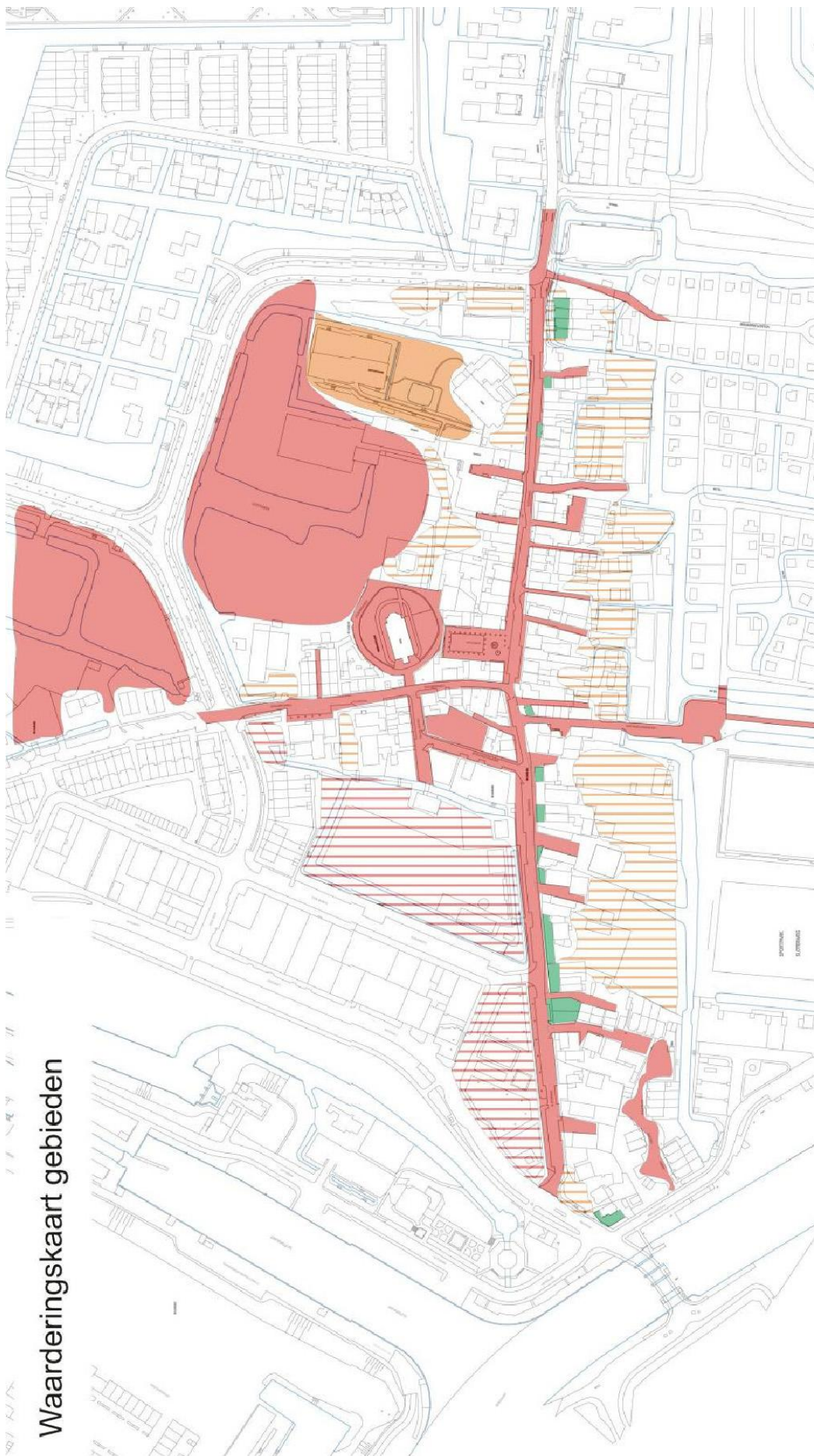
Primair is daarom het dorpsse, niet-stedelijke karakter van Sloten van cultuurhistorische waarde. Op de stad als geheel heeft de aanwezigheid van dit soort dorpslinten, die vaak ook recreatieve routes zijn, een 'ontspannende' werking. Wonen aan historische linten en kernen is recentelijk dan ook zeer

gewild.

De cultuurhistorische kenmerken van het dorp Sloten zijn in de Cultuurhistorische Verkenning gebruikt om een waarderingskaart gebieden en hoogtezonekaart op te stellen. Deze kaarten benoemen de structuurbepalende gebieden in het dorp en in zijn directe omgeving en verbeelden welke betekenis deze hebben voor het karakter van het dorp. De begrenzing van de gewaardeerde gebieden op de kaarten is gebaseerd op een perceelsgewijs onderzoek naar de structuur en bebouwing van de kavels waarop het dorp is gebouwd. Bij de waardebepaling is uitgegaan van het ervaarbaar houden van de belangrijkste kenmerken van het dorp.

Nadrukkelijk moet gesteld worden dat deze kaarten alleen visualiseren wat historisch-geografisch, stedenbouwkundig en architectuurhistorisch van waarde is. De huidige toestand van het dorp is het uitgangspunt. De begrenzing van de vlakken is indicatief. De kaart legt geen beeld vast van de gewenste toekomst van het dorp.

