# De Aker

# Inhoudsopgave

**Toelichting** **5**

**Hoofdstuk 1 Inleiding** **6**
1.1 Aanleiding 6
1.2 Bevoegdheden 6
1.3 Leeswijzer 6

**Hoofdstuk 2 Plankader** **7**
2.1 Ligging en begrenzing 7
2.2 Doelstelling 10
2.3 Geldend planologisch kader 10
2.4 Beschrijving van het plangebied 11
2.5 Geschiedenis van het plangebied 11

**Hoofdstuk 3 Beleidskader** **14**
3.1 Rijksbeleid 14
3.2 Provinciaal beleid 15
3.3 Regionaal beleid 16
3.4 Gemeentelijk beleid 18

**Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader** **26**
4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten 26
4.2 Eden locatie 30
4.3 Project Zwarte Pad 31
4.4 Woonboten 31

**Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordelings)plicht** **32**

**Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren** **33**
6.1 Algemeen 33
6.2 Beleid en regelgeving 33
6.3 Verkeer 35
6.4 Parkeren 35

**Hoofdstuk 7 Geluid** **39**
7.1 Algemeen 39
7.2 Beleid en regelgeving 39
7.3 Resultaten onderzoeken 40

**Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit** **43**
8.1 Algemeen 43
8.2 Beleid en regelgeving 43
8.3 Resultaten onderzoeken 45

**Hoofdstuk 9 Bodem** **46**
9.1 Algemeen 46
9.2 Beleid en regelgeving 46
9.3 Resultaten onderzoeken 47

**Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie** **49**
10.1 Algemeen 49
10.2 Beleid en regelgeving 49
10.3 Resultaten onderzoeken 51

**Hoofdstuk 11 Duurzaamheid** **53**
11.1 Algemeen 53

11.2 Beleid en regelgeving 53
11.3 Specifiek plan/project 54

**Hoofdstuk 12 Externe veiligheid 55**
12.1 Algemeen 55
12.2 Beleid en regelgeving 55
12.3 Resultaten onderzoeken 57
12.4 Verantwoording groepsrisico 57
12.5 Conclusie 57

**Hoofdstuk 13 Luchthavenindelingbesluit 58**

**Hoofdstuk 14 Milieuhinder bedrijvigheid 60**
14.1 Algemeen - Functiemenging 60
14.2 Resultaten onderzoeken 61

**Hoofdstuk 15 Natuur en Landschap 62**
15.1 Algemeen 62
15.2 Beleid en regelgeving 62
15.3 Conclusie 66

**Hoofdstuk 16 Water 67**
16.1 Algemeen 67
16.2 Beleid en regelgeving 67
16.3 Watertoets 71
16.4 Conclusie 72

**Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving 73**
17.1 Algemeen 73
17.2 Artikelgewijze toelichting 74

**Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid 81**

**Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 82**
19.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro) 82
19.2 Maatschappelijk overleg 87

# Toelichting

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan ‘De Aker' vertaalt het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van stadsdeel Nieuw-West (gemeente Amsterdam) in een actuele juridisch planologische regeling. Het geeft aan op welke gronden welke functies zijn toegestaan en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het plan heeft in hoofdzaak betrekking op woonwijk De Aker.

De aanleiding voor het opstellen van het plan is dat de Wet ruimtelijke ordening voorschrijft dat bestemmingsplannen niet ouder mogen zijn dan 10 jaar. Een aantal van de bestemmingsplannen die door voorliggend plan worden vervangen zijn ouder dan 10 jaar.

In december 2013 is de 'Startnotitie bestemmingsplan 'De Aker" vastgesteld door de toenmalige stadsdeelraad van stadsdeel Nieuw-West. Doel van het plan is om een actueel toetsingskader te creëren voor het plangebied. In het plangebied spelen geen concrete (grootschalige) nieuwbouwontwikkelingen. Het betreft daarom in hoofdzaak een conserverend plan.
Diverse verleende vergunningen worden in het nieuwe bestemmingsplan meegenomen.

## 1.2 Bevoegdheden

Sinds 19 maart 2014 is de bestuursstructuur van de gemeente Amsterdam gewijzigd. De bevoegdheid om een herziening van het bestemmingsplan vast te stellen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ligt sinds die datum bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Wel is in de voorbereidende fase, op grond van de Verordening op de bestuurscommissies 2013, het voorontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage gelegd door de bestuurscommissie van stadsdeel Nieuw-West. Na de inspraakfase start de wettelijk vastgelegde bestemmingsplanprocedure door tervisielegging voor zienswijzen van het ontwerpbestemmingsplan door B&W van de gemeente Amsterdam. Na afloop van de tervisielegging besluit de gemeenteraad van Amsterdam over vaststelling van het plan.

## 1.3 Leeswijzer

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

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

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader en de plangrenzen. Daarnaast wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het plangebied en wordt een beschrijving gegeven van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. De structuur van het plangebied en de ontwikkelingen, voor zover aanwezig, worden weergegeven in hoofdstuk 4. In de hoofdstukken 5 tot en met 16 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 17 wordt uitgelegd op welke wijze het plan, in juridische zin, is vertaald. In hoofdstuk 18 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan en tot slot behandelt hoofdstuk 19 de maatschappelijke uitvoerbaarheid, te weten: het overleg met andere betrokken overheden (ex artikel 3.1.1 Bro), de inspraakreacties op het voorontwerp en de zienswijzen op het ontwerp.

# Hoofdstuk 2 Plankader

## 2.1 Ligging en begrenzing

Het plan ontleent zijn naam aan woonwijk De Aker in voormalig stadsdeel Osdorp. Het plangebied is gelegen in het zuidwestelijk deel van stadsdeel Nieuw-West. Het is gebruikelijk de plangrenzen van bestemmingsplannen te laten lopen door het midden van belangrijke structurerende wegen en waterlopen. Ander uitgangspunt is dat wordt aangesloten op de plangrenzen van omliggende bestemmingsplannen. De op onderstaande kaarten aangegeven grenzen van het plangebied zijn:

- aan de westzijde: de westzijde van de wijkontsluitingsweg T106/Ookmeerweg (aansluitend op bestemmingsplan Lutkemeerpolder);

- aan de noordzijde: het midden van de waterloop aan het Hogeboomspad;

- aan de noordoostzijde: het midden van de Baden Powellweg;

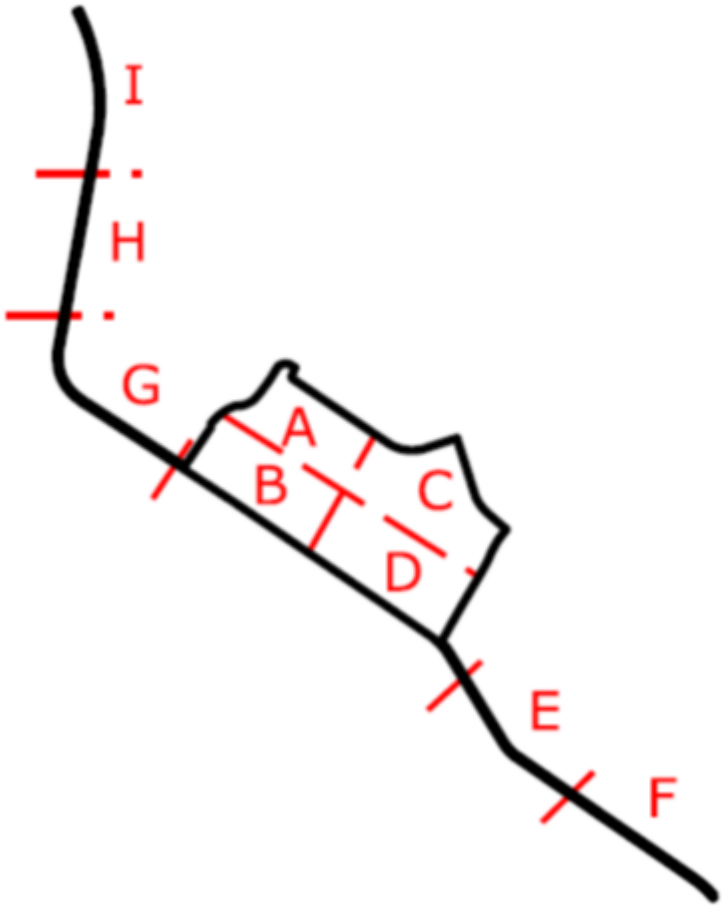
- aan de zuidoostzijde: het midden van de Slotervaart;

- aan de zuidwestelijke zijde: het midden van de Ringvaart

- de afbeeldingen in onderstaande geven de plangrenzen aan. Bij de eerste afbeelding zijn tevens de herziene bestemmingsplannen aangegeven. De tweede afbeelding betreft een luchtfoto. De eerste 2 afbeeldingen geven echter geen volledige weergave van de plangrenzen. Dit heeft te maken met de schaalgrootte/vorm van het volledige plangebied. De complete begrenzing van het plangebied wordt schematisch weergegeven in de derde afbeelding in onderstaande (inclusief indeling in deelgebieden). Reden waarom voor deze begrenzing is gekozen heeft te maken met het volgende: In 2014 is het grondgebied van de gemeente Amsterdam uitgebreid waarbij de gemeentegrens is verlegd van de oever van de Ringvaart naar het hart van de Ringvaart. De dunne strook water, inclusief woonboten, die daardoor is toegevoegd aan de gemeente Amsterdam loopt vanaf Halfweg (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude) tot aan de Nieuwe Meer/het Amsterdamse Bos (gemeente Amstelveen/gemeente Haarlemmermeer). Deze grenswijziging is meegenomen in dit plangebied zodat ook hiervoor een actueel juridisch planologisch kader geldt dat door de gemeente Amsterdam is vastgesteld. Verwezen wordt verder naar de verbeelding (plandelen E, F, G, H, I)

*Afbeelding 1: plangrenzen bestemmingsplan 'De Aker'*

*Afbeelding 2: plangrenzen bestemmingsplan 'De Aker' / luchtfoto.*




*Afbeelding 3: schematisch overzicht plangebied + indeling deelgebieden*

## 2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een actuele planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit plan beoogt hierin te voorzien. Het doel van het plan is vooral conserverend van aard. Dat wil zeggen dat het plan in hoofdzaak de bestaande bouw- en gebruiksrechten vastlegt.

## 2.3 Geldend planologisch kader

Met de vaststelling van voorliggend plan worden diverse bestemmingsplannen (gedeeltelijk) vervangen. In onderstaande wordt aangegeven welke plannen dit zijn. Voor wat betreft de bestemmingsplannen die uitsluitend betrekking hebben op de grenscorrectie langs de Ringvaart (zie plandelen E, F, G, H en I in bovenstaande) wordt dit voor alle duidelijkheid apart vermeld. Het gaat om de volgende plannen:

- bestemmingsplan de Aker I (2000)
- bestemmingsplan de Aker II (2000)
- bestemmingsplan de Aker III (2000)
- bestemmingsplan de Aker IV (2007)
- bestemmingsplan T-106 (1995)
- bestemmingsplan De Terp (2013)
- bestemmingsplan MAP II (1993)
- bestemmingsplan Lijnden (grenscorrectie)
- bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost (grenscorrectie)

- bestemmingsplan Zwanenburg (grenscorrectie)
- bestemmingsplan Buitengebied Noord (grenscorrectie)
- beheersverordening Haarlemmermeer BADTOBERO (grenscorrectie)
- bestemmingsplan Haarlemmermeer Noordwest Groengebieden 2010 (grenscorrectie)

## 2.4 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied is destijds gefaseerd tot ontwikkeling gebracht, waarbij de Middelveldsche Akerpolder in deelgebieden is opgedeeld. Na realisatie zijn er meerdere conserverende bestemmingsplannen gemaakt. De begrenzingen van die bestemmingsplannen (Aker I tot en met Aker IV) komen in hoofdlijnen overeen met de indeling in het nu voorliggende plan. Daarnaast omvat het nieuwe bestemmingsplan het restant van plangebied T-106, het restant van plangebied MAP II (inclusief bestemingsplan De Terp) en de grenscorrectie langs de Ringvaart.

De gebieden in de bestemmingsplannen Aker I tot en met IV zijn overwegend ingevuld als woongebied. In een periode van circa 15 jaar tijd (1988 tot en met 2003) zijn grote delen van de Middelveldsche Akerpolder (MAP) met overwegend agrarische bedrijven (tuinders) en sportvelden getransformeerd naar woonwijk De Aker. Deze ontwikkeling heeft plaatsgevonden op basis van een integraal stedenbouwkundig plan voor het geheel en uitwerkingen voor de verschillende buurten.
De woongebieden zijn ingevuld met in hoofdzaak laagbouw- en eengezinswoningen. Door de integrale ontwikkeling van het gebied is er in veel buurten sprake van architectonische eenheden in de vorm van bouwblokken, stroken of ensembles van gebouwen.
Bijzondere elementen qua gebruik en/of soort bebouwing zijn:

- de individuele lintbebouwing langs de Noorderakerweg en de Zuiderakerweg;
- de Osdorperweg;
- het woonwagencentrum langs de Noorderakerweg;
- de woonboten langs de Ringvaart en de Slotervaart;
- de bedrijfsbestemming aan de noordkant van bestemmingsplan Aker III (Eden locatie en Tuincentrum Osdorp);
- de centrumvoorzieningen van het winkelgebied De Dukaat langs de Pieter Calandlaan;
- Appartementenblokken tussen de Alpen en de Akersingel;
- Bijzondere woongebouwen (torens) op markante plekken in de wijk. (bijvoorbeeld bij de Noorderakerweg, het Ecuplein, Hekla, en H.Diesveldsingel en hoek P.H. Frankfurthersingel en Osdorperweg;
- flat Aeckersteijn (Baden Powellweg).

## 2.5 Geschiedenis van het plangebied

*Vooroorlogse periode*

Amsterdam Nieuw-West maakte deel uit van het Utrechts-Hollandse veenweidelandschap. Dit is grotendeels in de periode tussen ca. 950 en ca. 1300 ontgonnen. Het gebied was eeuwenlang agrarisch en kende veenpolders, afgeveende polders en droogmakerijen. In de dorpen, zoals Sloten en Sloterdijk was sprake van een concentratie van allerlei functies zoals kerken, politiebureau, scholen, wees- en armenhuis, winkels, bedrijven en cafés. Hoewel er in Osdorp een kerk heeft gestaan is dit buurtschap nooit uitgegroeid tot een echt dorp.

Het grootste deel van de bebouwing bestond uit boerderijen binnen en buiten de dorpen. Er waren akkerbouwbedrijven in de droogmakerijen en rundveebedrijven in de uitgeveende polders en veenpolders. In de loop der jaren legden steeds meer boeren zich toe op de teelt van groenten. Eeuwenlang was het vervoer over water de kortste weg van het land naar de markt. Veel weilanden waren ook slechts over water bereikbaar. De boeren uit het gebied ten westen van Amsterdam werden dan ook wel “natte” boeren genoemd.

Tot aan de realisering van de Westelijke Tuinsteden in de jaren '50 van de 20ste eeuw verandert het gebied eeuwenlang nauwelijks. De belangrijkste wegen zijn eeuwenlang de hoofdlinten Osdorperweg en Sloterweg. De Osdorperweg kende een aantal zijwegen die door de aanleg van de Westelijke Tuinsteden zijn verdwenen. De Noorder- en Zuiderakerweg (beiden eind 19de eeuw) die in het plangebied liggen bleven bewaard.

*Van Middelveldsche Akerpolder naar de Aker*

Eeuwenlang is de Middelveldse Akerpolder onderdeel van de Osdorper Bovenpolder. De boeren houden zich hier voornamelijk met veeteelt bezig. Het gebied kent enkel bebouwing van boerderijen en arbeiderswoningen aan de Osdorperweg. Deze Osdorperweg doet ook dienst als waterkering en wordt in de 19de eeuw geflankeerd door enkele aarden verdedigingswerken, de zogenaamde “Linie of Posten van Krayenhoff”. Dit is de voorloper van de `Stelling van Amsterdam`. Het zogeheten `Terpje` is hiervan een relict. Het nabijgelegen Haarlemmermeer zorgt meerdere malen voor overstromingen totdat deze in 1852 wordt drooggemalen. In 1925 wordt de poldermolen op de dijk van de ringvaart van de Haarlemmermeer vervangen door een dieselgemaal dat via de Machinetocht de waterstand beter kan beheersen. Omdat de molen niet langer dienst doet, wordt hij 'onthoofd'. De romp staat nog altijd op de Ringvaartdijk ter hoogte van de Noorderakerweg.

In 1928 geeft de Dienst Publieke Werken opdracht om een Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam te maken. Volgens dat plan, dat in 1935 door de gemeenteraad wordt vastgesteld, kunnen vooral ten zuiden en ten westen van de stad nieuwe wijken worden aangelegd. Van de Westelijke Tuinsteden ligt Osdorp ligt het meest westelijk. De in het plangebied liggende flat Aeckersteijn aan de Baden Powellweg hoort tot deze tuinstad. Het onbebouwde gebied tussen de tuinsteden en de Ringvaart reserveert Van Eesteren voor tuinbouw die door de aanleg van de Westelijke Tuinsteden moet worden verplaatst. Tussen 1876 en 1896 is de Middelveldsche Akerpolder ontveend en worden vervolgens de Noorder- en Zuider Akerweg aangelegd. Deze vormen de hoofdontsluiting van de tuinbouwpolder. Aan deze wegen worden de tuinderswoningen gebouwd, terwijl de kwekerijen op de achtergelegen strookvormige kavels liggen. Er wordt in de loop der jaren steeds meer overgegaan van de `koude grondteelt`naar de tuinbouw in kassen.

Eind jaren zeventig lokken wijken vol eengezinswoningen met tuin in overloopgemeenten als Purmerend en later Hoofddorp en Almere jonge gezinnen de stad uit. Vooral de naoorlogse wijken hebben hieronder te leiden. Het gemeentebestuur van Amsterdam besluit dan ook de concurrentie met Almere aan te gaan. De kwaliteit van het wonen in de stad moet worden versterkt en er moeten hoogwaardige voorzieningen komen. Begrippen als 'inbreiden' en 'verdichten' doen hun intrede. In de Westelijke Tuinsteden valt het oog onder andere op de nooit gebruikte wegtracés uit het AUP en de randen van het gebied: de tuinbouwgebieden van Sloten en de Middelveldsche Akerpolder.

De gemeente geeft prioriteit aan de ontwikkeling van Nieuw Sloten. Dat komt door de ambities van Amsterdam om in aanmerking te komen voor de Olympische Spelen in de zomer van 1992. Stadsdeel Osdorp start niet lang daarna zelf met de ontwikkeling van De Aker.

In De Aker is, net als Nieuw Sloten, veel compacter gebouwd dan in de eerder gebouwde Westelijke Tuinsteden. Ook bestaat het woningaanbod voornamelijk uit eengezinswoningen met een tuin. De eerste woningen werden in gebruik genomen aan het einde van de jaren tachtig. Dit deel werd MAP 1A en 1B genoemd (MAP = Middelveldsche Akerpolder). In de jaren negentig verrees de rest van de wijk, met onder andere Bergwijk, Meerwijk, Geld- en Heldenwijk en Eilandenwijk. De Aker heeft een sterke eigen identiteit, onder meer door gebruik te maken van elementen van het oorspronkelijke landschap. De Noorder- en de Zuiderakerweg zijn met de bijbehorende bermsloten en lintbebouwing in het ontwerp van de nieuwe wijk opgenomen. Dit geldt ook voor het dijk- en ecologische verbindingstrook tussen de woonbebouwing en het Zwarte Pad. Ook enkele waterlopen zoals de Machinetocht zijn gehandhaafd. Aan de westelijke rand van de wijk staat de in 2010 gerestaureerde Akermolen waarover meer in onderstaande.

Voor een beleidsmatige beschrijving van de cultuurhistorie wordt verwezen naar paragraaf 10.3.2

*De Akermolen*

De Akermolen is een molenstomp in de Middelveldsche Akerpolder in Amsterdam-Osdorp dat een overblijfsel is van een poldermolen.

*afbeelding: theehuis Molenstomp*

De molen staat aan de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder.
Oorspronkelijk was de Middelveldsche Akerpolder een veenweidegebied tussen de Osdorperweg en het Haarlemmermeer. Deze werd bemalen met een poldermolen nabij het Lutkemeer. Na de droogmaking van de meren werd het veengebied tussen 1876 en 1896 uitgeveend. De bemaling geschiedde met de in 1874 gebouwde Akermolen.
Nadat achter de molen in 1920 een elektrisch gemaal was gebouwd, werd de kap van de molen in 1921 verwijderd en bleef een molenstomp langs de Ringvaart staan. Bij de bouw van de nieuwbouwwijk De Aker in de jaren negentig dreigde sloop van de inmiddels verwaarloosde molen. Na actie tot behoud is de molen inmiddels gemeentelijk monument en is vanaf 2008 door Stadsherstel Amsterdam gerestaureerd. Vanaf 1 september 2010 is er een theehuis annex informatiecentrum over de Stelling van Amsterdam gevestigd.

*Aeckerstijn*

Het woon- en werkgebouw Aeckerstijn (Orde 2) staat op de hoek van de Baden Powellweg en de Plesmanlaan. Dit gebouw staat op een heel bijzonder punt, namelijk daar waar de lange Baden Powellweg op het allerlaatste moment een bocht maakt om haaks op de Slotervaart en de Plesmanlaan te kunnen eindigen. Daardoor is ooit een driehoekig kavel ontstaan, met ruimte voor maar één gebouw.
Aeckerstijn, dat in de jaren 1963-65 is gerealiseerd, is stedenbouwkundig bijzonder gesitueerd. De hoogbouw bestaat uit twee schijven. Een ervan staat loodrecht op de Baden Powellweg en beëindigt deze as radicaal, de andere staat evenwijdig aan de afgebogen weg en haaks op de Plesmanlaan. De lange strook met kantoorruimte, op de eerste verdieping, boven de bergingen, loopt door over een reeks garages. Architectonisch presenteert het gebouw zich in alle eenvoud als een verticale stad. Op de onderbouw, waar wordt gewerkt, liggen woningen. Erbovenop liggen twee maal tien flats, speciaal ontworpen voor alleenstaanden. In de knik van het gebouw zijn, boven elkaar, elf ateliers ondergebracht.
Anno 2014 maken een paar dingen het gebouw extra interessant. Anders dan vele van zijn tijdgenoten lijkt het in perfecte staat te verkeren. Het is kennelijk goed gebouwd en in de loop der jaren ook goed onderhouden. Daarnaast is het merkwaardig dat van de ontwerpers nauwelijks iets bekend is. Veel mensen hebben gedacht of denken nog steeds dat het plan van een bekende grootheid als W. van Tijen of zijn collega P. Zanstra is. In werkelijkheid is het van de hand van twee vrijwel onbekende Rotterdamse architecten, W. Vermeer & I. van Herwaarden.

# Hoofdstuk 3 Beleidskader

## 3.1 Rijksbeleid

### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR bevat het rijksbeleid voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur en vervangt andere beleidsstukken op dit gebied, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

Een herijking van dit beleid werd nodig geacht voor het verwezenlijken van vier ambities voor Nederland. De ambities zijn om Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De vier genoemde ambities zijn in de SVIR vertaald naar drie rijksdoelen, die in 2028 moeten worden behaald:

a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor onderhavig plangebied geldt dat er geen nationale belangen uit de Structuurvisie in het geding zijn.

### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het beleid zoals neergelegd in bovengenoemde SVIR is alleen bindend voor het overheidsorgaan dat het heeft vastgesteld. Een aantal thema's wordt door de centrale overheid cruciaal gevonden als zijnde van nationaal belang. Deze belangen zouden ook doorwerking moeten hebben op beslissingen van lagere overheden.

De nationale belangen uit de SVIR worden daarom in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De eerste aanvulling op het Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Deze uitbreiding van het Barro heeft voor het plangebied ook geen consequenties. Voorliggend bestemmingsplan past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd.

### 3.1.3 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betrekt de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag

mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van Infrastructuur en Milieu is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.
In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-,grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de provinciale structuurvisie.

### 3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010). In februari 2014 is het PRVS opnieuw vastgesteld.
De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.
Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de provinciale ruimtelijke verordening.

### 3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrijkomen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaan. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

## 3.3 Regionaal beleid

### 3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten en provincies en gemeenten.
Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en economie vindt de bestuurlijke coördinatie plaats door drie Platforms:Platform Ruimtelijke Ordening (PRO), Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBM) en Platform Regionaal Economische Structuur (PRES). De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

Naast bovengenoemde platforms is ook het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka), opgericht in 2005, actief. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: *Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.*

### 3.3.2 Stadsregio Amsterdam

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

#### *3.3.2.1 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam*

Het regionale detailhandelsbeleid (vastgesteld door de Regioraad op 13 december 2011) kent de volgende zes uitgangspunten:

1. Inwoners van de Stadsregio Amsterdam moeten op aanvaardbare afstand hun (dagelijkse) boodschappen kunnen doen (fijnmazige detailhandelsstructuur).
2. Het beleid is er op gericht om vraag en aanbod in evenwicht te brengen in de retailsector. Bouwen voor leegstand is onwenselijk. Leegstand leidt tot verloedering en een verslechtering van de leefbaarheid.
3. Nieuwe ontwikkelingen moeten de huidige structuur versterken en nieuwe ontwikkelingen die uitbreiding van het ruimtegebruik vergen zijn alleen mogelijk als de ontwikkeling niet op een bestaande locatie mogelijk is.
4. Clustering van detailhandel en voorzieningen is een leidend principe.

5. Beoordeling van plannen voor nieuwe detailhandel ontwikkelingen vindt plaats zowel volgens kwantitatieve als kwalitatieve (ruimtelijk-economische) criteria.
6. Het regionale detailhandelsbeleid valt binnen het kader dat is vastgesteld in het provinciale detailhandelsbeleid in 2009.

In het plangebied is één winkelgebied gelegen, namelijk De Dukaat aan het Ecuplein. Binnen de fijnmazige winkelstructuur van de stadsregio Amsterdam behoort deze tot de categorie kleinere hoofd-, wijk- en buurtcentra (< 50 winkels). Deze kleinere centra bieden vooral winkels voor dagelijkse boodschappen en hebben een lokale functie.
De wens bestaat om de fijnmazige winkelstructuur zoals hij nu bestaat in principe in stand te houden. Locaties die kansrijk en structuurversterkend zijn, mogen worden (her)ontwikkeld en uitgebreid. Keuzes hieromtrent en de (gewenste) lokale detailhandelsstructuur nemen gemeenten op in hun structuurvisie of apart beleid. Het gemeentelijke detailhandelsbeleid dient binnen de kaders van het regionale detailhandelsbeleid te vallen.

*3.3.2.2 Regionale woonvisie*

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen.

In de woonvisie zijn de ambities voor het wonen uitgewerkt:

- Kwantiteit: centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen);
- Kwaliteit: vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad: Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- Een open woningmarkt is essentieel: In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

Het plangebied is conserverend en ziet in hoofdzaak op de bestaande woonwijk De Aker.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.
De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

Het plangebied is conserverend en ziet in hoofdzaak op de bestaande woonwijk De Aker. Daarmee is het in overeenstemming met de gemeentelijke structuurvisie.

### 3.4.2 Kantorenstrategie Amsterdam

De Kantorenstrategie Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011) geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven.

De Kantorenstrategie is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvoorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvoorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvoorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

Voor het plangebied geldt dat in beperkte mate sprake is van kantoorruimte. Er wordt geen kantoorruimte toegevoegd, het plan past daardoor binnen de kantorenstrategie.

### 3.4.3 Detailhandelsbeleid 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015'

Het gemeentelijk detailhandelsbeleid hanteert de volgende beleidshoofdlijnen. De inzet varieert overigens van winkelgebied tot winkelgebied. Het is met andere woorden maatwerk.

1. Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden
2. Meer grotere winkelunits in sommige winkelgebieden
3. Uitbreiding winkeloppervlak in sommige gebieden (met name Centrum, Zuid en Zuidoost)
4. Hanteren van 'Nieuw voor oud' principe in sommige gebieden (met name West, Oost, Noord,

Nieuw-West en Westpoort)
5. Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreek punt voor retailers
6. Vergroting organisatiegraad van ondernemers
7. Verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten
8. Vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden

De marktruimte in stadsdeel Nieuw-West is zeer beperkt. De reden om hier voorzichtig om te gaan met het toevoegen van nieuwe winkels, is het voorkomen van grootschalige leegstand van winkels. Dit noopt tot het maken van een detailhandelsstructuur, waarin wordt aangegeven welke winkelgebieden behouden moeten blijven en welke niet. Ook in gebieden met relatief weinig marktruimte is versterking van winkelgebieden door vernieuwing derhalve mogelijk èn veelal noodzakelijk. Dit kan gerealiseerd worden door middel van het zogenaamde 'Nieuw voor Oud' principe. Dit houdt bijvoorbeeld in dat het winkelareaal in het een succesvol winkelgebied wordt uitgebreid en tegelijkertijd het areaal in een minder functionerend winkelgebied wordt onttrokken, c.q. herbestemd tot een niet-winkelfunctie.

Het winkelgebied De Dukaat is onderdeel van 'een stadsdekkende structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen'. Dit winkelgebied is in ruimtelijke zin in principe essentieel om te behouden. Er kunnen (in de loop de tijd) echter goede redenen zijn om bepaalde winkelgebieden op te geven maar dan moeten de gevolgen ervan voor de structuur inzichtelijk zijn gemaakt en/of geaccepteerd (kunnen) worden. In paragraaf 3.4.6.4 wordt verder ingegaan op de uitwerking van het detailhandelsbeleid in stadsdeel Nieuw-West c.q. voorliggende bestemmingsplan.

### 3.4.4 Hotelbeleid

Op 27 november 2013 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de 'Regionale Hotelstrategie 2016-2022' vastgesteld. Deze nota betreft een herijking van de nota 'Hotelbeleid 2007-2010' uit 2007.
De aanvankelijke doelstellingen om de krapte op de hotelmarkt, waar Amsterdam al jaren mee kampte, op te lossen en aan te sluiten bij de verwachte kwalitatieve- en kwantitatieve groei van de vraag naar hotelkamers in de stad zijn losgelaten. Geconstateerd is dat de huidige planologische ruimte in de metropoolregio Amsterdam (MRA) reeds meer dan voldoende ruimte biedt om de in 2007 geformuleerde kwantitatieve ambities waar te maken (9000 nieuwe hotelkamers).
De ambitie is nu om regionaal in te zetten op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardetoevoeging. Daartoe zijn als toetsingsinstrumenten een 'kansenkaart' opgesteld met voorkeursgebieden en een 'hotelladder' waarmee initiatieven op hun vernieuwende en toegevoegde waarde kunnen worden beoordeeld zodat inzicht ontstaat in het afwegingskader van de gemeente.
Voor het plangebied geldt vanwege het conserverende karakter dat geen ontwikkelingen worden voorzien op het gebied van hotels.

### 3.4.5 Woonvisie Amsterdam tot 2020, "Wonen in de Metropool"

In de op 30 oktober 2008 door B&W vastgestelde woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context bezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden er keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad, een Betaalbare stad, een Zorgzame Stad en een Duurzamestad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van het bestaande woningareaal.

### 3.4.6 Beleid stadsdeel Nieuw-West

Vanaf 1 mei 2010 zijn de stadsdelen Slotervaart, Geuzenveld-Slotermeer en Osdorp gefuseerd naar het stadsdeel Nieuw-West. De onderstaande beleidsstukken zijn nog vastgesteld door het dagelijks bestuur respectievelijk de stadsdeelraad van het stadsdeel Osdorp danwel stadsdeel Nieuw-West. Na de fusie is een aantal beleidsstukken herbevestigd door de stadsdeelraad Nieuw-West op 3 mei 2010 en door het dagelijks bestuur op 4 mei 2010. De in deze paragraaf beschreven beleidsstukken zijn vigerend ten tijde van vaststelling van dit plan.

#### *3.4.6.1 Toekomstvisie 2040*

De toekomstvisie is op 26 juni 2013 door de deelraad van het voormalige stadsdeel Nieuw-West vastgesteld. De Toekomstvisie plaatst stippen op de horizon, schetst scenario's en trekt in gang gezette ontwikkelingen door. In de Toekomstvisie zijn drie leefmilieus geformuleerd. De drie leefmilieus zijn: rustig, dynamisch en vrij. Over de drie leefmilieus ligt als verbindende factor het krachtige raamwerk van de Tuinstad: groen en water, lucht en ruimte, wegen en openbaar vervoer, winkelcentra en werkgebieden.

Het plangebied De Aker wordt gekarakteriseerd als rustig leefmilieu. Het is een suburbaan leefmilieu, waarin de woonfunctie de belangrijkste functie is en zal blijven. Het Ecuplein is de centrale plek van dit rustige leefmilieu.

#### *3.4.6.2 Nota Wonen in Nieuw-West: uitwerking tot 2020*

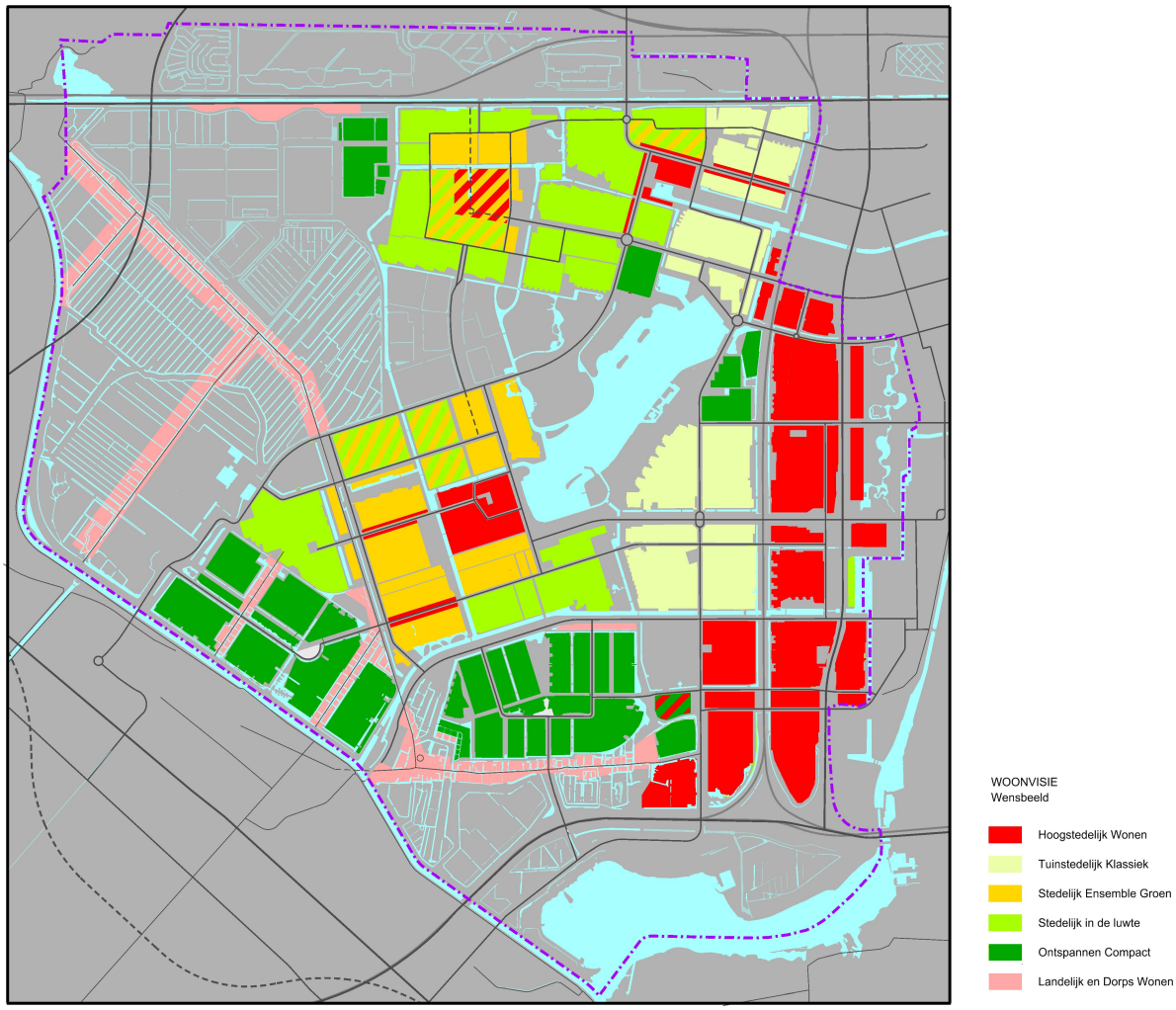
Op 24 april 2013 is de 'Nota Wonen in Nieuw-West: uitwerking tot 2020' vastgesteld door de deelraad van het voormalige stadsdeel Nieuw-West. Stadsdeel Nieuw-West gaf aan een prettig woonklimaat voor haar bewoners te willen. Om dat te stimuleren is ingezet op nog meer variatie van het woningaanbod. Meer variatie voldoet aan de diversiteit van de vraag, heeft een positief effect op de woonomgeving en past binnen de stedelijke ambities.

Bij het realiseren van meer variatie worden vijf speerpunten gehanteerd:

1. Woningaanbod aansluiten op diversiteit bevolking. Hierbij komt het accent te liggen op jongeren- en studentenhuisvesting, huurappartementen en koop eengezinswoningen in het middeldure segment, grote woningen, woongroepen voor ouderen, huisvesting voor tijdelijk verblijf en woon-werkgebouwen.
2. Zelfbouw. Hierbij ziet het stadsdeel kansen voor zowel kavels voor individuen en groepen als kluswoningen
3. Kwaliteit en flexibiliteit. Bij het ontwikkelen van woningen wil het stadsdeel meer aandacht voor betrokkenheid van bewoners, voor levensloopbestendigheid en duurzaamheid.
4. Kleinschalige vernieuwing en acupunctuur. Door de afname van middelen en de huidige tijdsgeest wil het stadsdeel veranderingen bewerkstelligen via kleinschalige gebiedsingrepen en geeft hierbij in principe de voorkeur aan renovatie.
5. Stimuleren, faciliteren en ondersteunen van particulier initiatief. Het stadsdeel wil dat initiatieven van bewoners en andere stakeholders, zoals collectieve woonvormen en transformatie, kansen krijgen voor realisatie.

Om een prettig leefklimaat te creëren is een gevarieerd woningaanbod gewenst. Hierbij hoort ook een gevarieerde woonomgeving waar bewoners zich prettig in voelen. Het stadsdeel ziet hierin kansen door het versterken van bestaande woonkwaliteiten met behulp van de vijf speerpunten. Het stadsdeel onderscheid diverse kansrijke woonmilieus in Nieuw-West. Zie hiervoor onderstaande afbeelding van de leefmilieus in woonvisie. Voor de Aker geldt het leefmilieu Ontspannen Compact

In de woonwijken die met name in de jaren 80 en 90 zijn gerealiseerd, die meer compact zijn en meer laagbouw hebben dan de tuinstedelijke gebieden, zijn aanpassingen voor een gevarieerder woning aanbod klein. In deze wijken, zoals Nieuw Sloten en de Aker, is er veel particulier bezit en de voorraad is nog relatief nieuw. In deze woongebieden wordt weinig verhuisd waardoor ze een stabiele woonomgeving zijn. De locaties hebben relatief steeds meer aantrekkingskracht op doorstromers uit de stad dan op nieuwe stedelingen en is er sprake van huishoudensverdunning. Omdat in sommige delen van deze wijken, zoals in Geuzenveld-West en delen van de Aker, negatieve signalen zijn wat betreft leefbaarheid en afzet van woningen dient vooral de aandacht uit te gaan naar onderhoud en beheer.




*afbeelding leefmilieus Woonvisie*

### *3.4.6.3 Beleidsplan jongeren- en studentenhuisvesting*

Op 26 september 2012 is het Beleidsplan jongeren- en studentenhuisvesting vastgesteld door de deelraad van het voormalige stadsdeel Nieuw-West. De komst van kansrijke bevolkingsgroepen zoals studenten dragen bij aan de ontwikkeling van een buurt. In het kielzog van studenten ontstaan namelijk creatieve bedrijfjes, kunstinitiatieven maar ook horeca. Daarnaast wordt de lokale middenstand gestimuleerd. Het stadsdeel juicht de komst van studenten naar Nieuw-West toe. Daarom wil ze de ontwikkeling van studentenhuisvesting stimuleren. Een visie op studentenhuisvesting is onderdeel van het jongerenhuisvestingsplan.
Voor het plangebied geldt vanwege het conserverende karakter dat niet wordt voorzien in jongeren- en/of studentenhuisvesting.

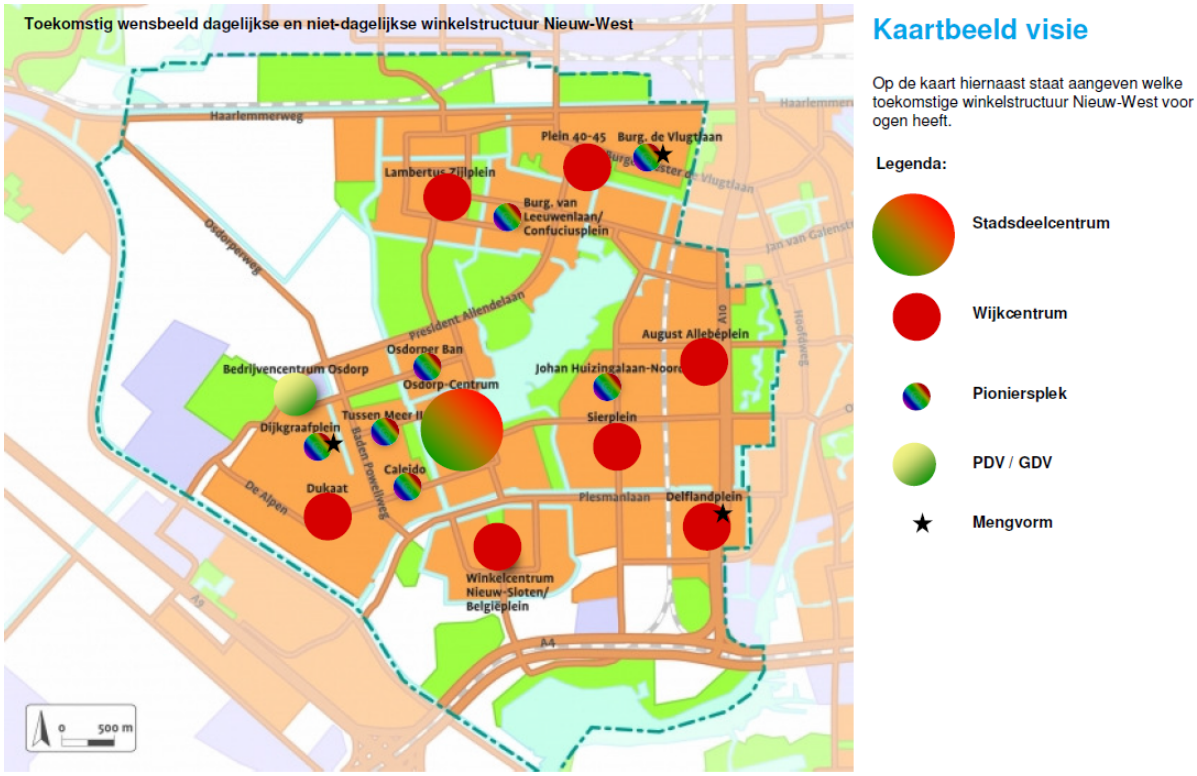
### *3.4.6.4 Detailhandelsvisie Nieuw-West 2013-2020*

De detailhandelsvisie is op 27 februari 2013 vastgesteld door de deelraad van het voormalige stadsdeel Nieuw-West. In de detailhandelsvisie is de ambitie geschetst ten aanzien van (winkel)voorzieningen. Deze ambitie is gebaseerd op de opgave om te balanceren tussen het fijnmazige karakter van de winkelstructuur, het sterk houden en verbeteren van winkelgebieden en het behouden van koopkrachtbinding voor Nieuw-West als geheel. Nieuw-West streeft naar een zo aantrekkelijk en vitaal mogelijk voorzieningenaanbod voor de inwoners van Nieuw-West, als onderdeel van een goed woon- en leefklimaat. De hoofdambitie van een vitaal (winkel)voorzieningenaanbod voor bewoners in Nieuw-West gaat in de praktijk om de volgende doelstellingen:

- Het stadsdeel streeft naar een gezond, toekomstbestendig winkelbestand, resulterend in kwaliteit en diversiteit;
- Het stadsdeel wil langdurige leegstand tegengaan;
- Voor winkels met dagelijkse boodschappen wordt gestreefd naar een divers, kwalitatief aanbod op nabije afstand.

Behoud van een optimale dagelijkse winkelstructuur is het best gewaarborgd als wordt toegewerkt naar schaalvergroting richting wijkcentra. In deze wijkcentra zorgen sterke trekkers, zoals supermarkten, voor bezoekersstromen van voldoende omvang. Waarmee ook speciaalzaken hun bestaansrecht behouden. Daarmee ontstaat een gevarieerd en kwalitatief aanbod aan voorzieningen.

Voor het plangebied geldt dat geen relevante nieuwe ontwikkelingen worden voorzien op het gebied van detailhandel




*afbeelding winkelstructuren stadsdeel Nieuw-West*

*3.4.6.5 Horeca- en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017*

De horeca- en leisurevisie is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld.
Het aanbod van horeca en leisure in Nieuw-West is relatief bescheiden, ondanks het grote aantal inwoners. De wens is om de kansen voor horeca en leisure te verruimen, voorzover het woon-en leefmilieu dit toelaat.
Naast de laagconjunctuur die ook de horeca in Nieuw-West treft, is er een aantal marktontwikkelingen dat de vraag naar horeca-leisure positief beïnvloedt. Er is vraag naar (kwaliteits) horeca bij bewoners die zijn ingestroomd via de stedelijke vernieuwing. Daarnaast is Nieuw-West een stadsdeel dat steeds meer jongeren en studenten aantrekt. Het beleid beoogt deze ontwikkelingen te faciliteren. In de eerste plaats door het stadsdeelhart op het Osdorpplein en omgeving te versterken. Dit wordt een plek waar inwoners van het stadsdeel kunnen flaneren en van een divers aanbod horecagelegenheden kunnen genieten. In een aantal andere kansrijke gebieden wordt ruimte gemaakt voor buurtgerichte horeca. Aan de randen van het stadsdeel is ruimte voor familie gerichte vrijetijdsfuncties. In de groen- en watergebieden is ruimte voor toevoeging van horeca en recreatie.
Om het woon- en leefklimaat in het woongebied De Aker te beschermen is horeca hier slechts beperkt toegestaan. Voorwaarde voor vestiging van nieuwe horeca is dat deze moet aansluiten bij de behoefte van de buurt. Ook mag het woon- en leefklimaat niet onevenredig belast worden. Voor de woongebieden in de Aker betreft het bij voorkeur niet overlastgevende horeca in de categorie A en B.
In het winkelgebied de Dukaat staat het bestemmingsplan horeca A tot en met D toe (onder andere grand café of een snackbar). Voor wijkwinkelcentra zoals de Dukaat vermeldt de horeca- en leisurevisie dat de vestiging van 1 tot 2 horecazaken in de regel voldoende is om in de vraag te voorzien. In de Dukaat zijn reeds 2 horecazaken gevestigd. Het bestemmingsplan gaat voor de Dukaat dan ook uit van 2 horecavestigingen.

In onderstaande het overzicht van de horeca-categorieën zoals die gelden voor stadsdeel Nieuw-West en zijn overgenomen in het bestemmingsplan.

N.B.: In de regels van het bestemmingsplan is onderstaande indeling in letters, vanwege de standaardisering in het SVBP (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen), omgezet naar getallen (A = 1, B = 2, C = 3 enz.).

| Type | Omschrijving | Voorbeelden |
|---|---|---|
| | | |
| Horeca A | • Een inrichting die kleine etenswaren en/of ijs en/of alcoholvrije dranken verstrekt, al dan niet voor consumptie terplekke. | • lunchroom/broodjeszaak<br>• koffie- / theehuis<br>• ijssalon<br>• juicebar |
| Horeca B | • Een inrichting die gericht is op het verstrekken van complete maaltijden die ter plaatse aan tafel genuttigd worden en verkoop van (alcoholhoudende) drank, eventueel aangevuld met een afhaalfunctie | • restaurant<br>• pannenkoek- / poffertjeshuis<br>• brasserie<br>• grill room |
| Horeca C | • Een inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van alcoholhoudende dranken, of anderzijds de uitstraling heeft van een café. | • (grand) café<br>• bar<br>• cocktailclub<br>• waterpijplounge |
| Horeca D | • Een inrichting die fastfood en alcoholvrije drank verstrekt, al dan niet voor consumptie terplekke | • snackbar / kebab zaak<br>• fastfood restaurant<br>• automatiek<br>• snelbuffet |
| Horeca E | • Een inrichting met nachtelijke openingstijden die bedrijfsmatig muziek ten gehore brengt en gelegenheid geeft tot dansen, al dan niet met levende muziek, al dan niet met het schenken van (alcoholhoudende) drank en/of etenswaren voor consumptie terplekke | • discotheek<br>• dancing<br>• club |
| Horeca F<br>F1 | • Verhuur van zalen ten behoeve van besloten feesten, muziek- en dansevenementen, al dan niet met levende muziek en al dan niet in combinatie met verkoop van (alcoholhoudende) dranken en etenswaren | • zaalverhuur<br>• partycentrum |
| F2 | • Verhuur van zalen ten behoeve van congressen en seminars, al dan niet als nevenactiviteit van een hotel | • congresruimte |
| Horeca G | • Een inrichting met een logiescapaciteit en ondersteunende diensten zoals restaurant en/of verhuur vergader-/congresruimtes | • hotel<br>• jeugdherberg |

*Mengformules*
De grenzen tussen de verschillende functies vervagen. De ondernemer wil het aanbod flexibel kunnen afstemmen op de veranderende doelgroepen. Om in te spelen op deze behoefte wil het stadsdeel mengformules faciliteren.

*Niet horeca activiteiten in horecavestigingen*

De bestemmingsplannen in winkel- en gemengde gebieden maken veelal een mix aan centrumfuncties (winkel, dienstverlening, horeca) mogelijk. Van daaruit is het (onder voorbehoud regels bestemmingsplan) mogelijk om in de horecapanden niet-horeca activiteiten te ontplooien, zoals verkoop van producten of dienstverlening. Als de horecazaak goederen gaat verkopen wordt wel de Winkeltijdenwet van kracht.

*Ondergeschikte horeca*

Het gaat om horeca-activiteiten in commerciële bedrijven zoals winkels, en om horeca bij non-profit organisaties die zich richten op activiteiten van recreatieve, sportieve, sociaal culturele, educatieve, levensbeschouwelijke of godsdienstige aard. Ondergeschikte horeca is mogelijk in deze functies als dit voor de desbetreffende locatie wordt toegestaan in de regels van het bestemmingsplan.
Wanneer een bestemmingsplanregeling ontbreekt wordt, op basis van het geldende beleid, van geval tot geval een afweging gemaakt of afwijken van het bestemmingsplan wenselijk is.
Een exploitatievergunning is vereist. In sommige gevallen is de ondergeschikte horeca ontheven van deze plicht. Het gaat om ondergeschikte horeca in hotels, bedrijfskantines en winkels. Voorwaarde voor horeca bij winkels is wel dat de horeca dienstverlenend is aan het winkelend publiek, het horeca gedeelte door dezelfde exploitant wordt geëxploiteerd, en de horeca dezelfde openingstijden als de

winkel aanhoudt. Nieuw beleid, het besluit exploitatievergunningvrije ondergeschikte horeca, is in 2015 vastgesteld.

Voor het plangebied geldt dat, behoudens het gestelde ten aanzien van mengformules, geen relevante nieuwe ontwikkelingen worden voorzien op het gebied van horeca en leisure.

# Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

Voorliggend plan is in hoofdzaak gericht op het conserveren van de bestaande situatie. Dat neemt niet weg dat op een tweetal locaties in de toekomst mogelijk ontwikkelingen worden voorzien. Deze zijn deels nog onvoldoende concreet om hiervoor een juridische regeling/procedure in het plan op te nemen. In de paragrafen 4.2 en 4.3 wordt aangegeven welke potentiële ontwikkelingen het betreft en in hoeverre hier in het plan rekening is mee gehouden.

## 4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

### 4.1.1 Algemeen

De primaire functie van de Aker is woongebied. Net als in Nieuw Sloten heeft de Aker een behoorlijk hoge dichtheid van woningen in vergelijking met andere woongebieden buiten Amsterdam.
Er zijn in totaal ca. 5.000 woningen in het gebied. De belangrijkste bestemming in het plan is dan ook de woonbestemming.
Daarnaast zijn er in het gebied diverse wijk gerelateerde voorzieningen zoals winkelgebied Dukaat en meerdere welzijn- en onderwijsgebouwen.

Aan de noordoostkant van het gebied liggen Tuincentrum Osdorp en de Eden locatie.

### 4.1.2 Historische context

De Aker is vernoemd naar de Middelveldsche Aker Polder, waarin dit woongebied ligt.
De Middelveldsche Akerpolder wordt rondom begrensd door dijklichamen. Aan de zuidwestelijke zijde ligt de Ringvaart en de Ringvaartdijk. Aan de westzijde ligt de Wysentkade, (tussen Akerpolder en Lutkemeerpolder). Aan de oostzijde ligt de P.Hans Frankfurhtersingel, aan de Slotervaart. Aan de Noordzijde ligt de dijk ter plaatse van de Osdorperweg.

Tot de eind jaren '80 had deze polder overwegend een invulling als tuindersgebied. De Noorderakerweg en de Zuiderakerweg waren lange tijd de enige twee ontsluitingswegen van de polder. Aan deze Akerwegen stonden overwegend tuinderswoningen. Op de lange smalle kavels achter deze woningen

lagen de bedrijven. Kassen, bloemen- en groenteteeltbedrijven, kwekerijen en weilanden.
Een deel van de polder was in gebruik als sportpark en een woonwagenkamp.

*Middelveldsche Akerpolder in 1990. MAP 1 in aanbouw*

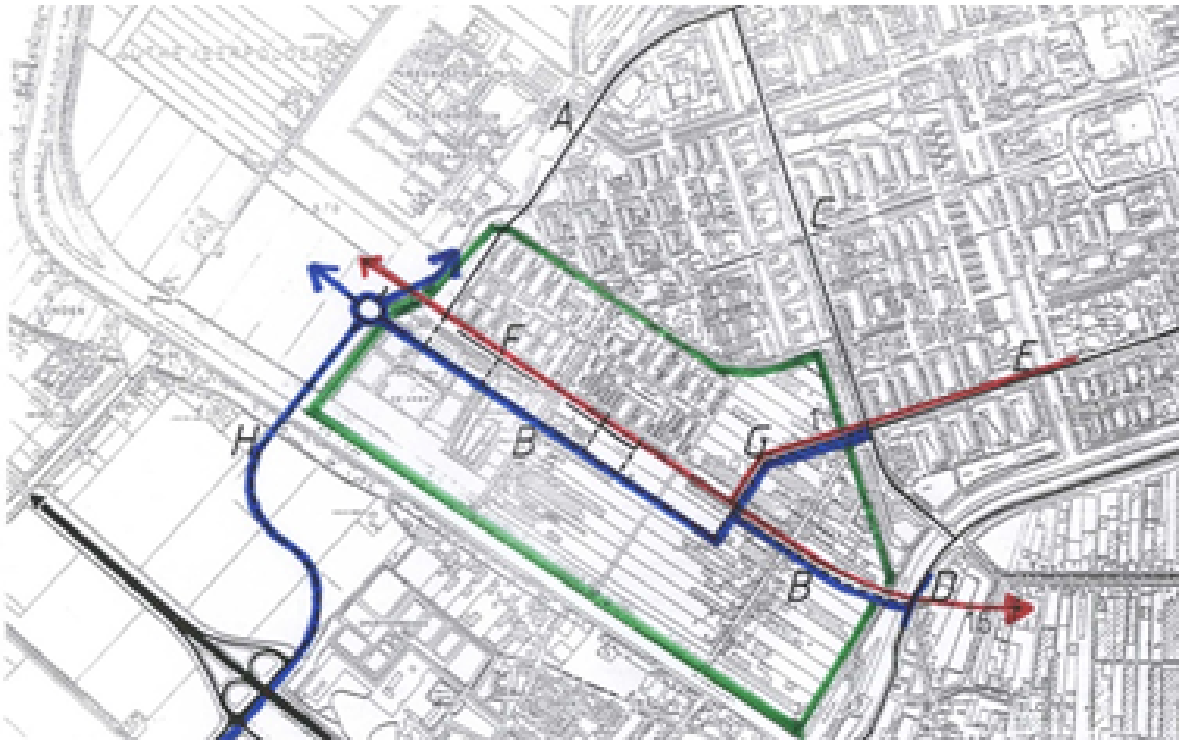
Eind jaren '80 is de eerste woningbouw in het gebied gerealiseerd in de noordwesthoek van het gebied. Middelveldsche Akerpolder 1 (MAP1) aan weerszijden van de Noorderakerweg.
In de Amsterdamse structuurplannen uit 1990 en 1996 wordt de hele Middelveldsche Akerpolder gereserveerd voor een invulling met woningbouw. Daarmee worden in dit deel van Amsterdam mogelijkheden geboden voor de uitvoering van een deel van de VINEX-woningbouwopgave die Amsterdam had.
In de periode tussen 1990 en 2003 wordt het resterende gebied van de Aker ontwikkeld. Dat gebeurde in 6 verschillende deelgebieden.
De naam van deze grootschalige woningbouwontwikkeling was lang: Middelveldsche Akerpolder 2 (MAP2). Voor deze woningbouwopgave is in 1992 het bestemmingsplan (MAP II) vastgesteld, op basis waarvan veel woningen vergund zijn.