Waarderingskaart gebieden



De historische structuur van Sloten en de open plekken die onbebouwd zijn en zo het silhouet van het dorp waarbaar houden

Begraafplaats die door haar hoogte bepalend is voor het silhouet van het dorp

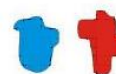
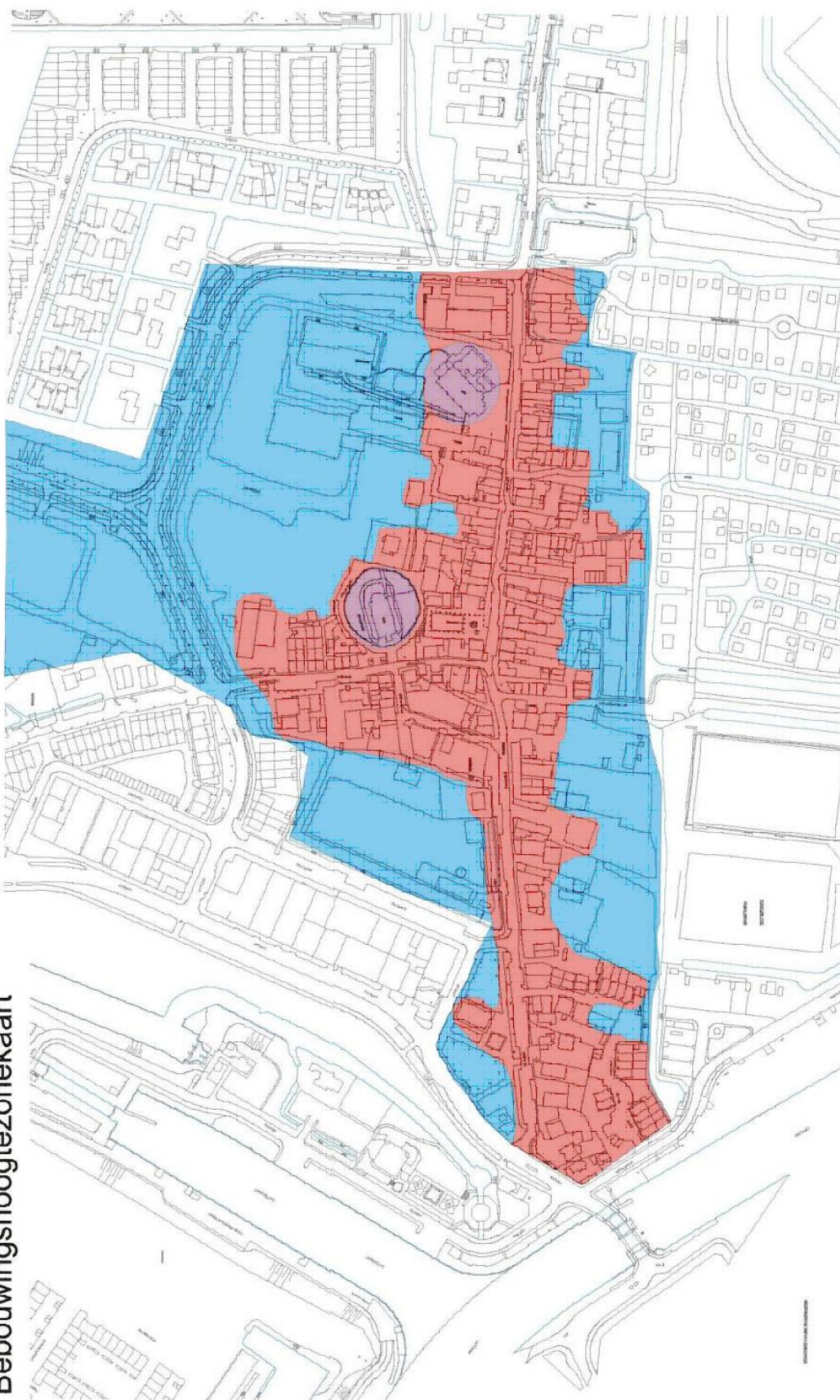
Openbare en private gebieden die deels bebouwd zijn, maar door hun openheid hun openheid de dorpsstructuur houden en/of de entrees van het dorp markeren

Semi-openbaar en privaat gebied waarbij de bebouwing in overeenstemming is met de verkavelingsrichting en verkavelingsstructuur van het dorp Sloten en die in overeenstemming is met de hoogtezones van de bebouwing (zie bebouwingshoogtenkaart)

Voortuinen en open ruimtes voor de woningen langs de Slotenweg die kenmerkend zijn voor de rooilijn van terugspringende bebouwing

Water

Bebouingshoogtezonekaart



Hoogtezone van bebouwing van maximum 3,5 meter, gerekend vanaf het maaiveld

Hoogtezone van bebouwing hoger dan 10,5 meter, gerekend vanaf het maaiveld

Hoogtezone van bebouwing van maximum 10,5 meter, gerekend vanaf het maaiveld

10.3.3 Aanbevelingen voor ruimtelijke planvorming

Het dorp Sloten is volgens de Cultuurhistorische Verkenning van stedenbouwkundig, architectuurhistorisch en historisch belang als voormalig dorp, met structuur en bebouwing van dien, dat binnen de stadsgrenzen is komen te liggen. Het is niet uitzonderlijk, gaaf en zeldzaam genoeg voor een beschermd dorpsgezicht op rijksniveau, het dorp heeft zeker wel bijzondere waarde voor de stad Amsterdam.

Bovendien is het dorp een bijzondere identiteitsdrager op het niveau van de stad, die de geschiedenis van het gebied in de snel verstedelijkende omgeving leesbaar houdt. Water en groen houden de oorspronkelijke kavelstructuur afleesbaar. Om de waarden van dorp Sloten te behouden, zijn in de Cultuurhistorische verkenning de volgende aanbevelingen voor ruimtelijke planvorming opgenomen:

Algemeen

- Uitgangspunt is het herkenbaar houden van de historische dorpskern van Sloten.
- Bij nieuwe ontwikkelingen achter of naast de bestaande lintbebouwing, het lint zelf herkenbaar te houden.
- Wat als groen is aangegeven op de 'Groenkaart' moet in principe groen blijven. Het gaat om groene ruimtes die dus niet mogen verstenen of bebouwd worden.

Landschapselementen

- Aan de noordkant van het dorp is de oorspronkelijke agrarische context nog enigszins bewaard. De historische verkaveling is aanwezig tussen Vrije Geer, Osdorperweg en Langsom. Dit gebied dient open en groen (grasland, gescheiden door sloten) te blijven om de historisch-ruimtelijke context van het dorp herkenbaar te houden.
- Zowel ten noorden als ten zuiden van de Sloterweg is een aantal historische kavelsloten aanwezig, met elkaar bepalend voor de ontginningsgeschiedenis ('geer' gericht op de kerktoren van het eerste Sloten) en het volgend agrarisch gebruik. De Kerkslot is in dit geheel als brede transportsloot herkenbaar. De sloot langs de Sloterweg aan de west- en oostkant van het dorp hoort bij de weg als ontginningsbasis en bij het historisch afwateringspatroon, evenals die langs de Osdorperweg. De genoemde waterlopen dienen herkenbaar te blijven: demping moet uitgesloten zijn.
- Het is aan te bevelen de sloten in het bestemmingsplan te bestemmen als 'water'.
- De aanwezige hoogteverschillen zijn belangrijke 'beelddragers' van Sloten als dorp in het veen (kerkterp, aflopen stegen en maaiveld aan weerszijden van de Sloterweg, verhoogde ligging RK begraafplaats en toegangspad). Deze hoogteverschillen dienen in stand te blijven. Minimaal dient het bestemmingsplan uit te gaan van aanlegvergunningen voor graven en ophogen. Het maaiveld dient voorafgaand aan bouwactiviteiten zo min mogelijk opgehoogd te worden.
- De volkstuinten ten zuiden van de Sloterweg hebben door dichte

begroeiing weinig referentie aan het oorspronkelijke open weideland. Wel draagt deze functie door zijn groene karakter bij aan de dorps sfeer van Sloten en vormt een buffer naar het omringende stedelijke gebied. Het handhaven van de groene functie is daarom vanuit cultuurhistorisch oogpunt gewenst, evenals het handhaven van het slotenpatroon en de bruggetjes.

Openbare ruimte

- Behoud van het duidelijke onderscheid openbaar -privé: voortuinen niet laten verstenen en zo mogelijk terugbrengen en erfafscheidingen maken/behouden.
- De ruimtes tussen de huizen en de aanwezige stegen zijn van groot belang voor de historische dorpsstructuur. Volbouwen (aan/uitbouwen, bijgebouwen) dient te worden uitgesloten; zo ook het dichtzetten met ondoorzichtige hekwerken. Waar stegen of doorzichten zijn worden aan/uitbouwen en bijgebouwen zoveel mogelijk achter de hoofdmassa geplaatst en overschrijden zij niet de zijgevelrooilijn of de zijgevel van een bestaande uit- of aanbouw aan de kant van de steeg.
- Voor de straatruimte is het brokkelige verloop van de rooilijn en de rol van de voortuinen en de lijn van de erfafscheidingen van groot belang. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het aan te bevelen strikt aan de rooilijn vast te houden en in principe geen erkers en andere uitbouwen toe te staan. De erfafscheidingen tussen tuin en straat dienen in stand te blijven. Het gebruik van de tuin als zodanig en niet als parkeerplaats dient gehandhaafd te worden.
- Uitbouwen aan de zijgevel dienen minimaal 3 meter te worden teruggeplaatst ten opzichte van de voorgevel van het hoofdgebouw, om de karakteristieke verspringingen in de voorgevelrooilijn te behouden.
- De wat verhoogde ligging van dorpskern en bebouwingslint - en het zicht op beide kerktorens - is zowel ten noorden als ten zuiden van de Sloterweg te ervaren. Nieuwe bebouwing achter het dorpslint kan dit teniet doen zowel door bouwhoogte als door ophoging van het maaiveld voorafgaand aan de bouw. Daarom dienen bij nieuwbouw zowel van schuren e.d. als eventuele woningen eisen gesteld te worden aan de bouwhoogte.
- Profiel en inrichting van de straat eenduidig en continu houden zodat de - al zeer diverse - bebouwing zelf de hoofdrol kan blijven spelen.
- Het verdient aanbeveling de stegen aan de zuidkant van de Sloterweg onderling op een zelfde manier te verharderen, gerelateerd aan het plaveisel van de Sloterweg. Dit om verbrokkeling van de structuur te voorkomen.

Bebouwing

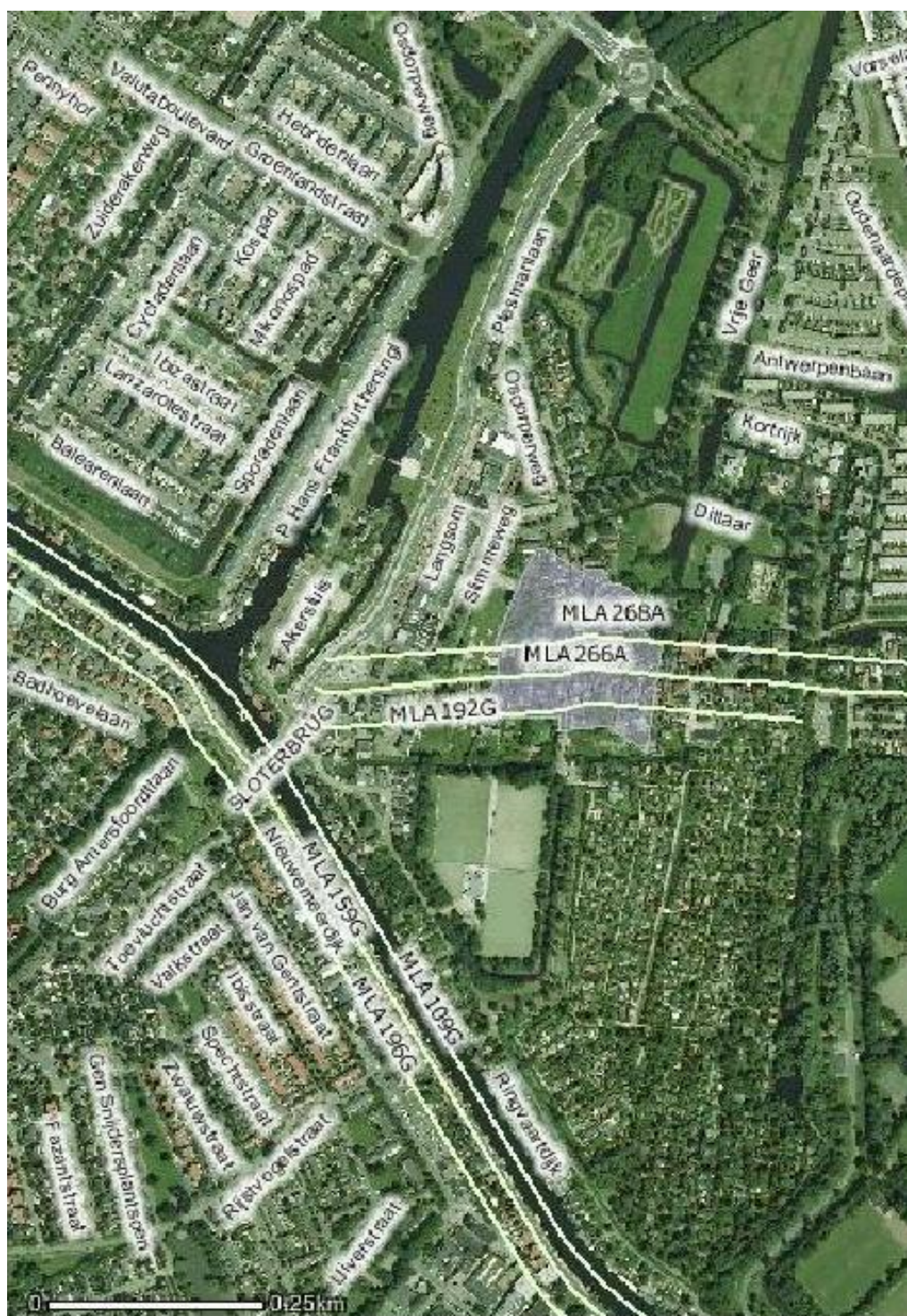
- Het is van essentieel belang dat nieuwbouw in en rond het dorp wordt gesitueerd in de kavelrichting en zich voegt naar het patroon van sloten en stegen. Nieuwbouw dient zo te worden geplaatst, dat geen belangrijke zichtlijnen worden dichtgezet.
- Bijgebouwen, aan- en uitbouwen op het achter- en zijerf nemen nooit meer dan de helft van de oorspronkelijke oppervlakte in beslag. De oorspronkelijke oppervlakte is de ruimte vanaf de perceelsgrenzen tot de gevellijn van het hoofdgebouw zonder gelijktijdig met het hoofdgebouw of