Rond 2000 veranderde de naam van dit hele woongebied in De Aker.

### 4.1.3 Ruimtelijke opzet

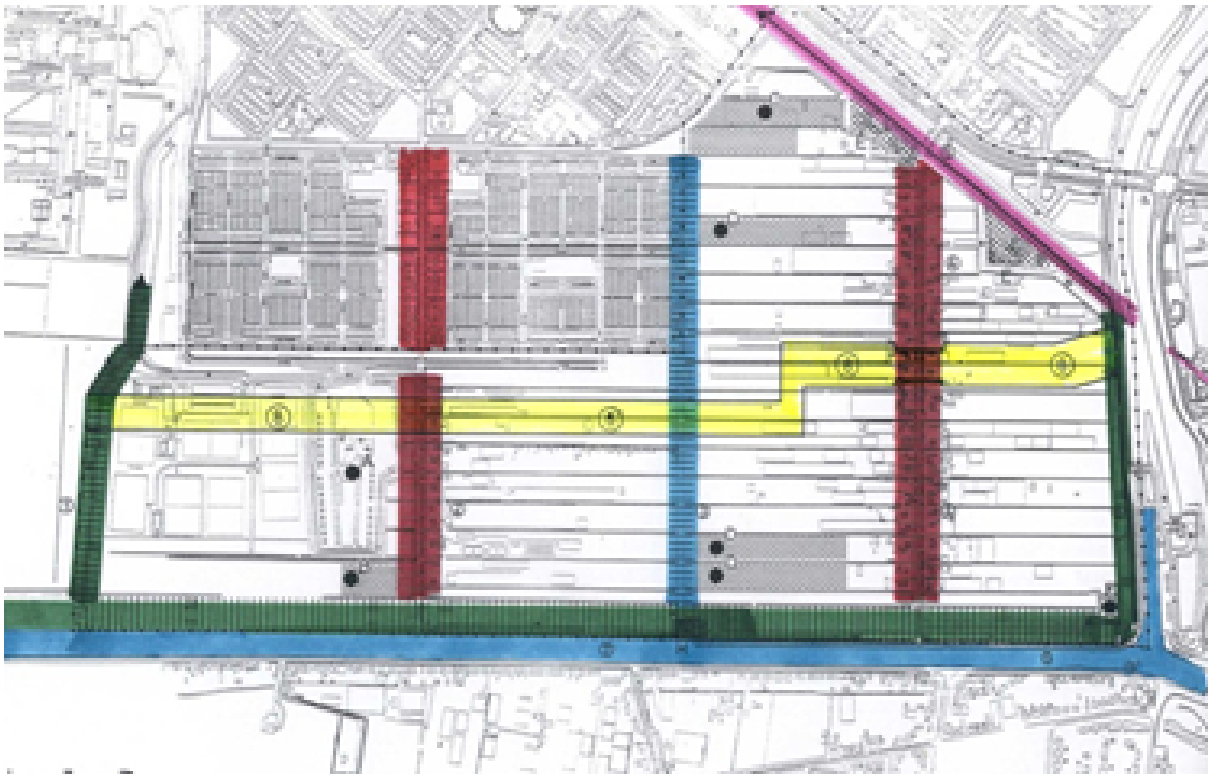
Begin jaren '90 is door de gemeente Amsterdam de ruimtelijke hoofdopzet van de Aker ontworpen.
Het stedenbouwkundig ontwerp is gemaakt op basis van een aantal uitgangspunten.

*Bereikbaarheid: ontsluiting van het gebied*
Een cruciaal uitgangspunt bij het ontwikkelen van een woongebied met ca. 5000 woningen is de manier waarop deze wordt ontsloten. Een logische aantakking op de bestaande woongebieden en goede nieuwe ontsluitingen op hoofdwegen in de omgeving. Dit heeft geresulteerd in een ontsluitingsprincipe van het gebied door een nieuw aan te leggen centrale ontsluitingsweg door het gebied. Een aantakking (verlenging) op de Pieter Calandlaan. De keuze voor het doortrekken van de Ookmeerweg naar de A9 aantsluiting met een westelijjke aansluiting van de Aker.




*Ontsluitingsprincipes de Aker*

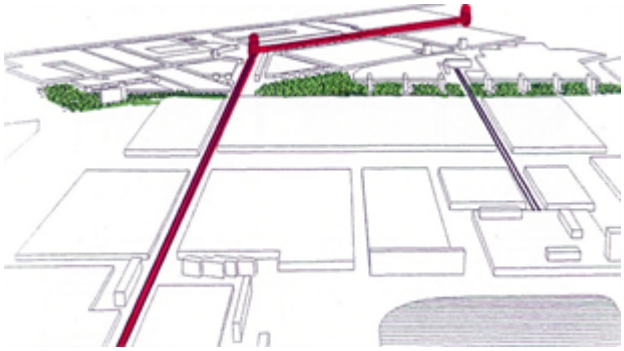
*Context: Behoud van oorspronkelijke landschappelijke elementen in het gebied*
Het plangebied was lange tijd een poldergebied met enkele kenmerkende landschappelijke elementen daarin. Te weten: de singel met groene wal langs het Hogeboomspad, de Wysentkade (dijk), Noorderakerweg, Machinetocht, Zuiderakerweg, Akersluis en Slotervaart, Osdorperweg en Ringvaart/Ringvaartdijk. Uitgangspunt in de ruimtelijke opzet was om deze landschappelijke elementen in het gebied te integreren. Het behoud van deze elementen is van historisch belang, en kan het eigen karakter van het hele woongebied versterken.

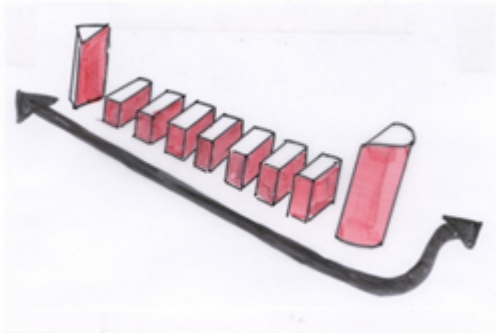


*Afbeelding van links naar rechts: Wysentkade, Noorderakerweg, Machinetocht, Zuiderakerweg, Akersluis en Slotervaart. Onder: Ringvaart en Ringvaartdijk, boven: Osdorperweg.*

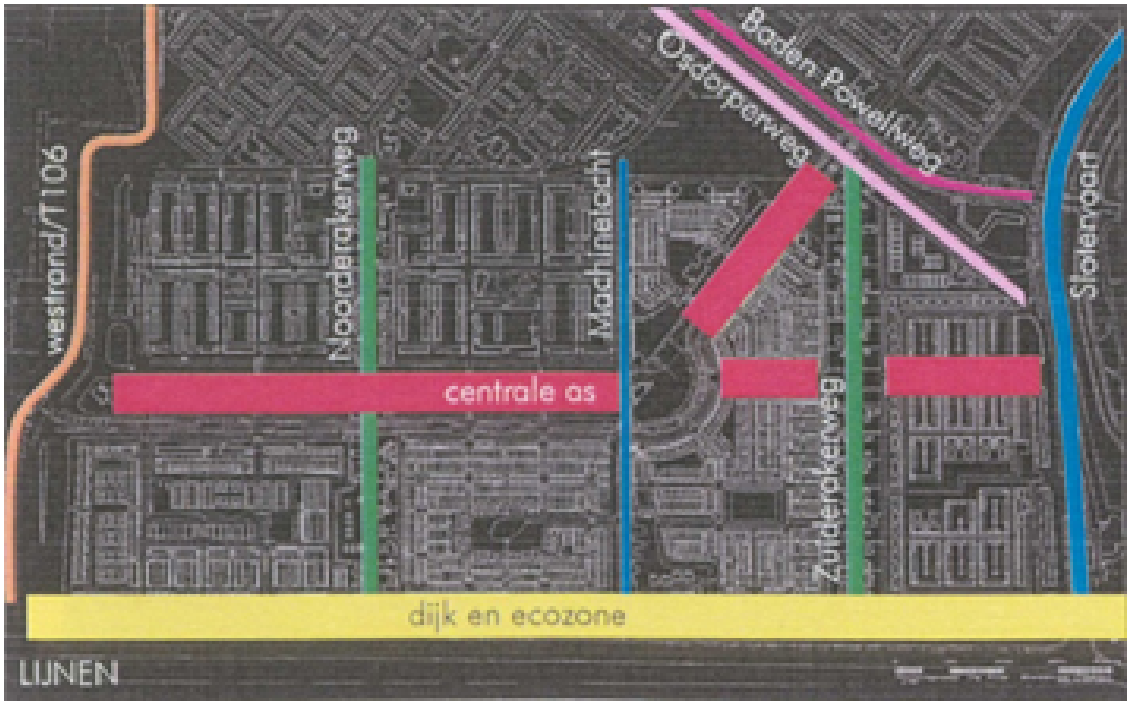
*Ruimtelijk concept: Buurten maken door samenspel van oorspronkelijke elementen en ruimtelijke (ontsluitings) assen*

Door het behoud en het zichtbaar maken van de oorspronkelijke landschappelijke elementen en het inpassen van de ontsluitingsassen, ontstaat vanzelf een gebiedsindeling met buurten van 500 tot 750 woningen.
Elke woonbuurt heeft een eigen ringvormige ontsluiting die uitkomt op de centrale ontsluitingsweg.
Elke buurt heeft een eigen centrale groene ruimte (park speelplaats). Door deze opzet ontstaat een vanzelfsprekende stedenbouwkundige hiërarchie in de Aker.
De centrale ontsluitingsassen leiden naar stedenbouwkundige accenten (landmarks). Langs deze assen worden overwegend appartementenblokken gerealiseerd. Aantakking vindt plaats op de stad door lange lijnen naar de accenten. De appartementencomplexen/hoogbouw zijn gerealiseerd langs deze lijnen.

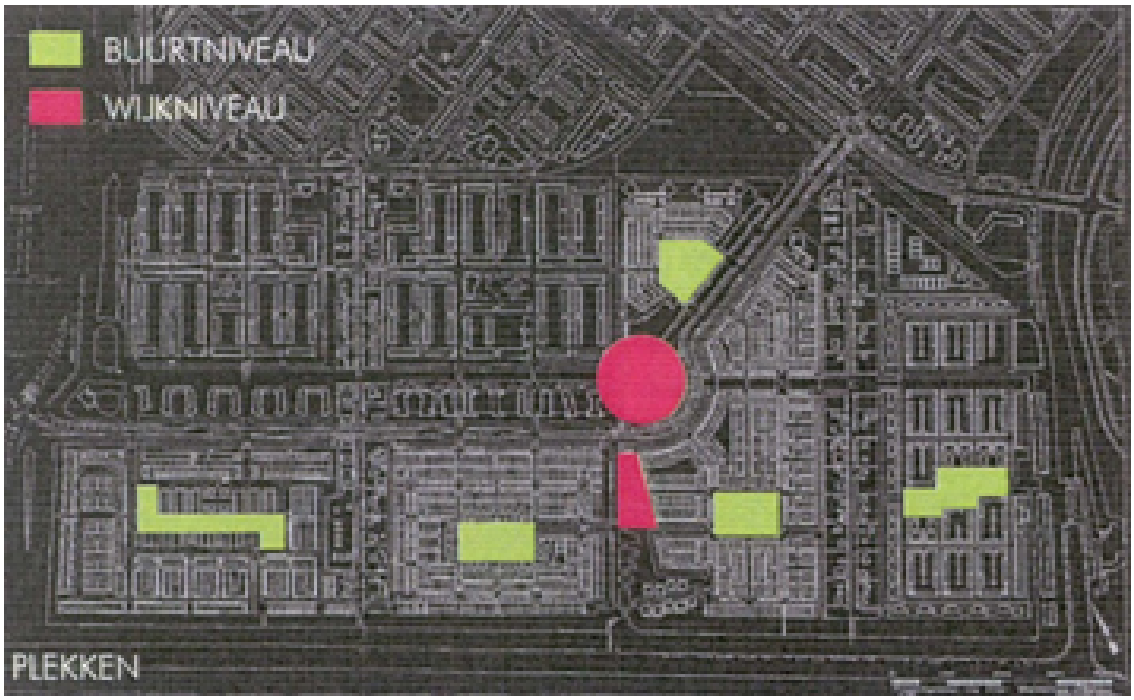




*Ontsluitingsassen leiden naar stedenbouwkundige accenten*



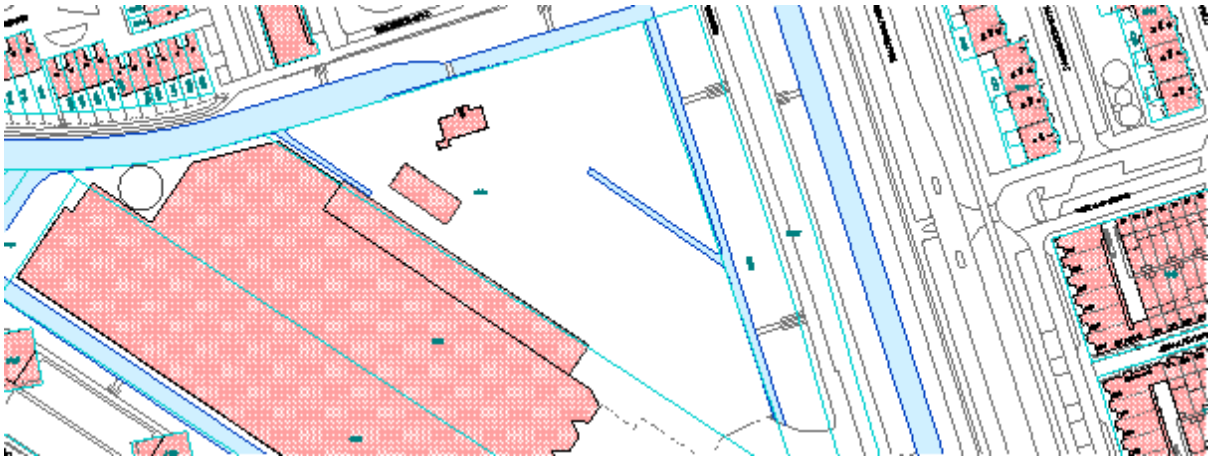

*Woonbuurten aan centrale as*




*Centrale plekken op wijk en buurtniveau*

## 4.2 Eden locatie

Deze locatie betreft een (braakliggend) bedrijventerrein van circa 1,2 hectare, in de vorm van een driehoek, dat wordt begrensd door het Tuincentrum Osdorp (aan de westzijde), de Pieter Calandlaan (aan de zuidzijde), de Osdorperweg (aan de oostzijde) en het Hogeboomspad (aan de noordzijde).



Op 14 april 2012 is een stedenbouwkundige opzet voor woningbouw gepresenteerd aan de toenmalige deelraad van stadsdeel Nieuw-West. Het aantal wooneenheden bedroeg in totaal circa 60, te realiseren in de vorm van deels laagbouw (vrijstaand/twee-aan-een) alsmede een apartementencomplex/woontoren. Op basis van deze stedenbouwkundige opzet is op 23 augustus 2013 een intentieovereenkomst gesloten tussen de ontwikkelaar en stadsdeel Nieuw-West. Doel van de overeenkomst was om binnen 1 jaar te komen tot een realisatieovereenkomst die als basis zou dienen voor de aanvraag om omgevingsvergunning. Sindsdien hebben zich geen nieuwe concrete ontwikkelingen voorgedaan. Hierdoor is de intentieovereenkomst na een jaar komen te vervallen.
Hoewel thans geen ontwikkelingen met het oog op woningbouw aan de orde zijn ziet de gemeenteraad een dergelijke ontwikkeling nog steeds als een wenselijke optie voor zover dit ruimtelijk inpasbaar is.

## 4.3 Project Zwarte Pad

Voor een deel van de Ringvaartdijk – deel tussen de P.H. Frankfurthersingel en de 'Oude Molen' (Zwarte Pad 30-32) – wordt een dijkverbeteringtraject (inclusief aanleg van riolering) gestart.
Voor dit project 'Zwarte Pad' wordt een afzonderlijke procedure doorlopen. De procedure voor de dijkverbetering maakt dus geen onderdeel uit van voorliggende bestemmingsplanprocedure voor De Aker.

Het project Zwarte Pad valt onder het door bestemmingsplan De Aker te vervangen regime van bestemmingsplan MAP II (1993) en is een vervolg op het project Ringvaartdijk-Oost. Laatstgenoemd project viel binnen het aangrenzende bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost' dat sinds 18 september 2013 onherroepelijk is.
Tussen de dijkbeheerders (Waternet/ Hoogheemraadschap AGV en Hoogheemraadschap Rijnland), de rioolbeheerder (Waternet) en het stadsdeel wordt een samenwerkingsovereenkomst vastgesteld.

De relevante aspecten binnen project Zwarte Pad komen feitelijk en juridisch grotendeels overeen met het project Ringvaartdijk Oost. De openbare ruimte langs de oever van de Ringvaartdijk zal opnieuw moeten worden ingericht als gevolg van verhoging/verzwaring van het dijklichaam, het verleggen van kabels en leidingen en de aanleg van riolering.
Een belangrijk aspect binnen het project is de inrichting van de oever (omvang, gebruik en bebouwingsmogelijkheden) die als tuin in gebruik is bij de woonbootbewoners.
Met betrekking tot deze oever wordt in bestemmingsplan De Aker de verouderde regeling uit bestemmingsplan MAP II herzien. Voor wat betreft de bebouwingsmogelijkheden leidt de nieuwe bestemmingsplanregeling tot een verruiming ten opzichte van de regeling in MAP II. Reden is dat wordt aangesloten bij de bebouwingsregeling van bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost'. Voor een concrete beschrijving van de nieuwe regeling wordt verwezen naar de regels van dit plan alsmede de toelichting op de bestemmingen in paragraaf 17.2.2 (toelichting inzake de bestemmingen Groen en Tuin).

## 4.4 Woonboten

Ten aanzien van woonboten is er thans geen sprake van nader uitgewerkte woonbeleidskaders die specifiek op woonboten zien (dit geldt zowel op stedelijk niveau als op stadsdeelniveau).
Vanuit dit bestemmingsplan geldt dat conserverend wordt omgegaan met woonboten. Dit is conform de ambities zoals vastgelegd in het 'Waterplan Nieuw-West: visie 2040' (vastgesteld door de stadsdeelraad van voormalig stadsdeel Nieuw-West op 27 februari 2013). Dat wil zeggen dat geen uitbreiding plaatsvindt van het bestaande aantal woonboten.
Daarnaast wil het conserverende karkater zeggen dat de bestaande rechten (aantallen en maatvoering) worden overgenomen uit de bestemmingsplannen van de gemeente Haarlemmermeer. Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 van deze toelichting zijn de woonboten langs de noordoever van de Ringvaart, vanwege een gemeentelijke grenscorrectie, sinds 2014 binnen het grondgebied van de gemeente Amsterdam komen te vallen.
Omdat meerdere woonbotenregelingen zijn samengevoegd tot 1 uniforme regeling is er voor gekozen om de ruimst geldende maatvoeringen op te nemen in de nieuwe regeling. Voor een verdere toelichting inzake de woonbotenregeling wordt verwezen naar paragraaf 17.2.2 (toelichting van de regels).

# Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordelings)plicht

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

De in dit bestemmingsplan opgenomen regeling leidt niet tot significante nieuwe emissies of nieuwe verkeersaantrekkende werking. Het ruimtebeslag is in een stedelijke situatie als de onderhavige niet bijzonder. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed worden door het plan.

# Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

## 6.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de beleidsstukken of besluiten genoemd, die direct aan de inrichting van het gebied ten behoeve van het verkeer ten grondslag liggen. In deze paragraaf wordt verder de bereikbaarheid / ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven, voor: de auto, OV, fiets en voetganger. Ook het auto- en fiets parkeren wordt kort in beeld gebracht. Er wordt ook kort omschreven hoe aangesloten wordt op de grotere verkeersnetwerken buiten het plangebied.

## 6.2 Beleid en regelgeving

### 6.2.1 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 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 stadsregio-gemeenten 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. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

### 6.2.2 Regionale OV-Visie

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

De OV-Visie is nader uitgewerkt in de Investeringsagenda OV die op 10 december 2013 is vastgesteld door de Regioraad van de Stadsregio. Middels de Investeringsagenda OV worden de ambities van de Stadsregio vastgelegd met betrekking tot het stedelijk en regionaal OV en worden de trajecten aangegeven waarin de Stadsregio de komende jaren wil investeren. Eén van deze trajecten is de tramverbinding Matterhorn - Meer en Vaart (lijn 1). Daarbij gaat het vooral om verbetering van de rijtijd en de betrouwbaarheid.

Verder wordt er op gerwezen dat de bestuurscommissie van stadsdeel Nieuw-West de ambitie heeft om de tramlijnen 1 en 17 door te trekken c.q. aan elkaar te koppelen. Lijn 17 heeft als eindpunt het Dijkgraafplein. Het eindpunt van lijn 1 ligt ter hoogte van de hoek Akersingel/Baldwinstraat. Momenteel liggen de ontwikkelingen om tot uitvoering van deze ambitie te komen stil waardoor het positief bestemmen van deze ambitie (nog) niet mogelijk is.

### 6.2.3 Mobiliteitsaanpak Amsterdam

De MobiliteitsAanpak Amsterdam vormt de uitwerking van de Structuurvisie op het gebied van verkeer en vervoer. Waar de Amsterdamse structuurvisie een visie op de stad is voor de lange termijn (2040) en verschillende beleidsvelden binnen het ruimtelijk domein met elkaar in verband brengt, richt de MobiliteitsAanpak Amsterdam zich op de middellange termijn en op samenhang binnen het Amsterdamse mobiliteitsbeleid.

*Afbeelding: Uitsnede openbaar vervoerlijnen (tramlijn1 en buslijnen 63 en 194 ) in het Akergebied*

### 6.2.4 Mobiliteitsaanpak Nieuw-West

De MobiliteitsAanpak Amsterdam vormt de uitwerking van de Structuurvisie op het gebied van verkeer en vervoer. Op 26 juni 2013 is de Mobiliteitsaanpak Nieuw-West door de deelraad vastgesteld. Met het mobiliteitsplan streeft stadsdeel Nieuw-West naar een goede bereikbaarheid van en in Nieuw-West voor alle vervoersmiddelen. Het stadsdeel zet daarbij actief in op mobiliteit die bijdraagt aan een gezond, leefbaar en duurzaam Nieuw-West. Daarom wordt prioriteit gegeven aan langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), openbaar vervoer en elektrisch vervoer. Ook wordt ingegaan op mobiliteitsvraagstukken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan geeft een doorkijk voor de korte, middellange en lange termijn. Voor het realiseren van deze mobilteitsaanpak behoeven in het plangebied geen planologische maatregelen te worden getroffen.

### 6.2.5 Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012 - 2020

Op 22 februari 2012 heeft de deelraad van Nieuw-West het 'Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012-2020' vastgesteld.

Een van de kwaliteiten van Nieuw-West is dat bijna overal probleemloos (en gratis) kan worden geparkeerd. Een groeiend autobezit van bewoners, de groei van automobiliteit in algemene zin en toeloop van buurtvreemde langparkeerders doen de vraag naar parkeerruimte in delen van het stadsdeel toenemen. Hoe om te gaan met deze vraag staat centraal in het voorliggende parkeerbeleidsplan. Uit de probleeminventarisatie blijkt dat de parkeerproblemen in de meeste gebieden van Nieuw-West hoofdzakelijk worden veroorzaakt door buurtvreemde langparkeerders (bewoners van andere stadsdelen, automobilisten van buiten de stad die hier parkeren en met het OV doorreizen naar andere delen van de stad of Schiphol). Het parkeerbeleid zet in op het weren van deze buurtvreemde langparkeerders en niet zozeer op de mogelijkheden om het autobezit en -gebruik door bewoners en ondernemers uit Nieuw-West te beperken.

Bij voldoende vrije parkeerplaatsen is parkeren gratis. Parkeerregulering wordt reactief ingezet en niet gebruikt om het autobezit van de eigen bewoners te sturen. Bij invoering van parkeerregulering in nieuwe probleemgebieden hebben blauwe zones de voorkeur boven betaald parkeren waarbij naast de inhoudelijke component ook de financiële haalbaarheid een belangrijke rol speelt (overeenkomstig

Bestuursakkoord). Bestaande parkeerregulering in gebieden wordt vooralsnog zo gelaten.

De voortgang van de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West stond door de economisch crisis onder druk. Er is gekozen voor het maken van afspraken over ontwikkelingsmogelijkheden per gebied en met afzonderlijke woningcorporaties. Per locatie wordt samen met de woningcorporaties bekeken hoe invulling wordt gegeven aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de parkeermogelijkheden. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen speelt de financiële haalbaarheid nadrukkelijk een belangrijke rol. Niet elke parkeeroplossing hoeft in zichzelf kostendekkend te zijn. Bij creatieve oplossingen in woonwijken is een bijdrage uit het Parkeerfonds mogelijk. De inkomsten en uitgaven uit het Parkeerfonds dienen daarbij in evenwicht te zijn.

### 6.2.6 Nota parkeernormen Nieuw-West

De nota Parkeernormen Nieuw-West is op 30 mei 2012 vastgesteld door de stadsdeelraad Nieuw-West. In de nota zijn voor woningen minimum parkeernormen opgenomen. Voor kantoren en bedrijven is aangesloten op de parkeernormen van de gemeente Amsterdam uit het locatiebeleid. Voor voorzieningen en instellingen worden door de centrale stad geen parkeernormen voorgeschreven. Voor functies zoals leisure, hotels, congresruimten en winkels hanteert Nieuw-West de minimale CROW-parkeerkerncijfers als parkeernorm bij het vaststellen van het benodigd aantal parkeerplaatsen. De toepassing van deze kerncijfers staat beschreven hoofdstuk 3. Daarbij geldt dat naar boven mag worden afgeweken als de initiatiefnemer dit wenst en dit niet leidt tot stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren. De kosten voor extra parkeerruimte liggen altijd bij de initiatiefnemer.

Bij voorzieningen van grotere omvang (ziekenhuis, congrescentrum etc.) is het overnemen van de CROW parkeerkerncijfers niet wenselijk. Voor dergelijke gevallen dient de specifieke parkeerbehoefte te worden onderzocht. De te verwachten parkeerbehoefte is immers niet alleen afhankelijk van de locatie, maar ook van bijvoorbeeld de doelgroep en het verzorgingsgebied van de betreffende voorziening of instelling.

## 6.3 Verkeer

In het bestemmingsplangebied is geen sprake van de aanleg van nieuwe wegen of de reconstructie daarvan. Het plan is verder conserverend van aard. Een eventuele verkeerstoename zal daarom gering zijn en kan worden opgenomen in het bestaande verkeersaanbod. Onderzoek naar de verkeerskundige effecten is om die reden niet noodzakelijk.