- later gerealiseerde aan-/uitbouwen of bijgebouwen.
- Het vastleggen van een maximale bouwhoogte is van groot belang voor het instandhouden van de hiërarchie binnen het dorp, het zichtbaar houden van de kerktorens en het behouden van het kleinschalig karakter. Binnen de dorpskern aan de Sloterweg is een bouwhoogte van max. 2 lagen + kap mogelijk, aan de stegen en op de achtererven maximaal 1 laag + kap.
- Voorheen kende Sloten meer winkels en ambachtelijke bedrijvigheid dan nu. Aan de bebouwing is dit duidelijk afleesbaar. Het verdient aanbeveling kleinschalige bedrijvigheid in daarvoor geschikte panden ook in de toekomst mogelijk te maken (binnen de randvoorwaarden m.b.t. parkeren).
- De Sloterweg is de hoofdstraat van het dorp, de stegen hebben een duidelijk ondergeschikt karakter met meer bescheiden bebouwing.

10.3.4 Archeologie Dorp Sloten

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van de Provinciale Cultuurnota Noord-Holland de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland ontwikkeld. Bijgaand is een uitsnede opgenomen van deze kaart voor het Dorp Sloten.

Uit de kaart blijkt dat een deel van Dorp Sloten (rondom de kruising Osdorperweg - Sloterweg) en de zone van 50 meter aan weerszijden van de Sloterweg is aangeduid als gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. In het bestemmingsplan heeft dit gebied daarom de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" gekregen. Dat betekent dat bij concrete bouwinitiatieven (groter dan 100 m²) in dit gebied, ook het aspect archeologie meegenomen zal moeten worden bij de omgevingsvergunningverlening. Dit komt erop neer dat alleen een omgevingsvergunning verkregen kan worden indien er archeologisch onderzoek is uitgevoerd.



Archeologische waardenkaart voor Dorp Sloten
 (Bron: Cultuurhistorische waardenkaart, provincie Noord-Holland)

10.3.5 Archeologie Ringvaartdijk Oost

De bekende en potentiële archeologische waarden van het gebied van de Ringvaartdijk zijn door middel van het archeologisch bureauonderzoek in kaart gebracht. Hierbij is gebruik gemaakt van bodemkaarten en van geologische, topografische en historische kaarten, het Archeologisch Informatiesysteem (Archis2) van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM), de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en overige relevante literatuur.

Op basis van de landschappelijke en archeologische gegevens uit het bureauonderzoek geldt voor het plangebied een lage archeologische verwachting voor het aantreffen van archeologische waarden vanaf de Bronstijd tot en met de Nieuwe Tijd.

De geologische en geomorfologische ligging ondersteunt de toekenning van deze verwachtingswaarde. Het tracé ligt te midden van oude veengronden die in het verleden tot aanzienlijke diepte zijn afgegraven. Het plangebied bevindt zich aan de rand van het voormalige Haarlemmermeer en heeft voor de droogmakerij blootgesteld gestaan aan de invloeden van het oprukkende water. De ophoging en verbreding van de dijk is jong dateert uit de periode 1840-1848. Bewoning concentreerde zich tot voor die tijd op de (kunstmatig aangelegde) hoger gelegen terp van het dorp Sloten. De Ringvaartdijk diende als buffer tegen de inmiddels drooggemaakte Haarlemmermeerpolder.

Hoofdstuk 11 Juridische planbeschrijving

11.1 Algemeen

Het bestemmingsplan 'Dorp Sloten' uit 1995 is meer dan 10 jaar oud en daardoor aan herziening toe. Eind 2009 is de 'Visie Dorp Sloten' vastgesteld, waarin met participatie van de bewoners een visie op de toekomst van Dorp Sloten is opgesteld (hierna de Dorpsvisie). Deze Dorpsvisie vormt een belangrijke bouwsteen voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. Met dit nieuwe bestemmingsplan is dan ook beoogd om voor Dorp Sloten een actuele planologisch-juridische regeling op te stellen, waarin de bouwstenen van de 'Dorpsvisie' zijn vertaald.