### 6.3.1 Tramlijnen 1 en 17

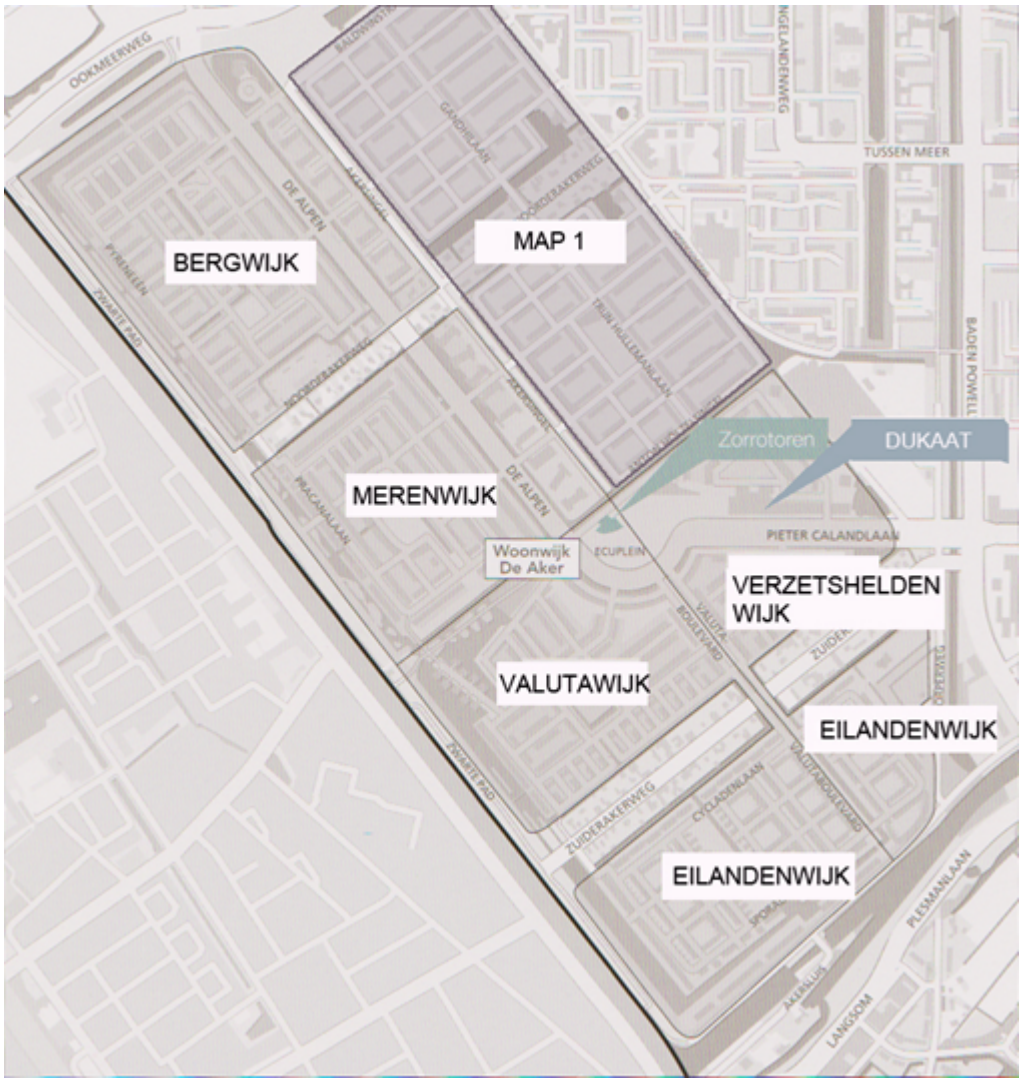
De bestuurscommissie van stadsdeel Nieuw-West heeft de ambitie om beide tramlijnen door te trekken c.q. aan elkaar te koppelen. Lijn 17 heeft als eindpunt het Dijkgraafplein. Het eindpunt van lijn 1 ligt ter hoogte van de hoek Akersingel/Baldwinstraat. Momenteel liggen de ontwikkelingen om tot uitvoering van deze ambitie te komen stil waardoor het positief bestemmen van deze ambitie (nog) niet mogelijk is.

## 6.4 Parkeren

### 6.4.1 Algemeen

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de buurt was het realiseren van een gevarieerd woongebied. In aansluiting op de beoogde doelgroep en woningbehoefte moest een belangrijk deel worden ingevuld met grondgebonden woningen in diverse categorieën en prijsklassen. Daarnaast, centraal in het gebied en op enkele markante plekken, een deel appartementen. De parkeeropgave is in samenhang met deze uitgangspunten ingevuld.

Deze exacte invulling is meegenomen in de stedenbouwkundige opgave bij de ontwikkeling van de afzonderlijke deelgebieden en gerealiseerd. Door de gefaseerde ontwikkeling van het hele gebied in een periode van circa 15 jaar zijn er accentverschillen per buurt met betrekking tot parkeren. Hieronder worden deze per gebied benoemd.




### 6.4.2 MAP 1

MAP I bevindt zich binnen bestemmingsplan Aker I. Dit deelgebied is tussen 1988 en 1992 ontwikkeld en gerealiseerd. Het parkeren in dit deelgebied bevindt zich grotendeels op maaiveld in de openbare ruimte. Er geldt in de openbare ruimte een 30 km/u regime. Parkeren op straat mag uitsluitend in de openbare parkeervakken. Slechts op enkele plekken wordt geparkeerd op eigen terrein. Een paar (hoek)woningen in het gebied beschikken over een oprit en garage op eigen terrein.

De gerealiseerde parkeernorm hier is 0,8 pp per woning voor sociale huur, 1,0 voor goedkopere marktwoningen, en 1,1 per woning voor het duurdere segment. Het grootste deel van deze parkeerplaatsen zijn in de openbare ruimte gerealiseerd. Daardoor is er sprake van een goede bezetting van de parkeerplekken in deze buurt door het dubbelgebruik.

### 6.4.3 Bergwijk, Merenwijk en Valutawijk

Deze wijken bevinden zich binnen de bestemmingsplannen Aker II en III. De wijken zijn tussen 1992 en 1999 gerealiseerd. Ook hier geldt dat een groot deel van het parkeren op maaiveld en in de openbare ruimte gerealiseerd is. Ook hier in vakken waarbij een 30 km/u regime geldt. Er zijn echter enkele verschillen. In deze buurten is een grotere differentiatie in woninggrootte en prijs gerealiseerd. Aan de randen van deze buurten zijn woningen gemaakt met parkeerplaatsen op eigen terrein, in voortuinen en/of inpandig. In deze buurten is een woningprogramma gerealiseerd in de verhouding 70% koop en 30% sociale huur.

Tussen de wijkontsluitingsweg de Alpen en de trambaan aan de Akersingel is een zone waar een reeks appartementengebouwen zijn gerealiseerd. Deze zone vormt in combinatie met Dukaat en Ecuplein de

ruggegraat van de Aker. De appartementengebouwen in deze zone parkeren allen op maaiveld aan de Akersingel, binnen vakken. Een deel van deze parkeerplaatsen op straat bevindt zich achter een slagboom. Het gaat hier in totaal om ca 60 parkeerplaatsen die zijn uitgegeven aan een woningcorporatie t.b.v. de appartementengebouwen met huurwoningen.

De gerealiseerde parkeernorm in deze buurten is 1 pp per woning voor sociale huur en 1,2 pp voor koopwoningen. Wanneer de parkeerplaatsen bij woningen op eigen terrein worden meegerekend wordt de totale parkeernorm in de buurt ca. 1,4 parkeerplaatsen per woning. Door het grote aandeel parkeren in de openbare ruimte is er sprake van een goede bezetting van de parkeerplekken door het dubbelgebruik.

### 6.4.4 Verzetsheldenwijk

Deze wijk is gelegen binnen bestemmingsplan Aker III. Dit gebied is tussen 1997 en 1999 gerealiseerd. Het gebied bevindt zich rondom het woon- en voorzieningencentrum Dukaat en het Ecuplein. Aan het Ecuplein bevindt zich de enige gebouwde parkeergarage in de Aker. Dit is de halfverdiepte stallingsgarage met 67 parkeerplaatsen behorend bij de grote woontoren Zorro. (1 parkeerplek per woning in de toren).

Aan de voet van de Dukaat is een groot parkeerterrein met ca. 225 openbare plekken op maaiveld gerealiseerd. Op deze parkeerplaatsen zijn ca. 65 parkeerplaatsen gerealiseerd voor bezoekers van de winkels. Het resterende deel wordt gebruikt door de bewoners in de appartementen van de Dukaat en van de voorzieningen, waaronder een school.

Rondom de Dukaat bevinden zich verder grondgebonden (eengezins)woningen, 4 appartementengebouwen aan de H. Diesveldsingel en eenzelfde aan de Litasweg. De appartementen hebben parkeergelegenheid op maaiveld in de openbare ruimte aan de voet van de gebouwen. De eengezinswoningen parkeren in vakken op straat.

De gerealiseerde parkeernormen in deze buurt zijn net als in de bergwijk en merenwijk 1 pp per woning voor sociale huur en 1,2 pp per woning voor koopwoningen. In aantallen voldoet het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de buurt aan de behoefte. Er is sprake van veel dubbelgebruik van parkeerplekken in deze buurt. Wel is er een grotere parkeerdruk op het westelijke gedeelte van het parkeerterrein bij Dukaat ter plaatse van supermarkt en andere winkels. Dit terwijl er op het oostelijke deel vaak voldoende plekken leeg zijn. Automobilisten zoeken een plek voor de deur van winkels en willen liever niet verder lopen.

### 6.4.5 Eilandenwijk

Deze wijk ligt binnen bestemmingsplan Aker IV. In de Eilandenwijk is bij de ontwikkeling tussen 1999 en 2003 gekozen voor een andere opzet. Doelstelling in dit deelgebied was om elke woning minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein aan te bieden, zowel bij de koopwoningen als bij de huurwoningen. Bij de koopwoningen wordt in de meeste gevallen in de eigen voor- of achtertuin geparkeerd. De privéparkeerplekken van huurwoningen bevinden zich op uitgegeven centrale binnenhoven. Daarnaast zijn er nog circa 150 woningen in dit gebied met een inpandige parkeergarage.

In dit gebied zijn verhoudingsgewijs aanzienlijk meer parkeerplaatsen aanwezig dan in de andere buurten, te weten: een norm van ruim 1,6 parkeerplaats per woning. Ondanks deze relatief hoge totale parkeernorm, wordt in deze buurt een hogere parkeerdruk ervaren. Oorzaken daarvan zijn dat parkeerplekken op eigen terrein niet dubbel gebruikt kunnen worden door andere bewoners en dat weinig bewoners gebruik maken van de eigen inpandige parkeergarage.

### 6.4.6 Akerwegen

De Noorder- en Zuiderakerweg in de Aker hebben voor een belangrijk deel een eigen specifiek karakter. Oude polderwegen, met aan weerszijde slootjes en bruggen naar vrijstaande woningen of 2-onder-1 kap. Langs de Akerwegen lopen geen voetpaden (met uitzondering van de Noorderakerweg ten noorden van de Alpen). Ook zijn er geen openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Op de Akerwegen wordt overwegend op eigen terrein geparkeerd. Vaak is daar voldoende ruimte voor meerdere auto's. Incidenteel wordt langs de weg geparkeerd of op kleine parkeerplaatsen aan de voet van de Ringvaartdijk.

# Hoofdstuk 7 Geluid

## 7.1 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 en luchtvaartlawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

## 7.2 Beleid en regelgeving

### 7.2.1 Algemeen

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

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting, dat wil zeggen de voorkeursgrenswaarde, wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (ontheffing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden), overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen) en ontvangzijde (dove gevels, stille zijden).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

*Wegverkeerslawaai*

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor 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. In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

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

Gelet op het conserverende karakter van voorliggend plan is geen akoestisch onderzoek vereist.

### 7.2.2 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid' vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.
Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

Omdat sprake is van een conserverend bestemmingsplan is de Amsterdamse eis van een stille zijde niet in de regels opgenomen. Deze eis zou extra (onevenredig) bezwarend zijn in het geval van eventuele vervangende nieuwbouw. Er is bovendien geen sprake van een nieuw besluit hogere waarde.

## 7.3 Resultaten onderzoeken

### 7.3.1 Wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de geluidszone van wegverkeer van de Baden Powellweg, de Pieter Calandlaan, De Alpen en de Ookmeerweg.

De wettelijke voorkeurgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB. Bij vaststelling van een bestemmingsplan hoeven bestaande geluidsgevoelige bestemmingen gelegen in de zone van bestaande wegen niet getoetst te worden (art. 3.1 lid 3 Besluit geluidhinder).

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk, zodat geen toetsing nodig is. Voor nieuwe planologische ontwikkeling in afwijking van dit bestemmingsplan zal afzonderlijk onderzoek worden gedaan.

### 7.3.2 Railverkeerslawaai

Het plangebied ligt niet binnen de geluidszone van railverkeer, zodat dit onderdeel niet nader behoeft te worden toegelicht

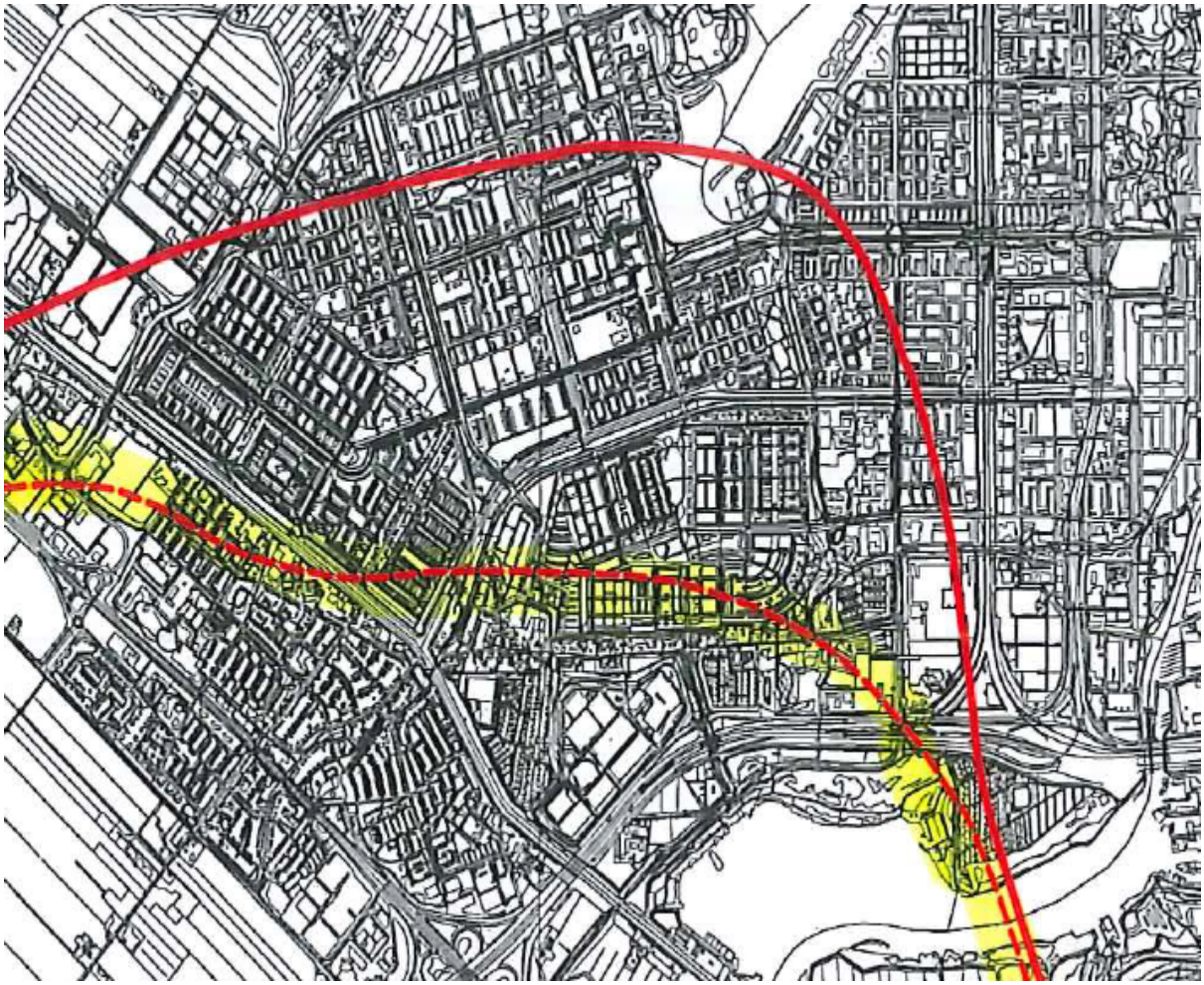
### 7.3.3 Industrielawaai

Het plangebied valt binnen de geluidzone rond gezoneerd industrieterrein ‘Schiphol-Oost’. Het zonebeheer ligt bij de provincie Noord-Holland.

De oorspronkelijke zone is vastgesteld in de jaren tachtig van de vorige eeuw. In de jaren negentig is een saneringsprogramma uitgevoerd, waardoor de geluidsbelasting is afgenomen en de 50 dB(A)-contour in de praktijk is verkleind. In 2011 heeft gemeente Haarlemmermeer het bestemmingsplan Schiphol-West en Omgeving vastgesteld en is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de verkleining van de geluidszone. Onderstaande afbeelding laat de 50 dB(A)-contour zien van het zonebesluit uit de jaren tachtig. De gewijzigde 50 db(A)-contour vanwege het saneringsprogramma is

geel gemarkeerd.

De huidige zone is kleiner dan de oorspronkelijke zone die met het zonebesluit van 1986 is vastgesteld (zie geel gemarkeerde rode stippellijn in onderstaande voor huidige zonering). Omdat een groot deel van de zone buiten het plangebied van bestemmingsplan 'Schiphol-West en Omgeving 2011' van gemeente Haarlemmermeer valt moet de gewijzigde zone via herzieningen van de omliggende bestemmingsplannen worden gerealiseerd. De begrenzing van de zone valt voor een klein deel binnen het plangebied en wordt derhalve op de verbeelding en in de regels opgenomen.



*Uitsnede gezoneerd Industrieterrein Schiphol-Oost. De geel gemarkeerde rode stippellijn is de nieuwe zonegrens.*

### 7.3.4 Vliegtuiglawaai

Het hele plangebied ligt buiten het gebied waar uit oogpunt van de geluidbelasting beperkingen aan kwetsbare functies (zoals woningen) worden gesteld.

*Afbeelding: geluidzone Schiphol*

# Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

## 8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

## 8.2 Beleid en regelgeving

### 8.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen.

De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Op basis van de programmatische aanpak zijn per 1 augustus 2009 de Wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) en het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

### 8.2.2 Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (Nibm)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate". In het Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekenende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekenende mate bijdraagt, indien als gevolg van die uitoefening of toepassing de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes ($PM_{10}$) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of

toetsing door kan gaan.
De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 $m^2$ ( of 200.000 $m^2$ indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacementen. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

### 8.2.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL, vastgesteld in december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (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 Amsterdam 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.

### 8.2.4 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.
Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.
Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.
Aangezien voorliggend bestemmingsplan geen nieuwe gevoelige bestemmingen realiseert is het Besluit gevoelige bestemmingen hierop niet van toepassing.

### 8.2.5 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam en haakt aan op de doelstellingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met gevoelige groepen omgaan en maatregelen treffen om deze beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.
Net als bij het Besluit gevoelige bestemmingen heeft de richtlijn alleen betrekking op nieuwe situaties en op uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen. Derhalve is de richtlijn niet van toepassing op voorliggend bestemmingsplan.

## 8.3 Resultaten onderzoeken

In het voorliggende bestemmingsplan De Aker worden geen nieuwe woningen of andere nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan is op dit punt dan ook in overeenstemming met de Wet milieubeheer.

# Hoofdstuk 9 Bodem

## 9.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuw gebruik 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 uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overgelegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

## 9.2 Beleid en regelgeving

### 9.2.1 Wet bodembescherming

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

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

### 9.2.2 Nota Bodembeheer

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

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

onderzoek te hergebruiken.

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

## 9.3 Resultaten onderzoeken

Voor de gemeente Amsterdam is een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Op deze kaart is de bodemkwaliteit van de diepe lagen, de toplaag en het oorspronkelijke maaiveld weergegeven. Deze staat op de site: http://maps.amsterdam.nl/bodemkwaliteit/

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de Amsterdamse bodemkwaliteitskaart ter plaatse van het plangebied weergegeven. Het plangebied is grotendeels aangegeven als ‘zone-1’, behalve ter plaatse van de lintbebouwing langs de Noorder- en Zuiderakerweg, daar geldt 'zone-3'.
'Zone-1' wordt gekwalificeerd als grond waarvoor, binnen bepaalde marges, geen nader bodemonderzoek vereist is. Bij grond die onder 'zone-2' of 'zone-3' valt gelden zwaardere toetsingseisen. Dat wil zeggen: er kan slechts worden afgezien van een nader bodemonderzoek indien uit de zogeheten 'toepassingsmatrix' blijkt dat bepaalde waardes onder het daarvoor vastgestelde maximum blijven.
Pas bij de zones 4, 5 en 6 geldt, kort gezegd, dat hoe dan ook nader bodemonderzoek dient plaats te vinden. Deze systematiek wordt uitvoerig beschreven in de Nota Bodembeheer van de gemeente Amsterdam zoals is vastgesteld op 10 december 2013.

*Uitsnede bodemkwaliteitskaart*

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 legt grotendeels de bestaande situatie vast. Bodemonderzoek is voor de bestaande situatie in het kader van het voorliggende bestemmingsplan niet aan de orde.

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

De kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor het huidige gebruik. Bij wijziging van het gebruik van de grond dient de bodemkwaliteit onderzocht te worden om beide op elkaar af te stemmen.

# Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

## 10.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

## 10.2 Beleid en regelgeving

### 10.2.1 Cultuurhistorie

*Erfgoedverordening Nieuw-West*

Op 27 maart 2013 heeft de stadsdeelraad de Erfgoedverordening stadsdeel Nieuw-West vastgesteld. De aanleiding voor de aanpassing van de verordening is dat deze aansluit op de nieuwe landelijke wet- en regelgeving, die 1 januari 2012 is ingegaan, en die gericht is op deregulering en inbedding van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening.

De Erfgoedverordening regelt de volgende onderwerpen:

- de aanwijzing van monumenten tot gemeentelijk monument;
- de aanwijzing van stads- en dorpsgezichten tot gemeentelijke stads- en dorpsgezichten;
- het vergunningenstelsel voor de gemeentelijke en beschermde monumenten;
- de inschakeling van de Commissie Welstand en Monumenten als adviesorgaan voor de aanwijzing tot gemeentelijk en beschermd (rijks)monument en gemeentelijk stads- of dorpsgezicht en de verlening van een vergunning voor gemeentelijke en beschermde (rijks)monumenten, Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) levert daarvoor het ambtelijk advies. Deze inhoudelijke advisering door BMA ondersteunt CWM om haar adviestaak uit te kunnen voeren op een wijze zoals is bedoeld in de Monumentenwet 1988 en in deze verordening;
- de regeling van bovengrondse cultuurhistorische waarden in bestemmingsplannen;
- eisen aan cultuurhistorisch onderzoek;
- eisen aan archeologisch onderzoek;
- de regeling van betreding in het belang van archeologisch onderzoek in het kader van een bestemmingsplan of een projectbesluit.

*Nota Cultuurhistorie Nieuw-West*

De Nota Cultuurhistorie is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld. De doelstelling van de Nota Cultuurhistorie Nieuw-West is om de hooggewaardeerde architectonische objecten en stedenbouwkundige structuren van de Westelijke Tuinsteden te beschermen zonder daarbij de stedelijke ontwikkeling en de stedelijke vernieuwing in het bijzonder op slot te zetten. De nota bevat richtlijnen hoe om te gaan met cultuurhistorische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

### 10.2.2 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

### 10.2.3 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzigingsverzoeken te doen is vervallen vanaf 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Daarnaast heeft het MoMo per 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.1.6, lid 4, onder a, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

### 10.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

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

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

## 10.3 Resultaten onderzoeken

In deze paragraaf worden de resultaten van het archeologisch onderzoek en cultuurhistorisch onderzoek omschreven.

### 10.3.1 Archeologie

Op 18 december 2014 is door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) het vereiste archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Het plangebied valt onder een tweetal archeologische beleidszones (beleidscategorie 11 en beleidscategorie 5).
Veruit het grootste deel van het plangebied valt onder beleidscategorie 11. Voor deze beleidszone geldt vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek, ongeacht de oppervlakte en diepte van de bodemingreep.
Daarnaast valt het plangebied ter plaatse van de Osdorperweg onder beleidscategorie 5. Hier geldt vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek slechts ingeval de bodemingreep kleiner is dan 500 m2 of minder diep is dan 1 meter beneden peil. Bescherming van archeologische waarden is hier wenselijk en daarom is in het plan voor deze zone een dubbelbestemming (Waarde - Archeologie) opgenomen.

### 10.3.2 Cultuurhistorie

*Richtlijnen cultuurhistorie*

De Nota Cultuurhistorie Nieuw-West (vastgesteld op 26 juni 2013) geeft richtlijnen hoe om te gaan met de cultuurhistorische waarden in De Aker bij ruimtelijke ontwikkelingen. Met uitzondering van de Noorder- en Zuiderakerweg, de Akermolen die als gemeentelijk monument gehandhaafd moet blijven en de flat Aeckersteijn (Orde 2) gaat het hier om een Post-AUP-gebied. Dit soort gebieden zijn te jong om cultuurhistorisch te waarderen en sloop-nieuwbouw komt hier zelden of nooit voor. Er zijn behalve voor de molen en Aeckersteijn in het plangebied geen objectrichtlijnen voor bebouwing van kracht. Wel zijn

er gebiedsrichtlijnen opgenomen in de nota.

*Overzichtskaart cultuurhistorische waarden stadsdeel Nieuw-West*

Het grijze (wegen), groene en blauwe (water) Raamwerk, dat hier gedeeltelijk uit de vooroorlogse periode dateert, dient vanuit cultuurhistorisch oogpunt in stand te blijven. Het gaat hierbij concreet om wegen van de categorieën "Stadslaan Secundair" en "Wijkweg", groen van de categorieën ("Landschap Regionaal", "Park", "Parkstrook Secundair") en water van de categorieën "Gracht" en "Singel, Sloot, en Parkwater". Het samenhangend stelsel van het Raamwerk en de afzonderlijke elementen dienen duidelijk herkenbaar en gehandhaafd te blijven.

De bebouwing in het gebied houdt rekening met de beleving van het Raamwerk, dit geldt zowel voor de uitstraling van bebouwing als voor de verhouding bouwhoogte versus breedte raamwerk. Alle verkavelingsvormen zijn vanuit cultuurhistorisch oogpunt in principe toegestaan. Wel kunnen nadere eisen worden gesteld aan de bebouwing vanuit ander beleid (leefmilieus), stedenbouwkundige plannen en welstandsbeleid.
Voor een beschrijving van de geschiedenis van het gebied wordt verwezen naar paragraaf 2.5.

# Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

## 11.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

## 11.2 Beleid en regelgeving

### 11.2.1 Gemeente Amsterdam

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

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

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om ambities te formuleren om $CO^2$ neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

### 11.2.2 Stadsdeel Nieuw-West

#### *11.2.2.1 Energie en duurzaamheid*

Een belangrijke doelstelling is om als stadsdeel actief mee te werken aan het realiseren van de Amsterdamse doelstelling om 40% CO2 te reduceren in 2025 ten opzichte van 1990. Uitgangspunt ten aanzien van de bouw is dat renovatie en nieuwbouw van woningen en utiliteit zo energiezuinig mogelijk wordt uitgevoerd met een duurzaam casco en dat met duurzame energie in de resterende energievraag wordt voorzien.

Stadsdeel Nieuw-West heeft de Amsterdamse doelstelling overgenomen dat vanaf 2015 alle nieuwbouw klimaatneutraal is. Klimaatneutraal bouwen betekent dat alle energie voor verwarmen, koelen, tapwater en alle gebouwgebonden elektragebruik wordt bespaard dan wel duurzaam wordt opgewekt, zonder gebruik te maken van fossiele brandstoffen. Voor het bepalen van de energieprestatie van de gebouwen kunnen algemeen gebruikte meetinstrumenten worden gehanteerd.