Daarnaast is met dit bestemmingsplan beoogd om de Ringvaartdijk Oost te versterken en her in te richten ten behoeve van de aanleg van de Groene AS en een kabel- en leidingentracé.

11.2 Bestemmingsplanvorm

In de Dorpsvisie is aangegeven dat een aantal karakteristieke waarden van Dorp Sloten behouden moeten blijven en zijn een aantal ontwikkelingen aangegeven die de ruimtelijke kwaliteit van Dorp Sloten kunnen verbeteren. Deze uitgangspunten zijn vertaald naar het nieuwe bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost' is daarmee voor het gedeelte van Dorp Sloten in hoofdzaak een consoliderend bestemmingsplan, gericht op het behoud van de karakteristieke waarden van het dorp. Daarnaast bevat het bestemmingsplan een aantal wijzigingsbevoegdheden om de in de Dorpsvisie aangegeven ontwikkelingen in de toekomst mogelijk te maken.

Voor het gedeelte van de Ringvaartdijk Oost is het een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. De beoogde nieuwe situatie is in het bestemmingsplan vastgelegd.

11.3 regels en bestemmingen

De planregels zijn verdeeld in vier hoofdstukken:

1. In het eerste hoofdstuk de inleidende regels, met daarin de begrippen en de wijze van meten;
2. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde regels worden opgesomd. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
3. In het derde hoofdstuk staan de algemene bepalingen, die betrekking hebben op in beginsel alle voorafgaande planregels. Hierbij gaat het om de anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene

- afwijkingsregels, en algemene wijzigingsregels.
4. En tot slot in hoofdstuk 4 de overgangsregels en de slotregel.

11.4 Artikelgewijze toelichting

Artikelgewijze toelichting

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

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen

Hierin zijn de begrippen vermeld zoals die in het SVBP2008 zijn opgenomen, aangevuld met een groot aantal begrippen waarvoor gebruik is gemaakt van de Handreiking bestemmingsplannen van de gemeente Amsterdam en de NIROV-uitgave 'Op de digitale leest'.

Artikel 2: wijze van meten

Ook hiervoor zijn de standaarden uit het SVBP2008 overgenomen. Verder is onder meer de wijze van meten van de bouwdiepte aangegeven. Met de bouwdiepte is de ondergrondse diepte van een gebouw bedoeld.

Hoofdstuk 2: Bestemmingen

Artikel 3: Agrarisch met waarden

De agrarische functie van deze gronden is beperkt tot agrarisch natuurbeheer (beweiding en maaien). Grondgebonden veehouderij in combinatie met agrarisch natuurbeheer is derhalve mogelijk (koeien en schapen).

Het in omvang zeer beperkte gebiedje leent zich niet voor andere vormen van agrarisch gebruik zoals intensieve veehouderij of glastuinbouw. Bovendien is de polders hier van oudsher te nat voor akkerbouw of tuinbouw. Vanwege de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van dit natte en waterrijke open landschap zijn akkerbouw en tuinbouw hier niet gewenst. Ook glastuinbouw, sierteelt en boom- en fruitteelt zijn hier vanwege de karakteristieke openheid niet gewenst.

Werkzaamheden die de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het waterrijke veenweidegebied kunnen aantasten zijn alleen met een aanlegvergunning toelaatbaar.

Wel is het mogelijk om bruggetjes en hekjes te bouwen ten behoeve van de laarzenpaden (met een hoogte van maximaal 1.50 meter). Werkzaamheden ten behoeve van de verbetering van de habitat van weidevogels of het ophogen van het waterpeil worden tot het normale onderhoud en beheer van dit gebied gerekend en zijn niet aanlegvergunningplichtig.

Artikel 4: Bedrijf

Deze bestemming is toegekend aan de bestaande bedrijven langs en achter het bebouwingslint van de Sloterweg en de Osdorperweg, en voor de bestaande bedrijven aan de Akersluis. De bedrijvenstrook aan het Langsom

heeft de bestemming 'Bedrijventerrein' gekregen. De meeste van deze bedrijven hadden in het geldende bestemmingsplan al een bedrijfsbestemming. Voor de toelatingsregeling van de bedrijven is gebruik gemaakt van de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering" en de daarin opgenomen 'Staat van Bedrijfsactiviteiten-functiemenging'. Het milieu aan de Sloterweg kan immers niet als een bedrijventerrein worden aangemerkt. Wonen en bedrijvigheid komen naast elkaar voor en ook detailhandel en dienstverlening zijn mogelijk in dit gebied.

Toegestaan zijn bedrijven in de categorieën A en B.

Niet toelaatbaar zijn categorie C-bedrijven met in potentie een grote verkeersaantrekkende werking die zijn aangewezen op een hoofdontsluitingsweg.

De Sloterweg en de Osdorperweg hebben niet de capaciteit van een hoofdontsluitingsweg, en vanwege de situering van deze bedrijfsbestemmingen in het centrum van het dorp is zwaar vrachtverkeer hier ook niet gewenst.

Het hoveniersbedrijf aan de Vrije Geer en het gemaal aan de Slotervaart hebben een maatbestemming gekregen. Aan de Vrije Geer is een hoveniersbedrijf nog passend, maar is andere bedrijvigheid vanwege het landelijk dorpse karakter van deze omgeving, niet zonder meer aanvaardbaar. Ook voor het gemaal geldt dat op deze locatie aan het water niet zonder meer andere bedrijfsfuncties kunnen worden toegelaten.

Artikel 5: Bedrijventerrein

Deze bestemming is gebruikt voor de strook met bedrijven tussen het Langsom en de Slimmeweg.

Voor de vestigingsregeling is aangesloten bij de regeling in het geldende bestemmingsplan. Toegelaten zijn kantoren en bedrijven in de categorieën 1 t/m 3 van de Staat van bedrijfsactiviteiten – bedrijventerreinen. Net als in het vorige bestemmingsplan worden nieuwe garage- en autobedrijven in beginsel niet toegelaten. De bestaande garage- en autobedrijven zijn gerespecteerd en hebben een positieve bestemming gekregen.