Bij de openbare ruimte is het streven te komen tot een duurzame inrichting die zo min mogelijk milieubelasting veroorzaakt door onder meer de volgende maatregelen:

- duurzaam materiaalgebruik en daarbij de landelijke duurzaamheidcriteria van AgentschapNL te hanteren;
- energiezuinige openbare verlichting;
- maatregelen in het kader van klimaatadaptatie;
- fysiek ruimte reserveren voor milieuvriendelijk gedrag. Dit betekent bijvoorbeeld voldoende fietsparkeergelegenheid, voldoende afvalbakken voor gescheiden inzameling en oplaadpunten voor elektrisch vervoer.

#### *11.2.2.2 Duurzaamheidsagenda*

De Duurzaamheidsagenda is op 28 maart 2012 door de stadsdeelraad vastgesteld. Het duurzaamheidsbeleid van Nieuw-West is gericht op een groen, leefbaar en gezond stadsdeel. De ambities zijn vastgelegd in de Duurzaamheidsagenda Nieuw-West 2012-2014. Het stadsdeel zet in op een vermindering van CO2-uitstoot door onder meer energiebesparing en gebruik van duurzame energie bij nieuwbouwprojecten en renovatie. Ook wordt onder meer ingezet op schoner vervoer, een betere luchtkwaliteit en een duurzame openbare ruimte.

De Duurzaamheidsagenda verdeelt de uitvoering van het beleid over de programmalijnen:

- duurzaam bouwen en duurzame energie;
- klimaatneutrale en duurzame stadsdeelorganisatie;
- duurzame mobiliteit;
- duurzaam leven en ondernemen.

## 11.3 Specifiek plan/project

In de Aker (en Nieuw Sloten) ligt een slim elektriciteitsnet van Liander

Dit elektriciteitsnet is intelligent omdat het is uitgerust met computer- en sensortechnologie op belangrijke knooppunten. Liander kan daardoor het middenspanningsnet volledig op afstand bedienen, iets wat voorheen niet mogelijk was. Daarnaast is het bestaande net op cruciale plekken verzwaard en is de netstructuur verbeterd. In de toekomst zijn in het slimme net ook sluimerende stroomstoringen te zien en daardoor te voorkomen. Dit net is op termijn goedkoper omdat gerichter onderhoud kan worden gepleegd, het aantal stroomstoringen afneemt en het net voor langere tijd niet opnieuw hoeft te worden verzwaard.

Met dit elektriciteitsnet kunnen in Nieuw-West, de Aker, duurzame innovaties verder worden ontwikkeld en toegepast om te bepalen hoe, nu en in de toekomst, energie kan worden bespaard. Diverse bedrijven worden bij elkaar gebracht die in de wijk verschillende technologieën, producten en diensten gaan onderzoeken. Deelnemende bedrijven kijken onder anderen naar innovaties op het gebied van de afstemming van vraag en aanbod van duurzaam opgewekte elektriciteit en het ontwikkelen van slimme producten en diensten op het gebied van mobiliteit.

# Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

## 12.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

In het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig. Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van een weg, spoorweg of binnenwater waarlangs of waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Aan de rand van het plangebied liggen een aantal hoge druk aardgasleidingen. Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

Ter bescherming van de gasleiding is er een dubbelbestemming gegeven aan de locatie waar de gasleiding inclusief de belemmeringsstrook ligt. De regeling van de dubbelbestemming wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting

## 12.2 Beleid en regelgeving

### 12.2.1 Beleid externe veiligheid

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

### 12.2.2 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij een dergelijke buisleiding, een grenswaarde van $10^{-6}$ per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letailiteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan $10^{-8}$ per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

### 12.2.3 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.
Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.
Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico´s.
Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

Er zijn geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het bestemmingsplan zodoende wordt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam.

## 12.3 Resultaten onderzoeken

Op 24 oktober 2014 is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied rapport uitgebracht (dossiernummer: OD252) inzake de externe veiligheidsrisico's van de (deels) binnen het plangebied gelegen hogedruk aardgasleidingen. Uit dit onderzoek is gebleken dat het plaatsgebonden risico voldoet aan de grenswaarde alsmede dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde niet overschrijdt.
Het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van $10^{-6}$ per jaar (zie paragraaf 12.1 voor de definitie van het plaatsgebonden risico). Binnen de contour zijn geen kwetsbare objecten gelegen. Zodoende wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico, PR $10^{-6}$ per jaar.
Met betrekking tot het groepsrisico wordt de oriëntatiewaarde ter plaatse van de relevante delen van de hogedruk aardgasleidingen (751_leiding-W-534-01-deel-2; 751-leiding-A-561-deel-1) nergens overschreden. Het groepsrisico bedraagt ter plaatse van de relevant leidingdelen maximaal 0,48 maal de oriëntatiewaarde respectievelijk maximaal 0,59 maal de oriëntatiewaarde (zie paragraaf 12.1 voor de definitie van het groepsrisico). Het groepsrisico neemt niet toe, daar er geen ruimtelijke ontwikkelingen zijn. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is wel noodzakelijk krachtens artikel 12 van het Bevb.

## 12.4 Verantwoording groepsrisico

In het onderzoek is aangegeven dat het groepsrisico de oriëntatiewaarde met maximaal 0,59x overschrijdt.
Omdat in het gebied geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden is er geen sprake van een toename van het bestaande groepsrisico. Het bestemmingsplan is conserverend, dat wil zeggen dat de bestaande woonwijk wordt vastgelegd. Er is derhalve ook geen sprake van een significante toename van het aantal personen.

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft conform het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' advies uitgebracht op 27 november 2014 (referentie: 35/RoEV-2014). Dit advies is opgenomen als bijlage bij deze toelichting. Voor zover de adviezen van de brandweer in het kader van het bestemmingsplan kunnen worden geëffectueerd zijn deze in de planregels opgenomen. In dit geval in de vorm van de dubbelbestemming Leiding - Gas.
In het brandweeradvies staat dat in het plangebied voldoende mogelijkheden zijn om bij een ongeval met gevaarlijke stoffen snel van de bronnen af te kunnen vluchten. In het gebied zijn wegen voor fiets- en autoverkeer die van de hogedruk aardgasleiding, de Ookmeerweg en het LPG tankstation af gericht zijn. Deze kunnen gebruikt worden voor het vluchten bij noodgevallen. Enige uitzondering hierop is het tuincentrum ter plaatse van de Pieter Calandlaan.

Gelet op de beperkte overschrijding van het groepsrisico, het brandweeradvies alsmede gelet op het conserverende karakter van het plan bestaat geen aanleiding om de toegestane functies en bebouwing in te perken. Het goed functioneren van het gebied voor de bestaande woningen en bedrijven staat voorop en de hoogte van het groepsrisico daarbij is aanvaardbaar.

## 12.5 Conclusie

Het voorgaande leidt tot de conclusie dat de externe veiligheidsrisico's van de aanwezige hoge druk aardgasleidingen geen belemmering vormen voor de binnen onderhavig plangebied aanwezige functies en objecten.

# Hoofdstuk 13 Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB), die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden (zie Staatsblad met nr. 389). Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande vgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.
De procedures - in het kader van een aanvraag om omgevingsvergunning - voor een vgb en een radaradvies gelden allebei afzonderlijk van elkaar maar kunnen ook samenvallen wanneer verschillende toetsvlakken worden doorsneden.

De genoemde beperkingen betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

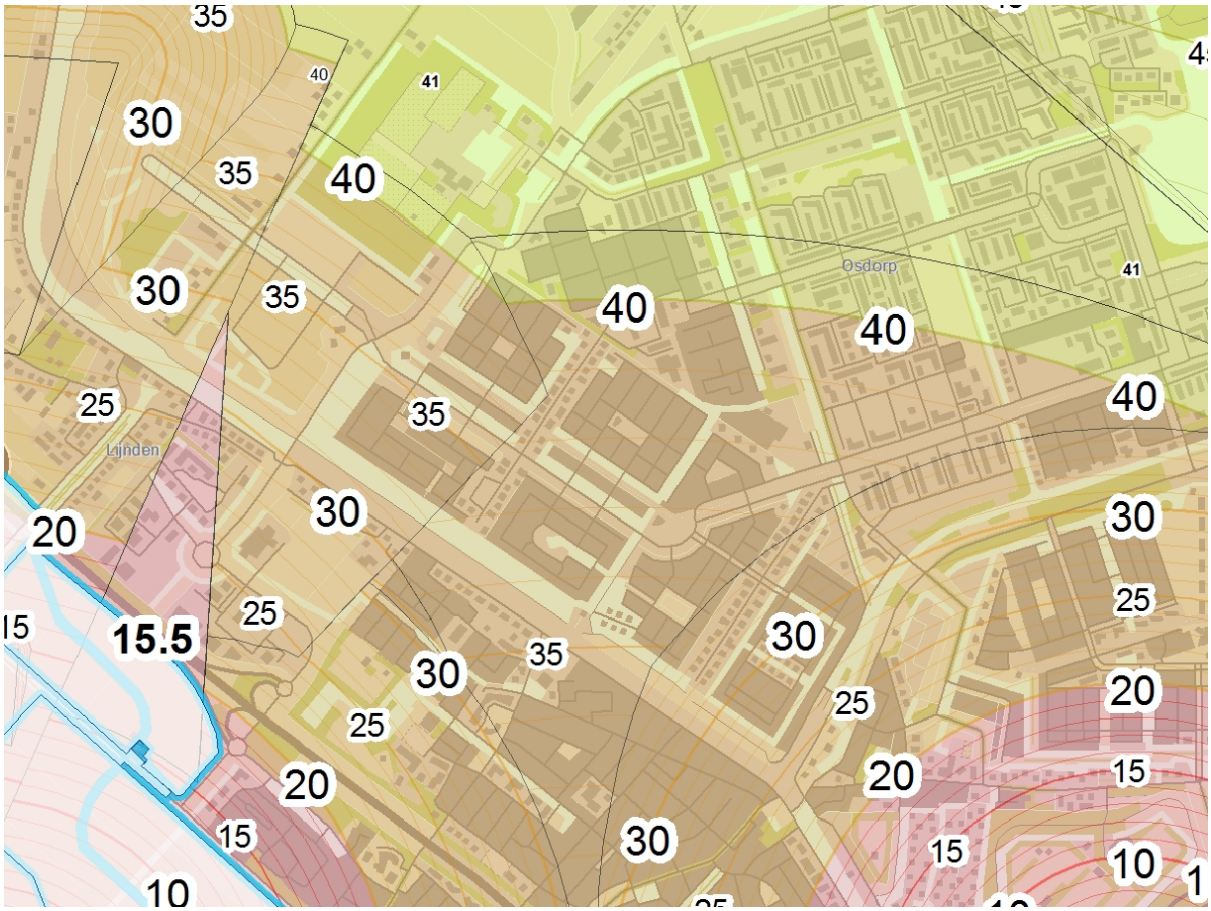
Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Woonwijk de Aker valt buiten het LIB-4 gebied. Alleen de Ringvaart ten noordwesten van woonwijk De Aker valt er wel binnen. In dit gebied is het LIB van toepassing en er geldt een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting.
Volgens artikel 2.2.1 van het LIB zijn in dit gebied geen woningen, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik.
Het bestemmingsplan is ter plaatse in overeenstemming met het LIB.

Het plangebied ligt verder binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen en grote waterpartijen) zijn toegestaan. Bestemmingsplan De Aker maakt dergelijke functies niet mogelijk.

Het voorliggende plan valt wel binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op de gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het LIB geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan het N.A.P.
Specifiek voor woonwijk De Aker variëren de toetshoogtes tussen de 27 en 40 meter boven N.A.P. Het bestemmingsplan voldoet aan deze toetshoogtes behalve ter plaatse van de woontoren aan het Ecuplein (54 meter) en de flat aan de baden Powellweg (42 meter). Dit zijn echter beide toegestane bestaande situaties in de zin van artikel 2.2.2 lid 3 van het LIB.




*Uitsnede toetshoogtes uit Bijlage 4 bij het LIB*

# Hoofdstuk 14 Milieuhinder bedrijvigheid

## 14.1 Algemeen - Functiemenging

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten. Voor diverse bestemmingen in de planregeling is geregeld dat bedrijfsfuncties slechts zijn toegestaan voor zover zij onderdeel uitmaken van bepaalde categorieën uit de bij de regels behorende Staat van bedrijfsactiviteiten-functiemenging. Zie daarvoor artikel 28.3 van de regels.
Er is een ontheffingsbepaling opgenomen voor bedrijfssoorten die niet in de Staat van Inrichtingen voorkomen. Voorwaarde voor zo'n ontheffing is dat het bedrijf ten hoogste een vergelijkbare milieubelasting heeft als andere bedrijven die in dat bestemmingsvlak zijn toegestaan en wél bekend zijn in de Staat van Inrichtingen. Ook in het kader van de vergunning c.q. melding op grond van de Wet milieubeheer kunnen eisen worden gesteld met betrekking tot aanvullende voorzieningen in de bedrijfsvoering.

De regeling wordt veelal aangeduid met "bedrijvenregeling", hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie.

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. Daar waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een "rustige woonwijk". Dit omgevingstype "rustige woonwijk" houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een "rustig buitengebied", een stiltegebied of een natuurgebied. In dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van het omgevingstype "gemengd gebied". Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging, waar direct naast wonen ook andere functies voorkomen zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

## 14.2 Resultaten onderzoeken

Voor onderhavig plangebied geldt dat de toegelaten bedrijvigheid overeenkomt met de bestaande rechten op grond van de bestemmingsplannen zijn overgenomen. Het gaat daarbij om de bedrijvigheid op de percelen aan de Noorder- en Zuiderakerweg en het bedrijventerrein bij tuincentrum Osdorp.

Voor de bedrijvigheid aan de Noorderakerweg 293/295 geldt dat deze met de aanduiding 'bedrijf' is verwerkt in het plan.
Bij uitspraak van 7 augustus 2002 (200103791/1) heeft de Raad van State de regeling voor dit bedrijf in bestemmingsplan Aker II vernietigd omdat deze regeling niet nader was gemotiveerd. In onderstaande volgt de motivering:
Ter plaatse is een bedrijf gevestigd dat bouwafvalcontainers opslaat. Gelet op de grootte en indeling van het perceel is er gemiddeld sprake van opslag van 10 tot 15 containers (op luchtfoto's zijn circa 10 containers zichtbaar). Het aantal containers in relatie tot de duur van de opslag leidt niet tot een significante toename van het aantal verkeersbewegingen op de Noorderakerweg. De ontsluitingsmogelijkheden van het perceel bevinden zich aan de zijde van de Noorderakerweg. Het perceel beschikt aan die zijde over 2 opritten, hetgeen voldoende is om deze bedrijfsactiviteiten te kunnen uitoefenen.
Qua uitstraling naar de omgeving is de overlast beperkt te noemen. Met name door het aanwezige groen rondom het perceel zijn de containers niet duidelijk zichtbaar vanaf de Noorderakerweg. De (bedrijfs)bebouwing op het perceel past binnen het gewenste type bebouwing (de daken zijn uitgevoerd met een kap).
Wat betreft de milieucategorie past deze bedrijvigheid binnen de toegelaten bedrijfscategorieën. In dit geval wordt de bedrijvigheid geschaard onder een aannemersbedrijf zonder werkplaats (het betreft opslag) met SBI-code 45. Hiervoor geldt op grond van de Staat van bedrijfsactiviteiten-functiemenging de bedrijfscategorie A. Volgens de regels van de bestemming Wonen - 2 (artikel 17 juncto artikel 28.3 sub c) zijn de bedrijfscategorieën A en B toegestaan zoals opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten-functiemenging.

# Hoofdstuk 15 Natuur en Landschap

## 15.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier-en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen(soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

Naast de wettelijke regelingen voor gebieds- en soortenbescherming is het van belang te constateren dat een deel van het plangebied onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur. In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' (17 februari 2011) is de hoofdgroenstructuur van Amsterdam vastgelegd. Tevens is het toetsingskader voor de hoofdgroenstructuur opgenomen en is een Technische Adviescommissie ingesteld. Deze commissie adviseert het college van burgemeester en wethouders over de inpasbaarheid van bouwinitiatieven in de Hoofdgroenstructuur.

## 15.2 Beleid en regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

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

### 15.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significant negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan er alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat er voor het plan dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

In het plangebied of de omgeving zijn geen Natura2000-gebieden aanwezig.

### 15.2.2 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 verblijfsplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.
In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten (tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

### 15.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

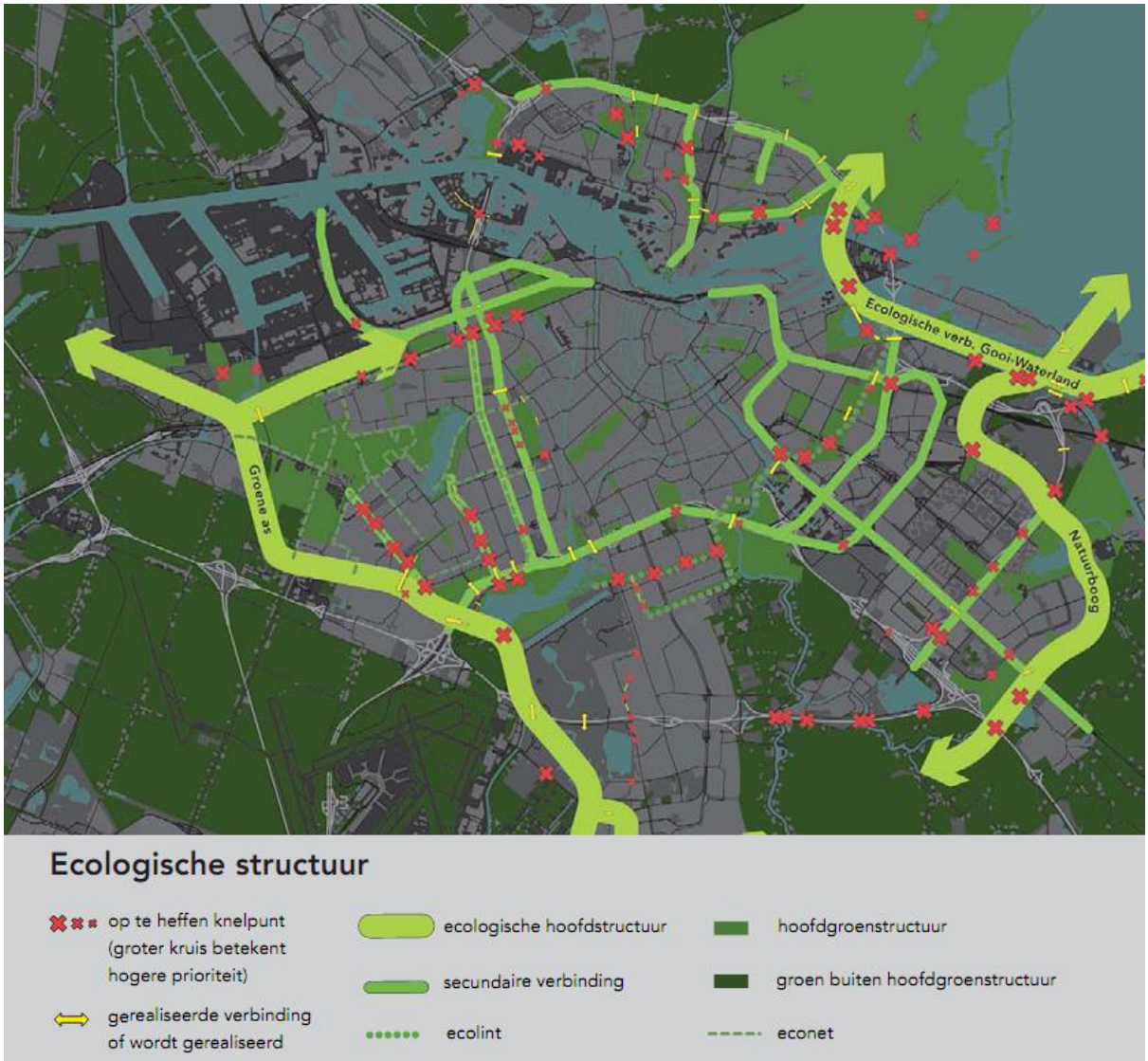
De provinciale ecologische structuur is in 2010 vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Deze heeft als doel het behoud en de ontwikkeling van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) en de ecologische verbindingszones (EVZ). De provincie heeft de recreatiegebieden met hoge natuurwaarden ook opgenomen in de ecologische hoofdstructuur. In de structuurvisie is opgenomen dat de provincie Noord-Holland de gebieden met een hoge biodiversiteit beschermt en deze uitbouwt tot een robuust samenhangend netwerk. Daarnaast stelt ook het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening een regeling bij verordening verplicht.Het is hier echter niet aan de orde. Het behoud en ontwikkeling van de EHS en de EVZ kan op diverse wijzen in het bestemmingsplan worden opgenomen.

### 15.2.4 Ecologische visie gemeente Amsterdam

Op 17 februari 2011 werd de structuurvisie "Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam" vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad. In de structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werd een motie aangenomen waarin werd gevraagd om nadere precisering van deze ecologische structuur. De ecologische visie is daarvan de invulling en wordt beschouwd als een uitwerking van de structuurvisie.

Dat betekent dat ruimtelijke plannen aan deze visie zullen worden getoetst. Daarbij wordt gelet op het volgende beleidsuitgangspunt: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor wijzigingen is, vergelijkbaar met de hoofdgroenstructuur, een besluit van de gemeenteraad nodig."

*Afbeelding: Hoofdgroenstructuur*




*Afbeelding: Ecologische structuur volgens de structuurvisie Amsterdam 2040*

*Ecologische structuur*

Door het plangebied loopt de zogeheten 'Groene As'. Dit is een provinciale ecologische verbindingszone die tevens onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke ecologische structuur en die langs/over de Ringvaartdijk alsmede langs een deel van de Ookmeerweg en de Slotervaart/PH Frankfurthersingel loopt. Binnen het bestemmingsplan is deze zone apart aangeduid binnen de bestemming Groen (en kleine stukjes met de bestemming Water -2).
Verder wordt opgemerkt dat een kleine strook groen, tussen de Baldwinstraat en de Ookmeerweg onder de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam (tot ongeveer ter hoogte van het eindpunt van de tramlijn).

### 15.2.5 Groenvisie stadsdeel Nieuw-West

De groenvisie 'Groen in de Tuinstad 2.0' is vastgesteld op 26 september 2012.

De centrale visie in de groenvisie is het traditionele, tuinstedelijke karakter van Nieuw-West intact laten en waar nodig met moderne middelen aanpassen aan de eisen van de tijd. Uitgangspunt bij alle ontwikkelingen blijft het belang van het groene raamwerk voor de buurten, het stadsdeel en de stad Amsterdam; dat is het fundament en het richtinggevende kader.

Het doel van Tuinstad 2.0 is een aantrekkelijk stadsdeel voor bewoners, ondernemers en recreanten, waar de directe verbondenheid met het groen uitnodigt tot een divers gebruik, participatie en ondernemerschap, in een veilige en stimulerende omgeving.

Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de groenvisie 'Groen in de Tuinstad 2.0.'

## 15.3 Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard. Derhalve is het in beginsel niet nodig om een onderzoek naar de in het plangebied aanwezige flora en fauna te doen. Ter plaatse van de bebouwing die ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen gesloopt dienen te worden dient een natuurtoets uitgevoerd te worden.

# Hoofdstuk 16 Water

## 16.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6 lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder in het plangebied, behalve ter plaatse van de Ringvaart. Daar is de waterbeheerder het hoogheemraadschap Rijnland.
Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

## 16.2 Beleid en regelgeving

### 16.2.1 Europees beleid

#### *16.2.1.1 Kaderrichtlijn Water*

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en een goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater. Hierbij is het van belang om landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen.

De Kaderrichtlijn Water is nader uitgewerkt in het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 (Bkmw 2009) en de onderliggende Regeling monitoring kaderrichtlijn water (Regeling monitoring). In dit besluit en deze regeling zijn eisen gesteld, waaraan de kwaliteit van de oppervlaktewater- en grondwaterlichamen in Nederland in beginsel moet voldoen. Deze goede toestand moet in principe eind 2015 zijn gehaald, tenzij een legitiem beroep kan worden gedaan op één van de uitzonderingen van de kaderrichtlijn water (zoals fasering of doelverlaging). De goede toestand moet worden bereikt door het maatregelenprogramma, dat is opgenomen in de verschillende waterplannen.

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld of de gewenste watertoestand uit de Wwh-plannen in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

### 16.2.2 Rijksbeleid

#### *16.2.2.1 Waterwet*

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

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

#### *16.2.2.2 Nationaal waterplan*

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de eergenoemde Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

### 16.2.3 Provinciaal beleid

#### *16.2.3.1 Provinciale waterplan 2010-2015*

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief 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 ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam.

### 16.2.4 Hoogheemraadschap

#### *16.2.4.1 Waterbeheerplan AGV 2010-2015*

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancyclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.
Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema’s is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.
Ook door hoogheemraadschap Rijnland, de waterbeheerder ter plaatse van de Ringvaart, is eind 2009 een Waterbeheerplan vastgesteld waarin dezelfde thema's aan de orde komen: 'Waterbeheerplan 4 2010-2015'

#### *16.2.4.2 Waterbeheerplan Rijnland 2010 - 2015*

De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder is eigendom van het Hoogheemraadschap Rijnland. De woonboten die in de Ringvaart liggen vallen derhalve binnen het grondgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland.
Voor de planperiode 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor deze planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het WBP4 legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen. Het Waterbeheerplan 2010-2015 van Rijnland is, evenals het WBP5 2016-2012, te vinden op de website : www.rijnland.net.

#### *16.2.4.3 Keur AGV*

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld. De Keur van hoogheemraadschap Rijnland, die onder andere ziet op de Ringvaart, is op 22 december 2009 vastgesteld.

De Keur is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

*16.2.4.4 Keur Rijnland*

De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder is eigendom van het Hoogheemraadschap Rijnland. De woonboten die in de Ringvaart liggen vallen derhalve binnen het grondgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland.
Per 22 december 2009 is de Keur in werking getreden, alsmede Beleids- en Algemene regels die in 2011 geactualiseerd zijn. Een nieuwe Keur was nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan de Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De "Keur en Beleidsregels" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels (voluit: Beleidsregels en Algemene Regels Inrichting Watersysteem 2011 Keur), die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.
Momenteel wordt een nieuwe Keur en daarbij behorende uitvoeringsregels opgesteld. Bij het opstellen van deze nieuwe Keur heeft Rijnland, mede in het kader van deregulering, een nieuw aanpak gebruikt. Niet langer zijn de regels gebaseerd op de gebruikelijke 'nee, tenzij' aanpak, maar gaat Rijnland uit van 'ja, tenzij'. Hierbij geeft Rijnland verantwoordelijkheid, flexibiliteit en vertrouwen waar dat kan en stelt Rijnland regels waar dat moet. Deze nieuwe aanpak zorgt ervoor dat burgers, bedrijven en Rijnland minder regeldruk ervaren. Zo wordt het aantal vergunningen en het aantal meldingen ongeveer gehalveerd.

De Keur en Beleidsregels van Rijnland zijn te vinden op de website: www.rijnland.net.

*16.2.4.5 Legger*

De legger is een openbaar register waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

### 16.2.5 Gemeente Amsterdam

*16.2.5.1 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015*

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te

vervallen.

### 16.2.6 Stadsdeel Nieuw-West

#### *16.2.6.1 Waterplan Nieuw-West: visie 2040*

Op 27 februari 2013 is het 'Waterplan Nieuw-West: visie 2040' door de stadsdeelraad vastgesteld. De waterstructuur is leidend geweest bij de totstandkoming van Nieuw-West. Daarom is het onlosmakelijk verbonden met de fysieke leefomgeving. Om problemen omtrent water, zoals de gevolgen van de klimaatwijzigingen of het verbeteren van de waterkwaliteit, op te lossen, moeten ze integraal opgepakt worden. De verschillende wateraspecten staan niet allemaal los van elkaar, vaak beïnvloeden ze elkaar. In het Waterplan wordt de gezamenlijke focus aangebracht. Ambities en de resultaten kunnen worden vergroot door zowel de samenhang (inhoudelijke dimensie) als de samenwerking (procesmatige dimensie) te versterken.

Naast ruimtelijke ordeningsaspecten worden ook aspecten als belevingswaarde, recreatie, biodiversiteit en cultuurhistorie in het waterplan beschreven en worden ambities voor de toekomst benoemd. Met betrekking tot het beheer en onderhoud van de watergangen (en alles daaromheen) geeft het waterplan inzicht in de verantwoordelijkheden en spreekt het ambities uit met betrekking tot ontbrekende inzichten.