Artikel 6: Cultuur en Ontspanning

Deze bestemming is gebruikt voor de Molen van Sloten en het daarin gevestigde educatiecentrum/museum. De molen mag ook worden gebruikt voor ateliers en een galerie.

Ook kleinschalige horeca ten dienste van de bezoekers van de molen is toegestaan. Maar in de molen mag geen café, restaurant of zalenverhuur worden gevestigd.

Artikel 7: Detailhandel

Deze bestemming is gebruikt voor de bestaande winkel aan de Slimmeweg. De bouw mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan zijn hier overgenomen.

Op de verdieping is hier horeca toegestaan.

Artikel 8: Gemengd

Deze bestemming is gebruikt voor de bebouwing langs de Sloterweg en de Osdorperweg. In dit oude dorpshart is de woonfunctie van oudsher gemengd

met winkeltjes en kleinschalige bedrijvigheid. In het vorige bestemmingsplan was daarvoor de bestemming 'Wonen kernbebouwing' gebruikt. In het nieuwe bestemmingsplan is daarvoor, conform het SVBP2008 de bestemming Gemengd gebruikt. Daarbinnen is wonen, kleinschalige detailhandel en dienstverlening, en lichte bedrijvigheid (categorie A) toegestaan. De bestaande horeca, kantoren en zwaardere bedrijvigheid zijn aangeduid, omdat de vestiging van nieuwe horecazaken niet zomaar overal wenselijk is en de vestiging van kantoren en zwaardere bedrijvigheid hier vanwege het woon- en leefmilieu niet is gewenst. Verder heeft de bestaande bedrijvigheid op de achtererven de bestemming bedrijf gekregen.

Om te voorkomen dat hier te grootschalige detailhandel wordt gevestigd, is geregeld dat de voorgevel per detailhandelsvestiging niet breder dan 11 meter mag zijn. Op die wijze kan worden voorkomen dat een aantal geschakelde panden worden doorgebroken ten behoeve van één grote vestiging. Dat is niet wenselijk omdat het kleinschalige karakter van het dorpshart daardoor te zeer wordt aangetast.

Artikel 9: Groen

Deze bestemming is niet alleen gebruikt voor de groene bermen en sloten, maar ook voor de speeltuin en de ecologische verbindingstroken langs de Slotervaart en de Ringvaart. Ten behoeve van deze specifieke functies als speeltuin en ecologische verbindingzones is een aanduiding gebruikt. De ecologische verbindingzone is in het bestemmingsplan geborgd door een aanlegvergunningsvereiste voor werken en werkzaamheden die de ecologische verbindingfunctie kunnen aantasten.

Artikel 10: Horeca

Deze bestemming is gebruikt voor restaurant Syriana aan de Akersluis, café-restaurant de Halve Maan aan de Sloterweg en de snackbar aan het Langsom. Zwaardere horeca, zoals bijvoorbeeld een discotheek of een zalencentrum is onder meer vanwege de parkeer- en verkeerssituatie en het woon- en leefmilieu, op deze locaties niet toegestaan.

Artikel 11: Kantoor

Deze bestemming is gebruikt voor het bestaande kantoor op de hoek van de Sloterweg en het Ditlaar. De huidige situatie is hier bestemd en de bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan.

Artikel 12: Maatschappelijk

Deze bestemming is gebruikt voor de bestaande maatschappelijke voorzieningen zoals de kerken met begraafplaats, de school met schoolplein, de speeltuin en het verenigingsgebouw. De speeltuin en de begraafplaats hebben een aanduiding gekregen omdat deze functies zo specifiek zijn (weinig bebouwing en veel open ruimte) dat een andere maatschappelijke functie niet zomaar op die locatie past. Ter plaatse van de aanduiding 'speeltuin' is derhalve uitsluitend een speeltuin toegestaan, en ter plaatse van de aanduiding 'begraafplaats' uitsluitend een begraafplaats.

Artikel 13: Recreatie

Deze bestemming is gebruikt voor de volkstuinten ten zuiden van de Sloterweg. De bestaande situatie is hier bestemd en de bouw- en

gebruiksmogelijkheden zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan.

Artikel 14: Sport

Deze bestemming is gebruikt voor de hockeyvelden en verenigingsgebouwen. De bestaande situatie is hier bestemd en de bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan. Conform de 'Dorpsvisie' is geen uitbreiding van het terrein mogelijk gemaakt.

Artikel 15: Tuin

Deze bestemming is gebruikt voor de bestaande voortuinen van een aantal woningen aan de Sloterweg en de Osdorperweg, maar ook voor een aantal groene achterterreinen ten zuiden van de Sloterweg en een aantal bestaande groene achterterreinen die grenzen aan de weilanden van de Vrije Geer. In deze tuinen is geen bebouwing toegestaan. Deze groene tuinen zijn belangrijk voor het karakter van Sloten als 'dorp in het groen' en hebben daarom ook een groene bestemming gekregen.

Artikel 16: Verkeer

Deze bestemming is gebruikt voor de bestaande doorgaande wegen. Maar voor de karakteristieke groene bermen en bermsloten is de bestemming groen of water gebruikt. Aanpassingen van het profiel van de weg zijn alleen mogelijk als dat binnen de verkeersbestemming past. De groene bermen en de bermsloten moeten behouden blijven.

Artikel 17: Verkeer-Verblijfsgebied

Deze bestemming is gebruikt voor ontsluitingswegen die tevens een verblijfsfunctie hebben. Maar voor de karakteristieke groene bermen en bermsloten is de bestemming groen of water gebruikt. Aanpassingen van het profiel van de weg zijn alleen mogelijk als dat binnen de verkeers- en verblijfsgebied bestemming past. De groene bermen en de bermsloten moeten behouden blijven.

Artikel 18: Water

Deze bestemming is gebruikt voor al het karakteristieke water in het plangebied. Deze watergangen en sloten hebben een belangrijke functie voor de waterberging en afwatering in het gebied en in hun verloop is de oorspronkelijke verkaveling en ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied nog herkenbaar.