Rondom De Aker lopen belangrijke waterwegen zoals de Slotervaart en de Ringvaart. De waterwegen zijn belangrijke lijnelementen welke versterkt worden door de koppeling aan wandel- en fietspaden. Het water geeft een duidelijke maatschappelijke meerwaarde aan het wonen en recreeren in het plangebied.

## 16.3 Watertoets

**Waterkwaliteit**
Voor de waterkwaliteit is het hiervoor genoemde Waterbeheersplan AGV 2010-2015 kader. Oppervlaktewater wordt systematisch gecontroleerd op kwaliteit. De waterkwaliteit mag niet achteruitgaan. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en wordt zoveel mogelijk voorkomen.
Indien dergelijke materialen noodzakelijkerwijs toegepast moeten worden, wordt uitgegaan van zinken goten welke van een coating worden voorzien waardoor het zink niet zal uitlogen. Daarnaast wordt waar mogelijk gewerkt met loodvervangers.

**Riolering**
Waternet hanteert als uitgangspunt dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden, dat wil zeggen het hemelwater dienst gescheiden van het vuil water te worden afgevoerd..

**Grondwater**
Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwbouwontwikkelingen moet worden voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm. Ondergrondse constructies moeten waterdicht worden uitgevoerd en mogen geen effect hebben op de grondwaterstanden in de omgeving. Dit wordt desgevraagd aangetoond in een geohydrologisch onderzoek. In het plangebied zijn geen nieuwbouwontwikkelingen voorzien met ondergrondse constructies.

**Dempingen van oppervlaktewater**
Verlies aan oppervlaktewater dient elders binnen het plangebied (vooraf) te worden gecompenseerd. In het voorliggende plan wordt niet voorzien in demping van oppervlaktewater.

**Waterberging**
Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap AGV dient bij een toename van meer dan 1.000 m2 verhard of bebouwd oppervlak in de stad, 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater te worden aangelegd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde peilvak en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een wijziging van het verharde of bebouwde oppervlak.

**Rainproof**

Binnen de gemeente Amsterdam wordt de Rainproof gedachte omarmd. Dat houdt in dat het hemelwater zoveel mogelijk lokaal wordt vastgehouden. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd om een klimaatrobuust en waterneutrale stad te creëren. Bij de herinrichting van de openbare ruimte maar ook bij renovatie en/of nieuwbouw wordt gevraagd aandacht te besteden aan het vasthouden van hemelwater op het perceel.

## 16.4 Conclusie

Het bestemmingsplan brengt geen wijzigingen in de waterstructuur. Derhalve kan worden geconcludeerd dat gelet op bovenstaande de watertoets de tenuitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

# Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

## 17.1 Algemeen

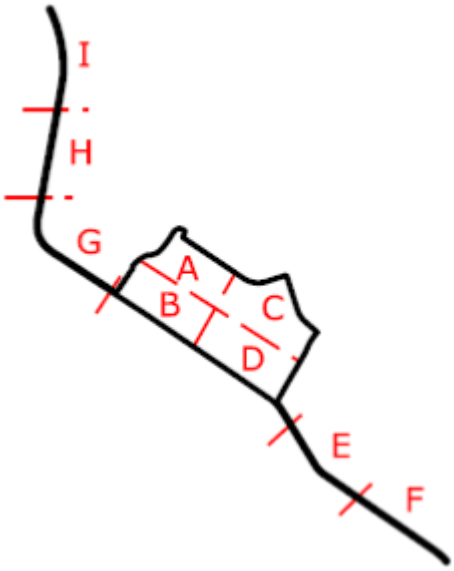
Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf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

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting van een bestemmingsplan heeft geen bindende werking. Deze maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

Bij onderstaande beschrijving van de locatie van sommige functies wordt verwezen naar specifieke plandelen. Dit betreft de indeling in 9 afzonderlijke plandelen van de analoge verbeelding. Zie onderstaande:

Plandeel A betreft globaal voormalig bestemmingsplan Aker I
Plandeel B betreft globaal voormalig bestemmingsplan Aker II
Plandeel C betreft globaal het noordelijk deel van de voormalige bestemmingsplannen Aker III en Aker IV
Plandeel D betreft globaal het zuidelijk deel van de voormalige bestemmingsplannen Aker III en Aker IV
Plandeel E betreft globaal de strook Ringvaart tussen de Slotervaart en de Nieuwe Haagseweg
Plandeel F betreft globaal de strook Ringvaart vanaf de Nieuwe Haagseweg tot aan de Nieuwe Meer
Plandeel G betreft globaal de strook Ringvaart vanaf de Ookmeerweg langs de Lutkemeerpolder in noordelijke richting
Plandeel H betreft globaal de strook Ringvaart langs de Lutkemeerpolder tot aan de Westrandweg
Plandeel I betreft globaal de strook Ringvaart vanaf de Westrandweg tot aan gemeente Halfweg




## 17.2 Artikelgewijze toelichting

### 17.2.1 Toelichting op de planregels

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding, waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

**Verbeelding**

Op de verbeelding van de plankaart wordt door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes/volumes aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een juridisch bindend karakter. Als ondergrond is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om een goede leesbaarheid van de analoge verbeelding te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

**Regels**

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten.

In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelregel zijn opgenomen in het Bro met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en

de raadpleegbaarheid is hierbij een vaste volgorde aangehouden.

In de bestemmingsomschrijving is beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels is weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden zijn maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In een aantal gevallen is een afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden als direct recht mogelijk, in andere gevallen moet het dagelijks bestuur een besluit nemen om af te wijken van de regels uit het bestemmingsplan.

In de specifieke gebruiksregels zijn nadere bepalingen gegeven over de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

### 17.2.2 Toelichting op de bestemmingen

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**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **Artikel 2, Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **Artikel 3 Bedrijf**

De gronden met de bestemming Bedrijf zijn bedoeld voor de bedrijven met bijbehorende voorzieningen in plandeel C. Daarbinnen zijn 2 specifieke bestaande vormen van detailhandel/bedrijvigheid nader aangeduid (tuincentrum en een stalling/caravanbedrijf). Voor het tuincentrum is tevens bepaald dat ondersteunende horeca is toegestaan.

- **Artikel 4 Bedrijf - Nutsvoorziening**

De gronden met de bestemming 'Bedrijf – Nutsvoorziening' zijn bedoeld voor nutsvoorzieningen met bijbehorende voorzieningen.

- **Artikel 5 Cultuur en ontspanning**

De gronden met de bestemming Cultuur en ontspanning zijn bedoeld voor sociaal-culturele voorzieningen. Daarnaast zijn ook een aantal specifieke horecacategorieën toegestaan. De bestemming geldt ter plaatse van de molen aan het Zwarte Pad huisnummer 30 (plandeel D).

- **Artikel 6 Gemengd - 1**

De gebouwen die behoren tot de voorzieningenplint aan de Pieter Calandlaan en waarboven wordt gewoond zijn bestemd als Gemengd - 1 (plandeel C).
Naast woningen (in alle bouwlagen) en maatschappelijke voorzieningen (in de eerste en tweede bouwlaag) zijn in de eerste bouwlaag - al dan niet nader aangeduid - tevens een aantal economische functies toegestaan, te weten: detailhandel, bedrijven, kantoren, dienstverlening en horeca van categorie 1 tot en met categorie 4.
Om tot een evenwichtig voorzieningenniveau te komen is een maximum aantal vestigingen voor de volgende functies vastgelegd, waarbij de reeds bestaande vestigingen zijn gerespecteerd:

- dienstverlening met een maximum aantal vestigingen van 3

- horeca van categorie 1 tot en met categorie 4 met een maximum aantal vestigingen van 2

Om voor de toekomst flexibiliteit te creëren zijn in artikel 6.4 een tweetal wijzigingsbevoegdheden opgenomen waardoor voor een aantal functies de locatie dan wel het maximum aantal vestigingen gewijzigd kan worden.
Daarnaast wordt, eveneens conform het horecabeleid, in de eerste bouwlaag ondergeschikte horeca toegestaan. In de begripsbepalingen is een algemene definitie opgenomen die afwijkt van de definitie voor *ondersteunende* horeca die voor een aantal andere bestemmingen geldt.
Bij de toetsing van een concrete (Wabo-)aanvraag kan ter aanvulling, indien nodig, worden aangesloten bij het op het moment van de aanvraag geldende beleid van de gemeente inzake ondergeschikte horeca.

- **Artikel 7 Gemengd - 2**

De bestemming 'Gemengd - 2' geldt voor het hoge (woon)gedeelte van flat Aeckersteijn aan de Baden Powellweg (plandeel C). Naast woningen zijn (para)medische praktijken toegestaan. In de tweede bouwlaag zijn ook kantoren toegestaan.

- **Artikel 8 Groen**

De openbare groenstroken, plantsoenen en parken zijn bestemd als 'Groen' met de daarbij behorende fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen en dergelijke. Er zijn, enkele apart aangeduide uitzondering daargelaten, alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan.

Vanwege de ecologische verbindingszone (Groene As) langs de Ringvaartdijk, die apart is aangeduid, is in artikel 8.3 een zogeheten 'aanlegvergunningenstelsel' opgenomen waardoor bepaalde werkzaamheden, zoals bijvoorbeeld het afgraven van gronden, niet zonder omgevingsvergunning zijn toegestaan.

De tuinen die ten behoeve van de woonboten langs de Ringvaart worden gebruikt zijn als specifieke functie aangeduid en voorzien van een afzonderlijke bouwregeling. De diepte van deze tuinen bedraagt 8 meter gemeten vanaf de kadastrale begrenzing van de oever. Per ligplaats mag in totaal 30 m2 aan bijgebouwen worden opgericht met een maximum bouwhoogte van 3 meter.
Daarnaast is specifiek voor de Ringvaartdijk een aanduiding opgenomen om naast voetgangers en fietsers ook autoverkeer toe te staan.

- **Artikel 9 Kantoor**

De bestemming 'Kantoor' geldt voor een tweetal kleinschalige kantoorgebouwen langs de Noorderakerweg (plandeel A/B) alsmede voor het lage gedeelte van flat Aeckersteijn aan de Baden Powellweg (plandeel C). Voor laatstgenoemd gebouw is vanwege een verleende vergunning tevens een functieaanduiding opgenomen voor maatschappelijke voorzieningen (voor zover niet geluidgevoelig) met een maximum bruto vloeroppervlakte van 700 m2. Op de begane grond bevinden zich parkeergarages.

- **Artikel 10 Maatschappelijk**

De gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen zoals scholen met bijbehorende nevenruimten en voorzieningen. Het betreft hier de gebouwen op het Joop Woortmanplein (plandeel A) en aan de Cycladenlaan 2 (plandeel C).

- **Artikel 11 Tuin**

De bestemming 'Tuin' is overgenomen uit bestemmingsplan Aker IV en geldt specifiek voor de tuinen van de woonbootbewoners langs de P. H. Frankfurthersingel / Slotervaart (plandeel D). Voor wat betreft de bouwregeling is, in het kader van de rechtsgelijkheid, aansluiting gezocht bij de bouwregeling uit de bestemming Groen. Dit leidt ook in dit geval tot een verruiming ten opzichte van de voorgaande planregeling (Aker IV).

- **Artikel 12 Verkeer - 1**

De gronden met de bestemming 'Verkeer - 1' zijn onder meer bestemd voor verkeersareaal, fietsparkeervoorzieningen, speel- en groenvoorzieningen, bruggen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. De tramvoorzieningen (gebouw eindpunt Lijn 1) zijn apart aangeduid met de functieaanduiding 'openbaar vervoer'.
De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer- autosnelweg' is opgenomen voor de autosnelwegen daar waar deze de Ringvaart kruisen. Omdat de recente grenscorrectie met de gemeente Haarlemmermeer (langs de Ringvaart) onderdeel uitmaakt van het plangebied - de nieuwe gemeentegrens loopt nu door het hart van de Ringvaart - zijn ook deze kleine stukjes autosnelweg binnen het plangebied komen te vallen. Het gaat om de Westrandweg (ter hoogte van de Raasdorperweg) en de Nieuwe Haagseweg (ter

hoogte van het adres Ringvaartdijk 98).

- **Artikel 13 Verkeer - 2**

De gronden met de bestemming 'Verkeer - 2' zijn onder meer bestemd voor verblijfsgebied/openbaar verkeersareaal waar geen autoverkeer is toegelaten.
Enige uitzondering hierop is de woonlocatie De Terp aan de Osdorperweg (plandeel C) waarbij de bestaande regeling is overgenomen.

- **Artikel 14 Water - 1**

De voor 'Water - 1' aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor water, waterhuishoudkundige voorzieningen en bruggen. Deze bestemming ziet specifiek op de Ringvaart en de Slotervaart.

In deze bestemming is de regeling opgenomen voor de woonboten langs de Ringvaart en de Slotervaart. Daaronder vallen ook alle woonboten die sinds de grenscorrectie met de gemeente Haarlemmermeer onder de gemeente Amsterdam zijn komen te vallen (de gemeentegrens loopt nu door het hart van de Ringvaart). Deze woonboten vielen onder verschillende bestemmingsplanregelingen die nu zijn samengevoegd tot 1 nieuwe regeling. Daarin is voor wat betreft de maatvoering/bouwregeling steeds uitgegaan van de ruimste planregeling. Voor zover van toepassing zijn ook de bestaande overgangsregelingen overgenomen. Zie daarvoor de lijst in Bijlage 2 Maatvoering Woonschepen bij de regels. Omdat deze overgangslijst met afwijkende maatvoeringen voorzien is van de 'oude' adressen (want afkomstig van de gemeente Haarlemmermeer) is aan genoemde bijlage tevens een lijst toegevoegd waarin de omzetting naar de nieuwe 'Amsterdamse' adressen is verwerkt. Op die manier blijft de lijst goed bruikbaar.

- **Artikel 15 Water - 2**

De voor 'Water - 2' aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor water, waterhuishoudkundige voorzieningen en, voor zover aangeduid, bruggen. Deze bestemming ziet specifiek op alle waterwegen die niet onder de bestemming Water - 1 vallen. Dat wil zeggen: de kleinere waterwegen/sloten in en om woonwijk De Aker. Woonboten zijn daarbinnen niet toegestaan.

- **Artikel 16 Wonen - 1**

De seriematig gebouwde woningen in het plangebied (deelgebieden Aker I tot en met Aker IV) zijn bestemd als 'Wonen-1'. Daarbinnen zijn onder meer toegestaan: woningen, (dak)tuinen en erven en huisgebonden beroepen.

Gelet op de aanwezige parkeerdruk is de parkeerregeling uit de oude planregeling voor deelgebied Aker IV, in aangepaste vorm, vertaald naar de gehele bestemming Wonen - 1. Dat betekent het volgende:
- Bij bestaande woningen waarbij de mogelijkheid aanwezig is om 1 tot 2 parkeerplaatsen te realiseren (aangeduid met functieaanduiding *'parkeerterrein'*) dient minimaal 1 parkeerplek in stand te worden gehouden.
- Bij bestaande woningen waarbij de mogelijkheid aanwezig is om 3 parkeerplaatsen te realiseren (aangeduid met de functieaanduiding *'specifieke vorm van verkeer - parkeren 1'* ) dienen minimaal 2 parkeerplekken in stand te worden gehouden.

Wat betreft de regeling voor bijgebouwen worden de bestaande rechten gerespecteerd.
In artikel 16.2.3 sub a is de bouwregeling voor het achtererfgebied opgenomen. De aanduidingen in artikel 16.2.3 sub b en sub c zien op bijgebouwen in voorerfgebied.
Daarnaast gelden sowieso de regels voor vergunningvrij bouwen.

Wat betreft dakopbouwen geldt dat op woongebouwen van 2 bouwlagen met een geheel of gedeeltelijk plat dak een dakopbouw is toegestaan. Alhoewel bij de meeste bouwblokken dit recht feitelijk reeds benut is (en daarom op de verbeelding ook positief bestemd is met bijbehorende bouwhoogte) zijn er nog enkele bouwblokkken waarvoor dit niet geldt. Omdat niet al deze bouwblokken in kaart zijn gebracht is deze bouwmogelijkheid apart benoemd naast de geldende bouwhoogte (zie artikel 16.2.2).

- **Artikel 17 Wonen - 2**

De grotendeels vrijstaande en dubbele (2-onder-1-kap) woningen langs de Noorderakerweg en de Zuiderakerweg zijn bestemd als 'Wonen - 2'. Daarbinnen zijn onder meer toegestaan: woningen,

(dak)tuinen en erven en huisgebonden beroepen.
De op sommige percelen aanwezige bedrijvigheid wordt specifiek aangeduid met de bestemming 'bedrijf'.
Om het bijzondere karakter van de lintbebouwing te beschermen geldt voor grote delen van de Noorderakerweg en Zuiderakerweg de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - vrijstaand/twee-aaneen' zodat uitsluitend vrijstaande woningen dan wel dubbele woningen zijn toegestaan (artikel 17.2.2 sub d). Daarnaast is voor de binnen deze aanduiding gelegen gebouwen bepaald dat een minimale afstand van 3 meter tot de zijdelingse grens van het bouwperceel moet worden aangehouden (artikel 17.2.2 sub e en sub f).
Tevens geldt binnen de gehele bestemming dat gebouwen voorzien moeten worden van een kap (artikel 17.2.2 sub g).
Tenslotte is in artikel 17.3 geregeld dat via de procedure krachtens artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening nadere eisen kunnen worden gesteld aan de situering van bebouwing.

Wat de systematiek van de bouwregeling betreft wordt nog het volgende opgemerkt:

De bestaande systematiek uit de te vervangen bestemmingsplannen is hier grotendeels overgenomen. Dit betekent dat de maatvoeringsvlakken voor het bebouwingspercentage op de verbeelding, waar artikel 17.2.2 sub b op van toepassing is, doorgaans niet samenvallen met het bouwvlak (waarbinnen de bebouwing gesitueerd dient te worden). Dit hoeft ook niet want de maatvoeringsvlakken voor het bebouwingspercentage hebben slechts een rekenkundige functie. Het op basis daarvan berekende maximum aantal vierkante meters aan bebouwing dient binnen het bouwvlak gesitueerd te worden.

- **Artikel 18 Wonen - 3**

De bestemming Wonen - 3 geldt voor in totaal 24 kavels, deels aaneengesloten, binnen deelgebied Aker IV (plandeel D). Daarbinnen zijn onder meer toegestaan: woningen, (dak)tuinen en erven en huisgebonden beroepen. Voorts geldt dat uitsluitend vrijstaande woningen zijn toegestaan. Voor ieder kavel geldt hetzelfde bebouwingspercentage (35%).

- **Artikel 19 Wonen - 4**

De bestemming Wonen - 4 geldt ter vervanging van de regeling uit bestemmingpslan De Terp (2013) (plandeel C). Het gaat om 6 zelfbouwkavels gelegen aan de Osdorperweg. De regeling uit bestemmingsplan De Terp is volledig overgenomen. Daarbinnen zijn onder meer toegestaan: woningen, tuinen en erven, huisgebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten. Per bouwvlak is maximaal 1 woning toegestaan.

- **Artikel 20 Wonen - Woonwagenstandplaats**

De bestemming 'Wonen-Woonwagenstandplaats' geldt ter plaatse van het woonwagencentrum aan de Noorderakerweg met de huisnumers 102 tot en met 120 (plandeel B). Daarbinnen zijn onder meer toegestaan: standplaatsen voor woonwagens, tuinen en erven en huisgebonden beroepen. Per standplaats/bouwvlak is maximaal 1 woonwagen toegestaan (artikel 20.2.2 sub b) alsmede 20 m2 aan bijbehorende bouwwerken (artikel 20.2.3 sub b). Laatstgenoemde regeling is bedoeld voor de gemeentelijke bergingen en sanitaire ruimtes die standaard worden opgeleverd bij de standplaats.

- **Artikel 21 Leiding - Brandstof**

Ter bescherming van de brandstofleiding in het gebied is de dubbelbestemming ‘Leiding – Brandstof’ opgenomen, waarin bepalingen zijn opgenomen die beschadiging door graafwerkzaamheden, boomwortels en dergelijke voorkomen doordat deze werkzaamheden alleen na verlening van een omgevingsvergunning kunnen worden uitgevoerd. Ook de belemmering van de bereikbaarheid van de leidingen door de leidingbeheerder, zoals het verharden van de bovengrond, worden gereguleerd.
De brandstofleiding is gelegen onder de Ringvaart ten zuiden van de Westrandweg (plandeel H).

- **Artikel 22 Leiding - CO2**

Ter bescherming van de CO2-leiding in het gebied is de dubbelbestemming ‘Leiding – CO2’ opgenomen, waarin bepalingen zijn opgenomen die beschadiging door graafwerkzaamheden, boomwortels en dergelijke voorkomen doordat deze werkzaamheden alleen na verlening van een omgevingsvergunning kunnen worden uitgevoerd. Ook de belemmering van de bereikbaarheid van de leidingen door de leidingbeheerder, zoals het verharden van de bovengrond, worden gereguleerd.
De CO2-leiding is gelegen onder de Ringvaart ten zuiden van de Westrandweg (plandeel H).

- **Artikel 23 Leiding - Gas**

Ter bescherming van de gasleidingen in het gebied is de dubbelbestemming ‘Leiding – Gas’ opgenomen, waarin bepalingen zijn opgenomen die beschadiging door graafwerkzaamheden, boomwortels en dergelijke voorkomen doordat deze werkzaamheden alleen na verlening van een omgevingsvergunning kunnen worden uitgevoerd. Ook de belemmering van de bereikbaarheid van de leidingen door de leidingbeheerder, zoals het verharden van de bovengrond, worden gereguleerd.
De gasleidingen komen voor langs de Ookmeerweg (plandeel A), de Baden Powellweg (plandeel C), onder de Ringvaart ten zuiden van de Westrandweg (plandeel H) en onder de Ringvaart ten westen van de Nieuwe Haagseweg (plandeel E).

- **Artikel 24 Waarde - Archeologie**

De gronden waarvoor een archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming Waarde - Archeologie gekregen.
Het is verboden ter plaatse van deze dubbelbestemming te bouwen (artikel 24.2) tenzij de bodemverstoring ziet op een oppervlakte kleiner dan 500 m2 of op een diepte van minder dan 1 meter. Hiervan kan het bevoegd gezag binnenplans ontheffing verlenen mits uit archeologisch onderzoek blijkt dat de ter plaatse aanwezige archeologische waarden niet onevenredig worden aangetast (artikel 24.3).

Voor zover sprake is van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden over een oppervlakte van 500 m² of meer of waarbij bodemverstoring plaatsvindt dieper dan 1 meter onder het peil, dient de initiatiefnemer een aanvraag om omgevingsvergunning (voorheen aanlegvergunning) in te dienen. Ook in dat geval dient archeologisch onderzoek plaats te vinden (artikel 24.4.3 sub b).

- **Artikel 25 Waterstaat - Waterkering**

De binnen het plangebied aanwezige waterkeringen gaan uit van de dubbelbestemming ‘Waterstaat-Waterkering’. Deze dubbelbestemming regelt in hoeverre er gebruik en bebouwing ten behoeve van de waterkering wordt toegelaten. Op grond van de Keur van Waternet gelden beschermende maatregelen. Omdat in de Keur al voldoende regels zijn opgenomen ter bescherming zijn aanvullende bouwregels niet in deze bestemming opgenomen.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

- **Artikel 26 Anti-dubbeltelregel**

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

- **Artikel 27 Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

- **Artikel 28 Algemene gebruiksregels**

In dit artikel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.
Van belang is ook de regeling in artikel 28.3 waarbij specifiek wordt geregeld welk soort bedrijvigheid is toegestaan binnen de afzonderlijke bestemmingen.

In artikel 28.4 is een algemene parkeerregeling opgenomen ingeval van (sloop/)nieuwbouw van gebouwen. Deze regeling is noodzakelijk omdat met de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 de gelijksoortige bepalingen uit de Bouwverordening vervallen zijn verklaard (wel geldt voor deze bepalingen in de Bouwverordening nog een overgangsperiode tot en met 1 juli 2018, daarna dient definitief te worden teruggevallen op de bepalingen uit het bestemmingsplan).

- **Artikel 29 Algemene aanduidingsregels**

In dit artikel worden de algemene aanduidingen geregeld.

In artikel 29.1 zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot de geluidszone inzake industrieterrein Schiphol. Dit heeft gevolgen voor de vestiging dan wel uitbreiding van geluidgevoelige functies, zoals wonen, binnen deze zone (plandeel D).

In artikel 29.2 zijn de bepalingen opgenomen inzake de veiligheidszone voor lpg-installaties. Deze zone komt voor bij de Ookmeerweg (plandeel A) en voor een klein gedeelte van de Ringvaart (plandeel E).

In artikel 29.3 zijn de bepalingen opgenomen inzake de aanduiding voor de vrijwaringszone van de molen gevestigd aan de Akersluis 10 ('vrijwaringszone - molenbiotoop') (plandeel D).
De bouwregeling is zowel bedoeld ter bescherming van het functioneren van de molen, dat wil zeggen het waarborgen van voldoende windvang voor de wieken maar ook ter bescherming van de bestaande bouwrechten op grond van de onderliggende bestemmingen.
Net als bij de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering geldt dat hier tevens de regels gelden op basis van de Keur.
(Voor de molen aan het Zwarte pad 30 is een dergelijke regeling niet noodzakelijk omdat deze molen geen wieken heeft).

- **Artikel 30 Algemene afwijkingsregels**

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

- **Artikel 31 Overgangsrecht**

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

- **Artikel 32 Slotregel**

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

# Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

Voor zover het bestemmingsplan strekt tot het vastleggen van de bestaande situatie is geen economische uitvoerbaarheid aan de orde.

Waar het nieuwe ontwikkelingen betreft in de zin van de Wet ruimtelijke ordening besluit de gemeenteraad, ingevolge artikel 6.12 Wro, of wel of niet wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval is een dergelijk besluit niet aan de orde omdat geen sprake is van nieuwe ontwikkelingen in de zin van de Wro.

# Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

## 19.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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

1. Gemeente Amsterdam:

a. RvE Ruimte & Duurzaamheid (voormalige DRO);
b. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG);
c. Bureau Monumenten en Archeologie (BMA);
d. Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)
e. RvE Wonen

2. Waternet

3. Brandweer, Amsterdam-Amstelland;

4. De Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, sector Ruimtelijke Inrichting;

5. Gasunie;

6. Rijkswaterstaat;

7. Kamer van Koophandel;

8. Stadsregio Amsterdam;

9. Ministerie van ILM

10. Liander N.V.

11. Stadsregio Amsterdam

12. Hoogheemraadschap Rijnland

Alleen van de in onderstaande genoemde instanties is een reactie ontvangen. Dit betekent dat van de overige instanties geen reactie is ontvangen. De ontvangen reacties zijn hieronder samengevat. Dit betekent overigens niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld. Per reactie is aangegeven of en in welke mate deze aanleiding geven tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

<u>Reactie RvE Wonen</u>

De RvE Wonen merkt het volgende op ten aanzien van de bouwhoogte van 7 meter voor de woonwagens op het woonwagencentrum aan de Noorderakerweg.
Als verhuurder van de grond heeft de RvE Wonen er belang bij dat een vergrote grondbelasting door een hoge bouw op een standplaats geen hinderlijke gevolgen heeft elders op de woonwagenlocatie. Daarbij kan gedacht worden aan verzakkingen bij wallenkanten of grondverschuivingen bij de buren. Daarnaast speelt ook brandveiligheid een rol en andere zaken die worden geregeld via de omgevingsvergunning.
Gelet op het steeds groter en permanenter worden van woonwagens speelt de vraag of in de toekomst onderheide stenen gebouwen getolereerd gaan worden. De discussie hierover moet binnen de gemeente nog gevoerd worden.
Een advies over de wenselijke bouwhoogte van woonwagens is niet eenvoudig te geven. Binnen stadsdeel Nieuw-West lijken per locatie verschillende regels te worden gehanteerd. Daarnaast kleeft aan de bouwhoogte van woonwagens een politieke-bestuurlijke component: wat wil men de woonwagenbewoners toestaan? De volgende opties worden door de RvE wonen naast elkaar gelegd:

- Hoog bouwen, dus zeven meter, en daarmee mogelijk problemen in de ondergrond riskeren. Wat is dan nog het verschil tussen een dure erfpachtkavel waar men zelf een woning op mag bouwen, terwijl de woonwagenbewoners voor een klein bedrag de standplaats huren?