Artikel 19: Wonen

Deze bestemming is gebruikt voor de woningen, buiten het karakteristieke dorpshart. Voor de woningen is onderscheid gemaakt tussen het hoofdgebouw (meestal in 2 bouwlagen met een kap) en de bijgebouwen aan- en uitbouwen (maximaal 1 bouwlaag met een kap). Het hoofdgebouw is uitsluitend binnen het op de verbeelding weergegeven bouwvlak toegestaan. Buiten dat bouwvlak zijn ook bijgebouwen/aan- en uitbouwen toegestaan. Voor de bijgebouwen geldt dat deze uitsluitend achter de voorgevel van het bijbehorende hoofdgebouw zijn toegestaan en dat ze tenminste 2 meter uit de oever van het water moeten blijven.

Het medegebruik van de woning voor praktijk of vrije beroepsuitoefening aan huis is toegestaan, evenals het medegebruik voor consumentverzorgende dienstverlening. Dat betekent dat tandarts met een praktijk aan huis is toegestaan, maar bijvoorbeeld ook een kleine kapsalon, schoonheidssalon of nagelstudio aan huis. Deze activiteiten moeten wel worden uitgeoefend door de bewoner van het huis. Het is dus niet toegestaan om delen van de woning (bijvoorbeeld een groot bijgebouw) bedrijfsmatig aan derden te verhuren voor praktijk- of kantoorruimte. De woonfunctie mag niet door deze activiteiten worden verdrongen. Daarom is als voorwaarde opgenomen dat de activiteiten moeten worden beperkt tot maximaal 40% van de bruto grondoppervlakte van de woning tot een maximum van 150 m².

Artikel 20: Wonen - Woonwagenstandplaatsen

Deze bestemming is gebruikt voor het bestaande woonwagencentrum. Vergeleken met het geldende bestemmingsplan is een flinke verruiming van de bouwhoogte opgenomen. Voor de woonwagens is een bouwhoogte toegestaan van maximaal 7,50 meter. Voor elke woonwagen is een bouwvlak aangewezen. Verder is zoveel mogelijk de regeling uit het geldende bestemmingsplan overgenomen.

Dubbelbestemmingen

Artikel 21: Leiding

Deze dubbelbestemming is gebruikt voor de gasleiding langs het Ditlaar. De beschermingszone van deze leiding loopt over het plangebied. De regels van deze dubbelbestemming hebben voorrang op de onderliggende bestemmingen. Dat betekent dat er geen grondbewerkingen zijn toegestaan zonder advies van de leidingbeheerder (aanlegvergunningstelsel).

Artikel 22: Waarde Cultuurhistorie

Dit is een dubbelbestemming ter bescherming van het karakteristieke dorpse karakter van het dorps hart. De regels van deze bestemming hebben voorrang op de bouw- en gebruiksregels van de onderliggende bestemmingen. Dat betekent dat er geen beperkingen gelden voor bouwen waarbij de bestaande maatvoering, de bestaande kapvorm en nokrichting, en de bestaande gevelindeling worden aangehouden. Maar indien daarvan wordt afgeweken is een afwijking nodig. Daarbij dient aan de hand van een deskundigenadvies te worden beoordeeld of de bouwplannen niet in strijd zijn met het karakteristieke dorpse karakter van het dorps hart.

Artikel 23: Waterstaat-Waterkering

Deze dubbelbestemming moet bescherming geven aan de bestaande waterkeringen in het gebied (zie hoofdstuk 8 Water). Voor bouwen in deze zone is een afwijking nodig, waarbij de gemeente advies over de belangen van de waterkering inwint bij de beheerder van de waterkering. Een aanlegvergunning is niet nodig omdat dit afdoende is geregeld in de keur van het waterschap. Voor graafwerkzaamheden in de dijk is namelijk al een keurvergunning van het waterschap nodig. Het zou dubbelop zijn als voor diezelfde waterbelangen ook nog eens een aanlegvergunning volgens het bestemmingsplan nodig is.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Artikel 24 Anti-dubbeltelbepaling

De anti-dubbeltelbepaling, een doeltreffender formulering dan de vroeger gehanteerde term "dubbeltelbepaling", beoogt te voorkomen dat door het herhaaldelijk gebruik van dezelfde oppervlakte van gronden als berekeningsgrondslag voor de oppervlaktebepaling van met name gebouwen, er op het betreffende of het aangrenzende perceel een situatie ontstaat die in strijd is met het bestemmingsplan.

Door het "overhevelen" van gronden tussen percelen, via al of niet tijdelijke huurcontracten of eigendomsoverdrachten, zou op een van de percelen of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte kunnen ontstaan, die groter is dan het bestemmingsplan blijkens de regels beoogt toe te staan.

Artikel 25 Algemene bouwregels

In deze bepaling is een regeling opgenomen voor bestaande en vergunde maatvoering en situering van bebouwing die afwijkt van de voorgeschreven bouwregels. In dat geval gaan de bestaande en vergunde maten en situering voor. Vervangende nieuwbouw mag in deze bestaande maatvoering worden gerealiseerd en op de bestaande locatie. Ook bij aan en uitbouwen mag de bestaande en vergunde maatvoering worden voortgezet.

Artikel 26 Algemene gebruiksregels

In artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is bepaald dat het verboden is om gronden zonder vergunning te gebruiken in strijd met dit bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is daarop aangesloten door expliciet een aantal gebruiken op te sommen die als strijdig met het bestemmingsplan worden aangemerkt.

De reden om hier een seksinrichting expliciet te benoemen als strijdig gebruik, is dat dergelijke inrichtingen vanaf 1 oktober 2000 als een reguliere bedrijfstak worden beschouwd en zich derhalve ook onder een bedrijfsbestemming zouden kunnen vestigen, tenzij het bestemmingsplan zich daartegen expliciet uitspreekt. Omdat een seksinrichting in het plangebied niet wenselijk wordt geacht, is de vestigingsmogelijkheid hier uitgesloten.

Artikel 27 Algemene afwijkingsregels

De regels bevatten een algemene afwijkingsbevoegdheid om een aantal nodige zaken en ondergeschikte afwijkingen mogelijk te maken. Het betreft met name:

- nutsbebouwing en bebouwing die nodig is ten behoeve van het verkeer binnen een zone van 1 meter naast de verkeers- bestemmingen;
- geringe afwijkingen van de ligging van bestemmings- en bouwgrenzen en andere grenzen, voorzover die nodig zijn ter aanpassing van het plan aan de bij uitmeting blijken de werkelijke toestand van het terrein;
- afwijkingen van bepalingen, gesteld ten aanzien van maten en percentages.

Artikel 28 Algemene wijzigingsregels

In de regels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Daarmee worden de beoogde woningbouwplannen voor de locatie Lies Bakhuizenlaan mogelijk gemaakt.

In de wijzigingsregels zijn de voorwaarden opgenomen waarbinnen het dagelijks bestuur de bestemmingsregeling voor deze locatie mag wijzigen. De randvoorwaarden zijn toegespitst op de locatie. Maximaal 9 woningen en een maximale bouwhoogte van 8 meter. Ten behoeve van een uitwerking zal op de relevante aspecten nader (milieu) onderzoek moeten plaatsvinden (bijvoorbeeld Flora en fauna, bodem, geluid, luchtkwaliteit, archeologie).

Hoofdstuk 4: Overgangs en slotregels

Artikel 29 Overgangsbepalingen

Uitgangspunt in een nieuw bestemmingsplan is dat bestaande bouwwerken en gebruiksvormen in principe positief worden bestemd, dus als zodanig als recht zijn toegestaan.

De overgangsrechtelijke bepalingen dienen om te waarborgen dat een bestaand bouwwerk of een bestaand gebruik dat niet in overeenstemming is met het nieuwe plan en waarvan sloop respectievelijk beëindiging wordt beoogd, als zodanig voorlopig kan blijven voortbestaan. Het bouwwerk of gebruik wordt dan als zodanig gedoogd totdat in de loop van de planperiode wordt beslist over sloop respectievelijk beëindiging.

Bouwwerken en gebruiksvormen die al strijd zijn met het vorige bestemmingsplan worden expliciet uitgesloten van het overgangsrecht van het nieuwe plan. Ze worden niet gedoogd onder het nieuwe plan, maar blijven in strijd daarmee. Handhaving door sloop respectievelijk gebruiksbeëindiging blijft een optie.

Uitgangspunt is dat overgangsrechtelijke situaties, zowel voor bouwen als voor gebruik, uitzonderingen zijn. Die situaties worden tijdelijk gedoogd. De bepalingen van het overgangsrecht zijn voorgeschreven in het Bro. Deze bepalingen zijn zodoende overgenomen.

Artikel 30 Slotregel

Bij deze regel is vermeld hoe het plan kan worden aangehaald.

11.5 Digitaal raadpleegbaarplan

Het plan is gemaakt met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende voorschriften.

Het bestemmingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen de voorschriften die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker voor particulieren. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papierplan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

Hoofdstuk 12 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan gaat voor het gedeelte van Dorp Sloten uit van het vastleggen van de bestaande situatie. Het plan is dus consoliderend van aard en nieuwe ontwikkelingen worden bij recht niet mogelijk gemaakt. Doordat het bestemmingsplan de bestaande situatie vastlegt, is het in feite al uitgevoerd. Derhalve is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verzekerd. Er kan daarom afgezien worden van het vaststellen van een grondexploitatieplan ex artikel 6.12 Wro.

Nieuwe ontwikkelingen worden uitsluitend mogelijk gemaakt via wijzigingsbevoegdheden. Aan de wijzigingsbevoegdheden die ontwikkelingen mogelijk maken, is de voorwaarde verbonden dat planwijziging alleen kan plaatsvinden als het verhaal van kosten van de grondexploitatie voor de gemeente over de in het wijzigingsplan begrepen gronden via een exploitatieplan of anderszins is verzekerd. Kostensoorten zoals genoemd in de artikelen 6.2.3 en 6.2.4 van het Bro kunnen zo worden verhaald.

Voor de beoogde herinrichting van de Ringvaartdijk Oost is in december 2011 een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen het stadsdeel Nieuw-West, gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland, Waternet, Hoogheemraadschap AGV en het Hoogheemraadschap Rijnlanden. In deze samenwerkingsovereenkomst is onder meer de financiering van het integrale project geregeld zodat het verhaal van kosten als bedoeld in de artikelen 6.2.3 en 6.2.4 van het Bro is verzekerd.

Hoofdstuk 13 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

13.1 Vooroverleg ex art. 3.3.1 Bro

In het kader van artikel 3.1.1 Bro is overleg gevoerd worden over het voorontwerpbestemmingsplan met de gebruikelijke overlegpartners in het kader van de ruimtelijke ordening, waaronder het waterschap en de provincie Noord-Holland. De resultaten van dit overleg zijn vermeld in de Nota van Antwoord Inspraak en Artikel 3.1.1 Bro overleg, die als bijlage achter deze toelichting is opgenomen.

13.2 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost' heeft gedurende de periode van 19 april tot en met 30 mei 2012 ter inzage gelegen. In deze periode zijn 50 zienswijzen ingediend. De beantwoording van deze zienswijzen en een overzicht van de ambtshalve doorgevoerde wijzigingen zijn opgenomen in de Nota van Zienswijzen die als bijlage achter deze toelichting is opgenomen.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	natuurtoets Ringvaartdijk Oost;
Bijlage 2	startnotitie Ringvaartdijk Oost;
Bijlage 3	variantennota Ringvaartdijk Oost;
Bijlage 4	rapport externe veiligheid;
Bijlage 5	nota van antwoord inspraak en artikel 3.1.1 Bro overleg;
Bijlage 6	nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen;
Bijlage 7	beantwoording nagekomen zienswijze nr. 51 van de heer Van Gerwen;
Bijlage 8	aanmeldingsnotitie dijkverbetering Ringvaartdijk Oost, m.e.r. beoordeling;
Bijlage 9	verslag van inspraak, dijkverbeteringsplan Ringvaartdijk Oost;
Bijlage 10	notitie vleermuisonderzoek Ringvaartdijk Oost.