- Een bouwhoogte van vijf of zes meter. Dit biedt de mogelijkheid tot een 'anderhalfhoge bebouwing'. Dus wel de 'boerderette-bouw' maar minder groot en zwaar.
- Of toch de hoogte beperken tot vier meter en daarbij de mogelijkheid openlaten om een hogere bouw toe te staan indien men een Omgevingsvergunning aanvraagt en aan kan tonen dat er geen risico's zijn voor de omgeving

De RvE Wonen geeft aan dat geen sprake is van een advies aan het stadsdeel maar slechts een oproep om tot een gezamenlijke opvatting te komen over bouwhoogtes voor de hele stad.

*Antwoord:*
In voorliggend bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met de concrete en specifieke situatie op het woonwagencentrum aan de Noorderakerweg. Bestemmingsplan De Aker is een conserverend plan. Dat betekent dat bestaande rechten worden gerespecteerd. Op het woonwagencentrum aan de Noorderakerweg zijn in de huidige situatie 3 van de 10 woonwagens reeds vergund dan wel bestemd met een bouwhoogte hoger dan de 4 meter zoals thans nog geldt krachtens bestemmingsplan De Aker II:

Noorderakerweg 106: 5,8 meter (vergunning/ontheffing uit 2004)
Noorderakerweg 112: 6,058 meter (vergunning/ontheffing uit 2008)
Noorderakerweg 116: 7 meter (bestemmingsplan Aker II uit 2000)

In deze 3 situaties zal de bestaande afwijkende bouwhoogte positief bestemd worden.
In het voorontwerpbestemmingsplan De Aker was nog sprake van een bouwhoogte van 7 meter voor alle 10 de woonwagens aan de Noorderakerweg. De RvE Wonen heeft echter aangegeven dat de gemeente Amsterdam momenteel uniform beleid inzake de bouwhoogte van woonwagens aan het voorbereiden is voor heel Amsterdam. Gelet hierop wordt het niet raadzaam geacht om reeds in het kader van dit bestemmingsplan vooruit te lopen op toekomstig beleid.
Indien een concrete aanvraag om omgevingsvergunning wordt ingediend zal tegen die tijd een specifieke afweging worden afgemaakt. Voor het bij voorbaat verhogen van de bouwhoogtes in dit bestemmingsplan bestaat bij nader inzien onvoldoende aanleiding. De reactie geeft derhalve aanleiding tot wijziging van het voorontwerpbestemmingsplan in de zin dat de bouwhoogtes als volgt zullen worden aangepast:

- Noorderakerweg 106: 6 meter
- Noorderakerweg 112: 7 meter
- Noorderakerweg 116: 7 meter
- Alle overige huisnummers: 4 meter.

<u>Reactie Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)</u>

De Technische adviescommissie Hoofdgroenstructuur (hierna: TAC) constateert dat een deel van het plangebied, te weten de Groene As, valt onder het groentype 'corridor' van de Hoofdgroenstructuur.

Het dijkverbeteringstraject tussen de P.H. Frankfurthersingel en de 'Oude Molen' aan het Zwarte Pad 30-32 (hierna: project Zwarte Pad) is relevant voor dit deel van de Hoofdgroenstructuur. Het project Zwarte Pad is een vervolg op het project Ringvaartdijk-Oost, dat deel uitmaakt van het aangrenzende bestemmingpslan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk-Oost'. De relevante aspecten binnen project Zwarte Pad komen feitelijk en juridisch grotendeels overeen met het project Ringvaartdijk Oost. De openbare ruimte op de Ringvaartdijk zal opnieuw moeten worden ingericht. Een belangrijk aspect binnen het project is de inrichting van de oever die als tuin in gebruik is bij de woonbootbewoners. Deze tuinen waren reeds positief bestemd (bestemmingsplan MAP II uit 1990) en worden overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Wat betreft de bebouwingsregeling voor deze tuinen wordt aangesloten bij de bouwregeling uit het aangrenzende bestemmingsplan 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk-Oost'.
De TAC constateert dat het initiatief niet inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur.
De TAC handhaaft daarbij het standpunt dat is ingenomen bij het aangrenzende bestemmingsplan Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost. De bouwregeling voor de tuinen gaat uit van een verruiming van de bebouwingsmogelijkheden op grond van de afweging van gelijkheid voor de bewoners aan de Ringvaartdijk. De Hoofdgroenstructuur is ter plaatse echter ten zeerste gediend met openheid. De beleidsintentie voor het groentype 'corridor' is gericht op het zoveel mogelijk open houden van het landschap. Door het toelaten van aanvullende bebouwing zal de Ringvaartdijk en omgeving verrommelen en zal de belevingswaarde van de Hoofdgroenstructuur worden aangetast. Het toestaan van bijgebouwen

in de tuinen bij de woonboten is dan ook strijdig met de doelstellingen van de Hoofdgroenstructuur voor het groentype 'corridor'.

Voorts verzoekt de TAC om binnen de bestemming Groen de oprichting van zendmasten expliciet uit te sluiten. Volgens de algemene richtlijnen uit de Structuurvisie zijn zendmasten niet inpasbaar in de Hoofdgroenstructuur. In de bestemming 'Groen' wordt de realisatie van nutsvoorzieningen mogelijk gemaakt. Zendmasten worden in de definitie van nutsvoorzieningen niet specifiek benoemd maar zijn op basis van de omschrijving niet uit te sluiten.

*Antwoord:*
Het advies van de TAC sluit aan bij het advies dat destijds is afgegeven inzake het bestemmingsplan Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost. De gemeenteraad is toen gemotiveerd afgeweken van de structuurvisie (30 november 2011). De gemeenteraad is ook hier, op basis van dezelfde motivering, van de structuurvisie afgeweken (zie het raadsbesluit van 1 juli 2015 in bijlage 5 bij de toelichting van onderhavig bestemmingsplan). De kwestie inzake de tuinen van de woonbootbewoners is vergelijkbaar met de kwestie zoals die speelde in het kader van bestemmingsplan Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost.

Relevant verschil met Ringvaartdijk Oost is wel dat in het thans te vervangen bestemmingsplan MAP II uit 1990 reeds een regeling is opgenomen voor de tuinen c.q. de tuinen daarin positief zijn bestemd. Deze bestaande rechten zijn nu overgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Het advies van de TAC richt zich dan ook met name op de verruiming van de bouwregeling en in mindere mate op de aanwezigheid van de tuinen zelf.
In onderstaande volgt in aangepaste vorm de al gehanteerde motivering om af te wijken van de structuurvisie inzake bestemmingsplan Dorp Sloten en Ringvaart Oost:

Volgens de 'Structuurvisie Amsterdam 2040' is kleinschalige bebouwing en verharding in de Hoofdgroenstructuur inpasbaar als deze voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen. Dat is hier aan de hand. Het groen op de oever van de Ringvaartdijk Oost kan op dit moment niet als ecologische verbindingszone functioneren. Langs dit gedeelte van de Ringvaartdijk liggen een groot aantal woonboten die hun tuin met bergingen en schuren op de oever hebben. Woonboten en tuinen vormen op dit moment een belemmering voor het functioneren van de ecologische verbindingszone ter plaatse van de oever. Het gaat hier echter om reeds lang bestaande functies die ook planologisch zijn vastgelegd. Het verplaatsen van deze functies is niet reëel.
Om de bestaande bergingen en schuren op de wal zo goed mogelijk in te passen is net als bij de tuinen bij Ringvaartdijk Oost gekozen voor een oppervlakte van maximaal 30 m² per woonschip. Dit leidt tot een uniforme bouwregeling langs de Ringvaart en biedt mogelijkheden om bestaande bebouwing te legaliseren. Daarnaast speelt een rol dat de woonbootbewoners per definitie geen achtertuin kunnen hebben en daarom geen mogelijkheid hebben om vergunningsvrije bebouwing op te richten. De verruimde bebouwingsmogelijkheden in het bestemmingsplan doen dit nadeel deels teniet.

Daar komt bij dat de beoogde openheid binnen de Hoofdgroenstructuur, ook zonder deze bouwmogelijkheden, op geen enkele wijze kan worden gegarandeerd. De bewoners kunnen hun tuin immers met beplanting 'dicht zetten', zonder dat de gemeente daar iets tegen kan doen. Van openheid is dan geen sprake meer. Bovendien wordt de openheid reeds negatief beïnvloedt door de aanwezigheid van de woonboten zelf.
Tenslotte wordt er op gewezen dat - los van de bestemmingsplanprocedure - in het kader van het project Zwarte Pad nog een nadere afweging zal plaatsvinden over hoe om te gaan met de Groene As in relatie tot alle andere belangen die moeten worden afgewogen bij dit dijkverbeteringstraject (belangen woonbootbewoners, veiligheid tegen overstromingen).
De Ringvaartdijk biedt voldoende fysieke ruimte voor realisering van het groentype 'corridor'/de Groene As.

Inzake de zendmasten wordt geen aanleiding gezien voor een afzonderlijke verbodsbepaling in de regels. De maximum bouwhoogte van 8 meter binnen de bestemming Groen staat reeds voldoende in de weg aan de oprichting van zendmasten voor doeleinden van telecommunicatie.

Gelet op de belangen die gemoeid zijn met een goede ruimtelijke regeling voor de bestaande tuinen van de woonbootbewoners alsmede gelet op de aanwezige ruimte op de Ringvaartdijk voor realisering van de

Groene As/het groentype 'corridor' is onderhavige afwijking van de Structuurvisie Amsterdam 2040 hier gerechtvaardigd.

Reactie Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)

A) BMA geeft aan dat onduidelijk is welk bureauonderzoek ten grondslag ligt aan de archeologische waardering van het plangebied. Indien het bureauonderzoek is verzorgd door een extern bedrijf dient dit te worden beoordeeld door het bevoegd gezag (BMA).

*Antwoord Ad A):*
Het archeologisch bureauonderzoek van BMA is inmiddels afgerond en verwerkt in voorliggend plan. Zie paragraaf 10.3.1 van de toelichting. Het onderzoek zelf is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

B) BMA geeft aan dat het opvalt dat de achtergronden van het stedenbouwkundig plan niet beschreven worden en de identiteit van de verschillende buurten alleen ter sprake komt in relatie tot het parkeren. Overwogen kan worden deze aspecten in de beschrijving van de geschiedenis van de buurt en van het ruimtelijk kader op te nemen.

*Antwoord Ad B):*
De stedenbouwkundige achtergrond van woonwijk De Aker wordt onder andere beschreven in paragraaf 4.1 van de toelichting. Deze beschrijving staat niet alleen in relatie tot het parkeeraspect. De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het plan.

Reactie Brandweer Amsterdam-Amstelland

A) Op 27 november 2014 heeft de Brandweer Amsterdam-Amstelland advies uitgebracht inzake de externe veiligheid.

*Antwoord Ad A):*
Het advies is opgenomen als bijlage bij de toelichting en, in het kader van de verantwoording van het groepsrisico, verwerkt in paragraaf 12.4 van de toelichting.

Reactie Gasunie

A) De Gasunie stelt dat de belemmeringenstrook op de verbeelding niet juist is weergegeven. De gegevens worden per mail aangeboden op het e-mailadres: f.van.beek@nieuwwest.amsterdam.nl. De belemmeringenstrook voor de regionale gastransportleiding dient 4 meter te bedragen en voor de hoofd gastransportleiding 5 meter.

*Antwoord Ad A):*
De leidinggegevens zijn ontvangen en verwerkt op de verbeelding.

B) De Gasunie verzoekt om een voorrangsregeling op te nemen zodat een een onderlinge rangorde geldt tussen de dubbelbestemmingen. De dubbelbestemming Leiding-Gas dient daarbij voorrang te krijgen op de overige dubbelbestemmingen.

*Antwoord Ad B):*
De voorrangsregeling is opgenomen in de regels. De gemeente weegt de belangen die gemoeid zijn met een goede waterkering zwaarder dan de belangen die gemoeid zijn met een gasleiding. De dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering krijgt dan ook de hoogste voorrang gevolgd door de dubbelbestemming Leiding - Gas.

C) De Gasunie verzoekt om artikel 23.3 (Leiding - Gas) als volgt aan te passen:
- het woord 'onevenredig' te schrappen

- met het volgende toetsingskader:

1) dat de veiligheid van de gasleiding niet mag worden geschaad

2) dat vooraf door het bevoegd gezag schriftelijk advies wordt ingewonnen door de leidingbeheerder

3) dat er geen kwetsbare objecten worden toegelaten

Verder wordt verzocht om de volgende werkzaamheid toe te voegen aan artikel 23.4.1:
- het rooien van diepwortelende beplantingen en bomen

*Antwoord Ad C):*
De opmerkingen zijn verwerkt in de regels (artikel 23).

Reactie Liander N.V.

A) Liander wijst er op dat zich binnen het plangebied een vijftal gasdrukmeet- en regelstations bevinden. Liander verzoekt om hiervoor op de verbeelding een veiligheidszone op te nemen (Barim-zone).

*Antwoord Ad A):*
De gasdrukmeet- en regelstations beschikken op grond van het Activiteitenbesluit over een veiligheidsafstand van 6 meter. Anders dan bij bijvoorbeeld LPG-tankstations (Bevi) en gasleidingen (Bevb) is er hier geen sprake van een wettelijke verplichting om een veiligheidszone op te nemen in het bestemmingsplan. De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het plan.

Reactie Rijkswaterstaat

A) Rijkswaterstaat is beheerder van de rijkswegen A4 en A5 (Westrandweg) in het plangebied. De Ringvaart loopt onder deze twee locaties door. Ter plaatse van de wegen geldt de bestemming Verkeer-1 en Waterstaat-waterkering. Volgens de regels heeft Waterstaat-Waterkering voorrang op de bestemming verkeer. Het is voor Rijkswaterstaat belangrijk dat de activiteiten voor het beheer en onderhoud van de rijksweg, die vallen binnen de regels van Verkeer-1, niet belemmerd worden door de dubbelbestemming Waterstaat-waterkering. De onderlinge verhouding is op dit moment strijdig. Verzocht wordt daarom om de regels zodanig aan te passen dat de bestemming Verkeer-1 en de activiteiten die daarbij horen voor beheer en onderhoud van de rijksweg voldoende gewaarborgd zijn. Een mogelijkheid hiervoor kan zijn om de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering weg te halen ter plaatse van de kunstwerken over het water, of om in de regels op te nemen dat de bestemming Verkeer-1 ter plaatse van de bestemming kruising met de A4 en A5 voorrang heeft op de bestemming Waterstaat-Waterkering.

*Antwoord Ad A):*
Niet kan worden gezegd dat de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering het beheer en onderhoud van genoemde rijkswegen belemmert. Het bestemmingsplan bestemt deze wegen positief door de bestemming Verkeer-1 toe te kennen met daarbinnen een specifieke aanduiding voor autosnelwegen. De dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering bepaalt alleen dat ter plaatse ook een waterkerende functie aanwezig is/mag zijn. De nadere regels die zien op de waterkerende functie van de dijk zijn vastgelegd in de Keur en gelden los van het bestemmingsplan (dus ook wanneer ter plaatse geen dubbelbestemming zou gelden).
Verder geldt dat de gemeente de belangen die gemoeid zijn met een goede waterkering zwaarder weegt dan de belangen die gemoeid zijn met het onderhoud en beheer van de rijkswegen A4 en A5. Om die reden wordt primair getoetst aan de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering. De gemeente ziet niet in waarom deze onderlinge ruimtelijke verhoudingen strijdig zouden zijn.
De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het plan.

Reactie Waternet

A) Waternet adviseert om ook grote waterleidingen (doorsnee groter dan 600 mm), evenals gasleidingen, op te nemen op de verbeelding met een dubbelbestemming. Waternet is hierover in overleg met de gemeente Amsterdam.

*Antwoord Ad A):*
In tegenstelling tot hetgeen het geval is met gasleidingen (op grond van het Besluit externe veiligheid Buisleidingen) bestaat er geen wettelijke plicht om waterleidingen in een bestemmingsplan vast te leggen. De gemeente kent daarnaast een zwaarder gewicht toe aan de ruimtelijke relevantie van een gasleiding dan van een waterleiding (ingeval van een calamiteit).
Vooralsnog kan in het kader van onderhavige planprocedure niet worden geanticipeerd op nog te maken afspraken over dit onderwerp in relatie tot bestemmingsplannen.
De reactie geeft geen aanleiding tot wijziging van het plan.

B) Waternet verzoekt om aan de regeling voor de molenbiotoop (artikel 29.3) een verplichting tot advisering door het waterschap toe te voegen alsmede een verwijzing naar de regels van de Keur.

*Antwoord ad B):*
De regeling voor de molenbiotoop is aangepast. De verplichting tot advisering is daarin opgenomen. Een verwijzing naar de regels van de Keur is niet opgenomen. Deze regels gelden zelfstandig, dat wil zeggen ook los van het bestemmingsplan.

Stadsregio Amsterdam

A) De Stadsregio heeft kennisgenomen van het plan en merkt op dat het plan een goede en gedegen indruk maakt. Wel wordt er op gewezen dat de in paragraaf 6.2.2 van de toelichting genoemde 'Regionale OV-Visie 2010-2030' inmiddels uitwerking heeft gekregen in de Investeringsagenda OV (2013). In deze investeringsagenda is onder meer de ambitie opgenomen om te investeren in de tramverbinding (lijn 1) tussen Matterhorn - Meer en Vaart (betreft rijtijd en betrouwbaarheid).

*Antwoord Ad A):*
Paragraaf 6.2.2 is conform de opmerkingen van de Stadsregio aangepast.

Reactie Hoogheemraadschap Rijnland

A) Rijnland constateert dat de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder eigendom is van Rijnland. De woonboten die in de Ringvaart liggen hebben derhalve toestemming van Rijnland nodig en (dienen) een eigendomsvergoeding te betalen.
Daarnaast is de Keur van Rijnland van toepassing op de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder.
(De waterkering aan de zijde van het bestemmingsplangebied De Aker en Amsterdam valt onder de Keur van AGV).
Graag ziet Rijnland dat de waterparagraaf (paragraaf 16.2.4) aangevuld wordt met het beleid en de regelgeving van Rijnland (Waterbeheerplan en Keur). De tekstvoorstellen daarvoor zijn bij de reactie gevoegd.
Voor het overige geeft het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

*Antwoord Ad A):*
De waterparagraaf wordt conform de tekstvoorstellen aangepast.

## 19.2 Maatschappelijk overleg

### 19.2.1 Inspraak voorontwerpbestemmingsplan

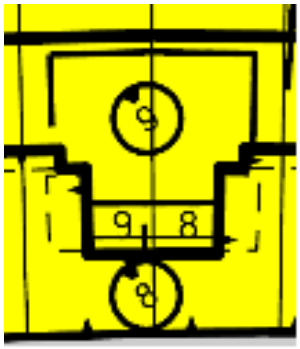
Het voorontwerpbestemmingsplan is in overeenstemming met de inspraakverordening van het stadsdeel Nieuw-West voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd (van donderdag 9 oktober 2014 tot en met woensdag 19 november 2014). Op dinsdagavond 4 november heeft een informatieavond plaatsgevonden. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld om mondelinge en schriftelijke inspraakreacties in te dienen. Er zijn in totaal 26 reacties ingediend. In onderstaande volgt de beantwoording van de ingediende inspraakreacties. De beantwoording van de inspraakreacties is anoniem conform de Wet bescherming persoonsgegevens:

1. Inspraakreactie:
   Adressant geeft aan in overleg te willen treden indien zich wijzigingen voordoen in de

verkeerssituatie rond winkelcentrum De Dukaat.

Antwoord:
Momenteel zijn er geen concrete plannen om de verkeerssituatie rond De Dukaat te wijzigen. Mochten deze plannen zich in de toekomst voordoen dan zal dit via een verkeersbesluit kenbaar worden gemaakt. Verkeersbesluiten worden gepubliceerd en hier kan vooraf via zienswijzen/inspraak en achteraf via het indienen van een bezwaarschrift op gereageerd worden.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

2. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan dat de maximum bouwhoogte van 8 meter die geldt aan de voorzijde van de woningen aan het Iseoplantsoen (zie afbeelding in onderstaande), met de huisnummers 1 tot en met 16, verlaagd moeten worden naar een maximum bouwhoogte van 5,5 meter. Hierdoor wordt voorkomen dat aan de voorzijde van deze woningen 3 bouwlagen kunnen worden opgericht.




Antwoord:
De beantwoording van deze reactie moet in samenhang worden bezien met alle overige woningen die gelegen zijn aan het Iseoplantsoen (huisnummers 17 tot en met 45). Voor deze overige woningen is in het vorige bestemmingsplan Aker II (uit 2000) een maximum bouwhoogte van 7,1 meter vastgesteld. Dit is in voorliggend bestemmingsplan afgerond naar een maximum bouwhoogte van 8 meter.
In architectonisch opzicht, dat wil zeggen wat betreft de gevelritmiek en de hoogteaccenten, zijn de woningen aan het Iseoplantsoen met de nummers 17 tot en met 45 vergelijkbaar met de woningen op de huisnummers 1 tot en met 16. Bij alle woningen is sprake van circa twee en een halve bouwlaag waarop terugliggende dakopbouwen zijn grealiseerd. Ter plaatse van deze dakopbouwen geldt in voorliggend bestemmingsplan een maximum bouwhoogte van 9 meter.
Specifiek voor de woningen met de huisnummers 1 tot en met 16 is in het vorige bestemmingsplan Aker II, aan de voorzijde, een bouwhoogte van 5,3 meter vastgesteld. Dit is een vergissing geweest omdat hier – net als bij de voorzijde van de overige woningen aan het Iseoplantsoen – sprake is van twee en een halve bouwlaag. Ook de door adressant voorgestelde 5,5 meter zou hier niet voldoen.
In het nieuwe bestemmingsplan is dan ook voor de huisnummers 1 tot en met 16 aangesloten bij de bouwhoogte van 7,1 meter die gold voor de overige woningen aan het Iseoplantsoen, hetgeen is afgerond naar een maximum bouwhoogte van 8 meter.
Met de huidige bestemmingsplanregeling is voldoende gewaarborgd dat het verschil in bouwhoogte tussen de dakopbouwen en de oorspronkelijke hoofdbebouwing gehandhaafd blijft.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3. Inspraakreactie:
Adressant verwijst naar een strook groen/beplanting langs de H. Diesveldsingel die erg verwaarloosd is en zou het waarderen als daar iets aan gedaan kan worden door het aanbrengen van nieuwe beplanting. Het groen wordt nu als afvalbak en uitlaatplek voor honden gebruikt. Wanneer het waait ligt het zand op de vensterbank.

Antwoord:
Het beheer van het openbaar groen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Een

bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast. Voor vragen en opmerkingen inzake het beheer van openbaar groen kan adressant zich wenden tot de afdeling Groen en Openbare Ruimte (G&OR) van stadsdeel Nieuw-West. Daar kan digitaal een 'melding openbare ruimte' worden gedaan. Dit kan door de website van stadsdeel Nieuw-West te bezoeken en te klikken op de categorie 'Producten en Diensten' of op 'Contact' en vervolgens op 'Meldingen'. Vervolgens kan een formulier worden ingevuld en verzonden. Mocht via deze weg geen bevredigend antwoord komen dan kan adressant zich ook direct wenden tot de heer J. de Frel (e-mail: J.de.Frel@amsterdam.nl, telefoonnummer: +31202537307)
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

4. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan dat op de Zuiderakerweg in hevige mate sprake is van sluipverkeer. De combinatie van auto's, fietsers en voetgangers zou tot een zeer onveilige situatie leiden. Daarnaast wordt de rust aangetast.
Adressant noemt de volgende maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren:
- Het afsluiten van de Zuiderakerweg voor autoverkeer
- Het instellen op de Zuiderakerweg van eenrichtingsverkeer
- Het aanleggen van verkeersdrempels op de Zuiderakerweg
- Duidelijker aangeven dat de Zuiderakerweg een 30 km/ph-zone betreft

Antwoord:
De verkeerstechnische inrichting van de openbare ruimte wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast.
Sinds de toerit van de Zuiderakerweg naar de Baden Powellweg en vice versa is verwijderd is er geen sprake meer van sluipverkeer op de Zuiderakerweg. Deze afsluiting was – gelet op realisering van de brug die de Valutaboulevard met de P.H. Frankfurthersingel verbindt – specifiek bedoeld om sluipverkeer via woonwijk De Aker richting Badhoevedorp onmogelijk te maken. Het huidige verkeer op de Zuiderakerweg betreft dan ook bestemmingsverkeer en geen sluipverkeer.
Voor verdere vragen omtrent de verkeerssituatie op de Zuiderakerweg kan adressant zich wenden tot de afdeling Groen en Openbare Ruimte (G&OR) van stadsdeel Nieuw-West. Daar kan digitaal een 'melding openbare ruimte' worden gedaan. Dit kan door de website van stadsdeel Nieuw-West te bezoeken en te klikken op de categorie 'Producten en Diensten' of op 'Contact' en vervolgens op 'Meldingen'. Vervolgens kan een formulier worden ingevuld en verzonden. Mocht via deze weg geen bevredigend antwoord komen dan kan adressant zich ook direct wenden tot de heer J. Smit (e-mail: JanSmit@amsterdam.nl, telefoonnummer: 06 2909 5462).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

5. Inspraakreactie:
Adressant vraagt zich af of het eenrichtingsverkeer in de Sandinostraat gehandhaafd blijft en verzoekt om het bestaande fietspad niet te verwijderen ten behoeve van parkeerplekken.

Antwoord:
De verkeerstechnische (her)inrichting van de openbare ruimte wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast.
Voor de Vrijheids- en verzetsstrijdersbuurt is wel een afzonderlijk project in gang gezet (project V&V) ter herinrichting van de openbare ruimte. De conceptstukken van dit project hebben ter inzage gelegen voor inspraak. Dit is gepubliceerd in de Westerpost. Definitieve besluitvorming moet nog plaatsvinden, onder andere door het nemen van een verkeersbesluit. Tegen dit verkeersbesluit kan bezwaar worden gemaakt. Voor meer specifieke inhoudelijke informatie kan gebruik worden gemaakt van onderstaande link naar de website van stadsdeel Nieuw-West.
http://www.nieuwwest.amsterdam.nl/wonen_en/parkeren_en_verkeer/werk-weg/venvbuurt/
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

6. Inspraakreactie:

Adressant geeft aan dat de regulering van het parkeren middels een blauwe zone ter plaatse van winkelcentrum De Dukaat (Pieter Calandlaan) als onwenselijk wordt ervaren.
De invoering van de blauwe zone zou hebben plaatsgevonden zonder de bewoners te informeren. Met name op zondag wordt de blauwe zone als storend ervaren omdat de meeste winkels (behalve de Jumbo en de Etos) dan gesloten zijn en er dus minder parkeerdruk is. Het verzoek is daarom om de blauwe zone op zondag te doen vervallen

Antwoord:
Een bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast. Het instellen dan wel opheffen van blauwe zones valt daar niet onder. Daartoe worden verkeersbesluiten genomen. Dit is ook gebeurd voor winkelcentrum De Dukaat. De bewoners zijn hier conform de geldende procedure voor verkeersbesluiten over geïnformeerd (publicatie in Westerpost en op de website). Bij verkeersbesluiten worden bewoners zowel vooraf als na vaststelling in de gelegenheid gesteld om hierop te reageren.
Overigens geldt de blauwe zone ter plaatse van winkelcentrum De Dukaat alleen van maandag tot en met zaterdag en dus niet op zondag.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

7. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan dat de bossage langs de Ortler 15 tot en met 63 voor overlast zorgt. De bossage wordt slecht onderhouden en beschadigt auto's en kleding. Kleine kinderen moeten bij in- en uitstappen uitkijken dat de scherpe beplanting niet in hun gezicht komt. Een en ander heeft tot gevolg dat auto's ongeveer 1 meter uit de stoeprand parkeren waardoor het lastig wordt voor andere auto's om te passeren. Deze rijden daarom deels over de stoep.

Antwoord:
Het beheer/onderhoud van het openbaar groen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast. Voor vragen en opmerkingen inzake het beheer van openbaar groen kan adressant zich wenden tot de afdeling Groen en Openbare Ruimte (G&OR) van stadsdeel Nieuw-West. Daar kan digitaal een 'melding openbare ruimte' worden gedaan. Dit kan door de website van stadsdeel Nieuw-West te bezoeken en te klikken op de categorie 'Producten en Diensten' of op 'Contact' en vervolgens op 'Meldingen'. Vervolgens kan een formulier worden ingevuld en verzonden. Mocht via deze weg geen bevredigend antwoord komen dan kan adressant zich ook direct wenden tot de heer J. de Frel (e-mail: J.de.Frel@amsterdam.nl, telefoonnummer: +31202537307).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

8. Inspraakreactie:
Adressanten brengen de volgende punten in tegen het voorontwerpbestemmingsplan:

a) De regeling in het voorontwerpbestemmingsplan voor de functie bed and breakfast in woonboten (artikel 14.2.2 sub h en artikel 1.11 sub a) moet worden aangepast aan het Amsterdamse beleid in zoverre dat de maximum oppervlakte van 60 m2 dient te vervallen en de maximumeis van '4 gasten tegelijk' toegevoegd moet worden.

b) Verzocht wordt om het maximum aantal vierkante meters voor bijgebouwen ter plaatse van de tuinen behorend bij de woonboten te verhogen naar van 20 m2 naar 30 m2. Dit sluit aan bij de geldende bestemmingsplansregeling in het aangrenzende plangebied 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost'. De situatie aldaar is vergelijkbaar met die aan het Zwarte Pad.

c) De maatvoering van de woonboten in Bijlage 2 wijkt af van de bestaande maatvoeringen.

d) Adressanten sluiten zich aan bij de zienswijze van WOOS (Vereniging Woonschepen Overleg Osdorp Slotervaart)

Antwoord:

Ad a)
Sinds de grenscorrectie langs de Ringvaart in januari 2014 zijn de woonboten langs de Ringvaart c.q. het Zwarte Pad overgegaan van de gemeente Haarlemmermeer naar de gemeente Amsterdam. Inderdaad komt de eis van maximaal 60 m2 voor de functie bed and breakfast niet voor in het geldende Amsterdamse beleid.
Het bestemmingsplan is conform onderhavig verzoek van adressanten aangepast (de regeling in artikel 14.2.2 sub h is daarbij verplaatst naar artikel 14.4.1).

Ad b)
De situatie aan het Zwarte Pad is voor wat betreft de tuinen bij de woonboten inderdaad (deels) vergelijkbaar met die van de tuinen langs de Ringvaart binnen plangebied 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost'. Gelet ook op het belang van een uniforme regeling voor de gehele tuinenstrook langs de Ringvaart wordt de regeling conform onderhavig verzoek van adressanten aangepast (zie artikel 8.2.2 sub d onder 1 en artikel 11.2.2 sub b).

Ad c)
Bijlage 2 maakt onderdeel uit van de regeling uit artikel 14.2.2 sub e van voorliggend bestemmingsplan en bevat een lijst met maatvoeringen van woonboten langs een deel van de Ringvaart. Deze maatvoeringen zijn gekoppeld aan adressen c.q. ligplaatsen. De lijst is overgenomen uit het onherroepelijk vastgestelde bestemmingsplan 'Badhoevedorp Lijnden-Oost' uit 2014.
De regeling in artikel 14.2.2 sub e ziet op het recht om een bestaande woonboot (dat wil zeggen 'bestaand' volgens de begripsbepaling in artikel 1 van de regels) met een afwijking van de 'reguliere' maatvoering te hebben en te houden voor de duur dat de bestaande woonboot ter plaatse een ligplaats inneemt.
Van belang is dat genoemde regeling uitsluitend dan aan de orde is wanneer blijkt dat een woonboot niet voldoet aan de 'reguliere' maatvoeringen die eveneens in artikel 14.2.2 (sub a tot en met sub d) zijn opgenomen. Voldoet een woonboot aan de 'reguliere' maatvoering dan is niet meer relevant welke maatvoeringen in Bijlage 2 zijn opgenomen want de woonboot past dan 'direct' binnen het bestemmingsplan. Deze situatie is niet denkbeeldig omdat voorliggende woonbotenregeling verschillende woonbotenregelingen vervangt c.q. samenvoegt. Daarbij is uit iedere regeling steeds de ruimste maat overgenomen.

Adressanten geven in hun reactie verder niet specifiek aan welke woonboten een andere maatvoering zouden hebben, waarom dit zo is en of deze maatvoering groter of kleiner is.

Om de werking van de bestemmingsplanregeling te verhelderen wordt als voorbeeld de woonboot van adressanten genomen. Op de lijst in Bijlage 2 worden voor deze woonboot de volgende maten aangegeven:

Hoogte woonboot: 4,4 meter
Breedte woonboot: 6,8 meter
Lengte woonboot: 22,8 meter

Op basis van artikel 14.2.2 sub a tot en met sub d zijn echter de volgende maatvoeringen reeds direct toegestaan:

Hoogte woonboot: 4,4 meter
Breedte woonboot: 7 meter
Lengte woonboot: 25 meter

Voor de woonboot van adressanten is de maatvoering zoals opgenomen in Bijlage 2 derhalve niet relevant omdat in dit geval de 'reguliere' regeling in artikel 14.2.2 sub a tot en met sub d ruimer is.

De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad d)
Verwezen wordt naar de beantwoording van de inspraakreactie nummer 14 van WOOS (Vereniging Woonschepen Overleg Osdorp Slotervaart).

9. Inspraakreactie:
Adressanten brengen de volgende punten in tegen het voorontwerpbestemmingsplan:

a) De woonboot van adressanten en hun tuin zijn niet ingetekend op de verbeelding/plankaart

b) De tuinen van de woonbootbewoners worden onnodig verkleind.

c) De bestaande strook bomen en het groen worden onnodig verwijderd

d) De woonomgeving op en om de dijk wordt door het dijkverbeteringstraject (project Zwarte Pad) drastisch veranderd voor de bewoners in de aangrenzende buurten

e) De opgebouwde habitat van een aantal diersoorten zal verstoord worden door het dijkverbeteringstraject (project Zwarte Pad). Genoemd worden: de vleermuis, de egel, de wezel, de ijsvogel en padden.

f) Er is genoeg ruimte op de ringvaartdijk om de bestaande groene inrichting te behouden.

g) Het maximum aantal vierkante meters voor bijgebouwen ter plaatse van de tuinen behorend bij de woonboten dient te worden verhoogd van 20 m2 naar 30 m2.

h) De bewoners van het Zwarte Pad willen graag de situatie zo groen mogelijk houden. Dit betekent dus geen asfalt, maar bijvoorbeeld open betontegels waar het gras door heen groeit zodat het profiel niet meer wegzakt. Er moet bestemmingsverkeer mogelijk zijn middels een simpel verkeersbord. Paaltjes en slagbomen heeft geen zin. Parkeren zou mogen in de tuin maar dat zou een individuele beslissing van de bewoners moeten zijn.

i) De maximum lengte van ligplaats 25 meter? De bestaande situatie blijvend toepassen volgens vastgesteld bestemmingsplan Badhoevedorp-Lijnden Oost 2013, dus geen termijn.

j) De kadastrale grens van het Hoogheemraadschap Rijnland is niet ingetekend

Antwoord:
Ad a)
Op de analoge verbeelding/plankaart (lees: papier of pdf.) zijn zowel de ondergrond als de toegekende planologische functies zichtbaar. De ondergrond is slechts een momentopname van de feitelijk bestaande situatie en is onderdeel van de Gemeentelijke Basiskaart Amsterdam (GBKA). Het beheer van de GBKA gebeurt geheel afzonderlijk en onafhankelijk van het bestemmingsplan (bovendien gaan de stadsdelen niet over dit beheer).
In de bestemmingsplanpraktijk wordt de GBKA uitsluitend als onderlegger gebruikt voor de verbeelding. De ondergrond wordt aan de analoge verbeelding toegevoegd ten behoeve van de oriëntatie en heeft als bijkomend voordeel dat het een handvat kan bieden voor het leggen van de bestemmingsgrenzen.
In juridisch zin maakt de ondergrond geen onderdeel uit van de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarom ontbreekt deze ondergrond uiteindelijk ook op de juridisch bindende versie op www.ruimtelijkeplannen.nl (wel is op de site een aparte functionaliteit opgenomen om de ondergrond toe te voegen dan wel weer onzichtbaar te maken).
Anders gezegd: voor de rechten van bewoners en ondernemers maakt het niet uit wat er op de ondergrond wel of, in dit geval, niet zichtbaar is. Er is geen sprake van het wegbestemmen van woonboten. De bestaande woonboten zijn in dit geval positief bestemd door het binnen de bestemming Water – 1 opnemen van de aanduiding 'woonschepenligplaats' ('(wl)'). Daarbij is ook, op de verbeelding, het bestaande aantal woonboten binnen het aangeduide gebied vastgelegd (36

woonboten in totaal), dit is inclusief de woonboot van adressant.

uitsnede analoge verbeelding voorontwerpbestemmingsplan De Aker

Wat betreft het intekenen van de tuinen bij de woonboten wordt opgemerkt dat deze binnen de bestemming Groen zijn aangeduid met de functieaanduiding 'tuin'. Het intekenen dan wel bestemmen van afzonderlijke tuinen is niet gebruikelijk. Sowieso ontbreekt het aan een kadastrale begrenzing van de tuinen waardoor dit niet zou kunnen. De tuin van adressant valt binnen het voor tuinen aangeduide gebied.

uitsnede analoge verbeelding voorontwerpbestemmingsplan De Aker

De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad b)
Aangenomen wordt dat adressant doelt op de diepte van de tuinen. Wat deze diepte betreft is aangesloten bij de bestaande rechten zoals vastgelegd in bestemmingsplan Middelveldsche Akerpolder II uit 1990 (MAP II). In dat bestemmingsplan is ten behoeve van de tuinen op de plankaart een aanduiding (gearceerde strook) opgenomen met een diepte van 8 meter. Een grotere diepte van de tuinen is in het kader van een goed dijkbeheer onwenselijk. In de toekomst zal de inrichting van de dijk worden aangepast in het kader van een nog op te starten dijkverbeteringsproject (project Zwarte Pad). Deze toekomstige werkzaamheden maken geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan maar vormen wel een reden om tuinen met een grotere diepte dan 8 meter niet toe te staan. De (woonboot)bewoners zullen over het project Zwarte Pad nog afzonderlijk geïnformeerd worden en in de gelegenheid worden gesteld om mee te denken en op de planvorming te reageren. Zie ook onder Ad d).
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

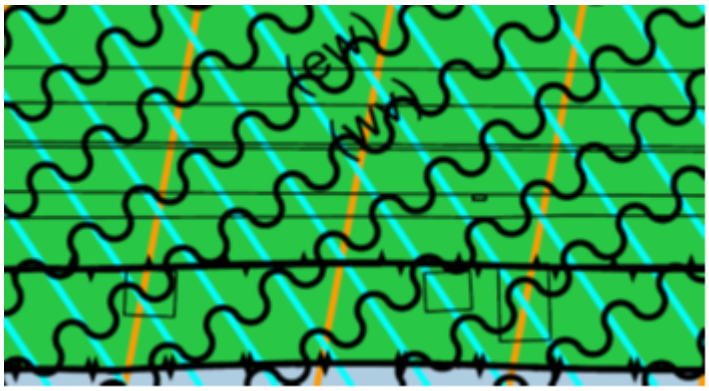
Ad c)
De inrichting van het openbaar groen wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast. Het bestemmingsplan voorziet derhalve niet in de verwijdering van bomen en ander groen op de Ringvaartdijk. Wel wordt er op gewezen dat ter plaatse van het openbaar groen ook de aanduiding 'ecologische waarde' geldt.
Hoe specifiek met de bomen wordt omgegaan zal pas duidelijkheid worden na het opstarten van het project Zwarte Pad, zie hierover verder het gestelde onder Ad b) en Ad d).

De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad d)
De inrichting van de openbare ruimte wordt niet specifiek geregeld in een bestemmingsplan. Een

bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast.
De reden voor het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is dat de gemeente verplicht is om iedere 10 jaar zijn bestemmingsplannen te herzien. Bestemmingsplan De Aker is een conserverend plan, dat wil zeggen dat de bestaande rechten uit de te vervangen bestemmingsplannen worden overgenomen.
Ter plaatse van de tuinen aan het Zwarte Pad, behorend bij de woonboten, wordt hierop een uitzondering gemaakt omdat de toegestane maximum oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken in de tuinen wordt verhoogd naar 30 m2.
De regels voor de woonboten (betreft met name de maatvoering en situering) zijn te herleiden tot de regelingen uit de bestemmingsplannen van de gemeente Haarlemmermeer en (deels) ook uit bestemmingsplan Aker IV. Bij het samenvoegen van deze regelingen is steeds de ruimste maat genomen.
Bestemmingsplan De Aker voorziet dus niet in eventuele aanpassingen ten gevolge van de toekomstige dijkverbetering (project Zwarte Pad), zoals bijvoorbeeld de aanleg van riolering, aanpassingen inzake het openbaar groen en de regulering van het verkeer op de dijk. De reden is dat de plannen hiervoor nog niet bekend zijn. Zodra dit bekend is zullen bewoners en andere belanghebbenden benaderd worden om mee te denken en te reageren op de plannen. Mochten de plannen voor dijkverbetering niet passen in dit bestemmingsplan dan zal te zijner tijd een procedure doorlopen worden om het bestemmingsplan aan te passen.
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad e)
Ten aanzien van de door adressanten gestelde verstoring van de flora en fauna op de Ringvaartdijk ten gevolge van het project Zwarte Pad wordt verwezen naar de beantwoording onder Ad d).
Daarnaast wordt er op gewezen dat de ecologische waarden in het bestemmingsplan zijn vastgelegd met de aanduiding 'ecologische waarden' ('(ew)'). Reden hiervoor is dat de Ringvaartdijk onderdeel uitmaakt van de Groene As.



uitsnede analoge verbeelding voorontwerpbestemmingsplan De Aker

De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad f)
Verwezen wordt naar de beantwoording onder Ad d).
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad g)
De situatie aan het Zwarte Pad is voor wat betreft de tuinen bij de woonboten (deels) vergelijkbaar met die van de tuinen langs de Ringvaart binnen plangebied 'Dorp Sloten en Ringvaartdijk Oost'. Gelet ook op het belang van een uniforme regeling voor de gehele tuinenstrook langs de Ringvaart wordt de bouwregeling voor de tuinen conform onderhavig verzoek van adressanten aangepast (zie artikel 8.2.2 sub d onder 1 en artikel 11.2.2 sub b).

Ad h)
Verwezen wordt naar de beantwoording onder Ad d).

De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad i)
In bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost wordt net als in bestemmingsplan De Aker (zie artikel 14.2.2 sub b) uitgegaan van een maximum lengte voor woonboten van 25 meter. Van een termijn is daarbij geen sprake.
In dit opzicht wordt dus conform de wens van adressanten aangesloten bij de bestaande rechten zoals opgenomen in bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost.
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad j)
Kadastrale grenzen worden niet als zodanig in bestemmingsplannen ingetekend.
Eigendomssituaties worden via het kadaster geregeld en niet via het bestemmingsplan.
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

10. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan bezwaar te maken tegen het project Zwarte Pad dat door adressant wordt beschouwd als een onderdeel van bestemmingsplan De Aker. Adressant wil het groene karakter van de Ringvaartdijk behouden.
Niet voor niets is adressant aan de rand van de Aker-wijk gaan wonen. Voor een eventuele waardedaling van vastgoed ten gevolge van het project Zwarte Pad zal het stadsdeel aansprakelijk worden gesteld.

Antwoord:
Benadrukt wordt dat het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) geen onderdeel uitmaakt van bestemmingsplan De Aker. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

11. Inspraakreactie:
Adressant maakt bezwaar tegen het bestemmingsplan omdat hij zich zorgen maakt over het behoud van het natuurlijke karakter van de Ringvaartdijk.

Antwoord:
Benadrukt wordt dat het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) geen onderdeel uitmaakt van bestemmingsplan De Aker. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

12. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan geen parkerende auto's te willen op de dijk (met uitzondering van lossen en laden), met name bij woonboten die over een bed and breakfast beschikken wordt dit als bezwaarlijk ervaren. Parkerende auto's zijn volgens adressant niet te rijmen met het ecologische karakter van de dijk. Het groene karakter moet behouden blijven.
Voor het parkeren van de woonbootbewoners zou gebruik dienen te worden gemaakt van een speciaal daarvoor bedoeld parkeerterrein op de Zuiderakerweg.
Voor een eventuele waardedaling van vastgoed ten gevolge van het project Zwarte Pad zal het stadsdeel aansprakelijk worden gesteld.

Antwoord:
De inrichting van de openbare ruimte wordt niet specifiek geregeld in een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast.
Er is in dit geval voor gekozen om wegverkeer toe te staan op de dijk. Dit sluit aan op de bestaande feitelijke situatie waarbij woonbootbewoners met de auto toegang hebben tot hun woonboot. De gemeente ziet niet in waarom voor de woonbotbewoners in dit opzicht een ander regime moet gelden dan voor de bewoners van 'reguliere' woningen.

Benadrukt wordt echter dat het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) geen onderdeel uitmaakt van bestemmingsplan De Aker. Pas bij de uitvoering van dit project zal besloten worden omtrent de specifieke inrichting van de dijk.
Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).

De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

13. Inspraakreactie:
Adressant brengt de volgende punten in tegen het voorontwerpbestemmingsplan:

a) Er wordt bezwaar gemaakt tegen het feit dat er binnen 1 jaar alweer een nieuw bestemmingsplan ligt.

b) De woonboten zijn niet in het plan ingetekend evenals de tuinen. Voor de tuinen zijn ook geen bouw- en gebruiksmogelijkheden opgenomen. Adressant vraagt zich af of daarmee de tuinen en woonboten zijn wegbestemd. Hiermee zou het bestemmingsplan economisch niet uitvoerbaar zijn.

c) Opgemerkt wordt dat de woonboten ter plaatse van de P.H. Frankfurthersingel wel zijn opgenomen op de verbeelding/plankaart evenals de tuinen.

d) Verzocht wordt om de tuinen een diepte van 12 meter te geven.

e) Verzocht wordt om 30 m2 aan bijgebouwen toe staan in de tuinen

f) Verzocht wordt om een regeling voor bed and breakfast voor woonboten op te nemen.

g) Verzocht wordt om aan te geven hoe het project Zwarte Pad en het bestemmingsplan zich ten opzichte van elkaar verhouden en tevens aan te geven waar de riolering komt te lopen.

h) Adressant vraagt zich af waarom in de bestemming Tuin tevens de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering geldt.

i) Adressant vraagt zich af waarom langs het Zwarte Pad geen tuinbestemming is opgenomen net als langs de P.H. Frankfurthersingel

Antwoord:
Ad a)
De reden dat voor de woonbootbewoners aan het Zwarte Pad binnen een relatief korte periode sprake is van een nieuw bestemmingsplan heeft te maken met de grenscorrectie tussen de gemeente Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer die heeft plaatsgevonden in januari 2014. Een groot aantal woonboten langs de Ringvaart met verschillende bestemmingsplanregelingen is daardoor binnen het grondgebied van de gemeente Amsterdam komen te vallen. De gemeente Amsterdam acht het wenselijk om 1 bestemmingsplanregeling te hanteren voor alle woonboten langs de Ringvaart.
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad b)
De woonboten, inclusief de woonboot van adressanten, zijn wel opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan met een aanduiding. Wel is het zo dat de woonboten niet afzonderlijk zijn ingetekend op de verbeelding met een bouwvlak, hetgeen ook niet aan de orde kan zijn binnen de bestemming Water - 1.
Aangenomen wordt echter dat adressant doelt op de intekening van woonboten op de ondergrond bij de verbeelding. Wat dat betreft wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 9 onder ad A).

De bouw- en gebruiksrechten voor de tuinen zijn opgenomen in de regels van artikel 8 van het bestemmingsplan.

De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad c)
Voor wat betreft de woonboten wordt eveneens verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 9 onder Ad a).
De reden dat de tuinen ter hoogte van de P.H. Frankfurthersingel een tuinbestemming hebben heeft te maken met het feit dat in het te vervangen bestemmingsplan Aker IV eveneens een tuinbestemming is opgenomen. Bij het Zwarte Pad is dit echter niet het geval. De te vervangen bestemming is hier een openbare bestemming (bestemming 'Recreatie' uit bestemmingsplan MAP II 1990). Er is langs het Zwarte Pad voor gekozen om het openbare karakter ook in het nieuwe plan te blijven benadrukken met de bestemming 'Groen'. De tuinen zijn daarbinnen aangeduid met de aanduiding 'tuin'. Mede gelet ook op de toekomstige nog uit te voeren herinrichting van de Ringvaartdijk (project Zwarte Pad) is een openbare hoofdbestemming hier beter op zijn plaats. Daarnaast speelt een rol dat de tuinen onderdeel uitmaken van de Groene As (Hoofdgroenstructuur).
Voor de gebruiks- en bouwrechten inzake de tuinen is er tussen beide regelingen geen relevant verschil. In beide regelingen zijn de tuinen toegestaan en in beide regelingen is 30 m2 aan bijgebouwen toegestaan per tuin.
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad d)
De tuinen zijn, conform de regeling in het te vervangen bestemmingsplan MAP II uit 1990, bestemd met een diepte van 8 meter. Deze diepte is ook afgestemd op de benodigde ruimte voor de toekomstige herinrichting van de dijk (project Zwarte Pad). Een diepte van 12 meter zou tot een belemmering van deze herinrichting kunnen leiden (onder andere de aanleg van riolering). Zie ook de beantwoording van inspraakreactie 9 Ad B).
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad e)
Zie de beantwoording van reactie 9 onder Ad g).
De reactie van adressanten is verwerkt.

Ad f)
De functie bed and breakfast in woonboten wordt reeds toegestaan, zie artikel 14.4.1 van de regels van het voorontwerpbestemmingsplan.
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad g)
Verwezen wordt naar de beantwoording van inspraakreactie 12. Van de riolering is nog niet precies bekend waar deze zal worden aangelegd.
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad h)
De dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering loopt langs de gehele Ringvaartdijk (voor zover gelegen binnen het plangebied) en staat het gebruik van de dijk toe als waterkering.
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad i)
Zie de beantwoording onder Ad c).
De reactie van adressanten geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

14. Inspraakreactie Vereniging Woonschepen Overleg Osdorp Slotervaart (WOOS):
Adressant brengt de volgende punten in tegen het voorontwerpbestemmingsplan:

a) De samenhang is onduidelijk tussen voorontwerpbestemmingsplan De Aker en de dijkverbetering (project Zwarte Pad).

b) Er zijn een aantal onduidelijkheden met betrekking tot de verbeelding/plankaart:
- de bestaande situatie met betrekking tot de woonboten en tuinen wordt niet aangegeven/ingetekend terwijl dit in het deels te vervangen bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost wel het geval zou zijn.
- De grens tussen Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap Rijnland wordt niet aangegeven op de plankaart, dit is voor de bewoners relevant.
- De maatvoeringen van de woonboten in Bijlage 2 zijn niet in alle gevallen kloppend.
- Onduidelijk is of (verwijderbare) gangboorden worden meegerekend in de breedte van een woonboot

c) In de toelichting ontbreekt een visie op wonen op het water. Verwezen wordt naar het Waterplan Nieuw-West Visie 2040 waarin staat dat het aantal ligplaatsen niet dient te worden uitgebreid. Hoe valt dit te rijmen met de uitbreiding van de bestemming Ligplaats in het plangebied langs de oever van de Ringvaart.

d) Adresant geeft aan dat hij zich slechts ten dele herkent in paragraaf 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan waarin gewezen wordt op de overeenkomsten tussen het project Zwarte Pad en het (afgeronde) project Ringvaartdijk Oost. Adressant wijst daarentegen op de volgende verschillen:
- Tegenover het Zwarte Pad ligt een woonwijk terwijl tegenover Ringvaartdijk Oost een wielerbaan, een woonwagencomplex, sportpark Xenios en volkstuinen liggen.
- De bestaande openbare ruimte waar de Groene As zich in bevindt is bij het Zwarte Pad ongeveer 50 meter breed, aan de Ringvaartdijk Oost is die tussen de 20 en 40 meter breed.
Adressant stelt vervolgens dat de gemeente deze verschillen niet benut worden bij de herinrichting van de dijk aan het Zwarte Pad.

e) Adressant verzoekt om de bebouwingsmogelijkheden voor de tuinen te verruimen van maximaal 20 m2 naar maximaal 30 m2.

f) Adressant wijst er op dat het 'aanlegvergunningenstelsel' in artikel 8.3 van de regels beperkingen oplegt voor niet ingrijpende werkzaamheden in de tuinen van de woonbootbewoners. Een milder vergunningenregime zou op zijn plaats zijn.

g) Adressant stelt dat de terminologie in artikel 14.2.2 sub b en sub e ongelukkig is omdat een 'ligplaats' verwijst naar een plaats (deel van een water waar de boot in ligt) en niet naar een (woon)vaartuig. De lengte van een woonboot en die van ligplaats kunnen verschillen. Daarom is het wenselijk om hier planologisch onderscheid in te maken.

h) Adressant geeft aan dat het niet acceptabel is om toegestane overschrijdingen van de maatvoeringen, zoals beschreven in artikel 14.2.2. sub e en sub f te verbinden aan een termijn, te weten de duur dat een bestaande woonboot op de ligplaats een plek inneemt. Woonboten zouden naar hun aard kwetsbaarder zijn dan huizen en daarom meer groot onderhoud nodig hebben.

i) Adressant stelt dat de bestaande inrichting van de dijk zoveel mogelijk behouden dient te worden.

Antwoord:
Ad a)
Het project Zwarte Pad maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. De toelichting zal worden aangepast om dit extra te verduidelijken. Verwezen wordt verder naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).

Ad b)
- Inzake de intekening van de bestaande situatie wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad a). Daarbij wordt opgemerkt dat voor het bestemmingsplan Badhoevedorp lijnden-Oost eveneens geldt dat de ondergrond/intekening in juridische zin geen onderdeel uitmaakt van de regels en van de verbeelding.
- Inzake de kadastrale grens tussen Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap Rijnland wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 9 onder Ad j).
- Inzake de maatvoeringen van woonboten in Bijlage 2 wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie 8 onder Ad c).
- Inzake de breedte van woonboten wordt verwezen naar artikel 14.2.2 sub d van de regels van voorliggend bestemmingsplan. Daarin is bepaald dat loopranden behoren tot de breedte van een woonboot (of deze verwijderbaar zijn doet op basis van deze regeling niet ter zake). Dakoverstekken worden niet nader geregeld. Analoog aan de wijze van meten van de oppervlakte van een woning ligt het niet in de rede om dakoverstekken tot de breedt van een woonboot te rekenen. Wel dient een woonboot in zijn geheel binnen het daartoe aangeduide gebied voor ligplaatsen te vallen.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad c)
Ten aanzien woonboten is er thans geen sprake van nader uitgewerkte woonbeleidskaders die specifiek/alleen op woonboten zien (dit geldt zowel op stedelijk niveau als op stadsdeelniveau). In de toelichting van dit bestemmingsplan wordt verwezen naar bestaand beleid ten aanzien van de in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen. Het bestemmingsplan is voornamelijk conserverend en sluit aan op de bestaande situatie.
Inzake de door adressant genoemde ambitie uit het 'Waterplan Nieuw-West Visie 2040' om het aantal ligplaatsen voor woonboten niet uit te breiden: deze ambitie is in overeenstemming met het voorontwerpbestemmingsplan De Aker. Het aantal ligplaatsen wordt niet uitgebreid c.q. de bestaande situatie wordt vastgelegd.
De toelichting zal worden aangepast om het conserverende karakter van het plan ten aanzien van woonboten te verduidelijken (zie nieuwe paragraaf 4.4).

Ad d)
De door adressant aangegeven verschillen doen niet af aan de in paragraaf 4.3 van de toelichting genoemde overeenkomsten tussen beide projecten. De stelling dat uit de tekst zou blijken dat door de gemeente geen rekening wordt gehouden met de door adressant genoemde verschillen loopt vooruit op het project Zwarte Pad. Het project Zwarte Pad maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Verwezen wordt verder naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad e)
De bouwregeling voor de tuinen van de woonboten wordt aangepast conform de reactie van adressant. Zie verder de beantwoording van inspraakreactie nummer 8 onder Ad b).

Ad f)
Het aanlegvergunningenstelsel in artikel 8.3 ziet juist niet op werkzaamheden die het normale onderhoud en beheer betreffen, zie artikel 8.3.2 van de regels.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad g)
In artikel 14.2.2 sub b is de maximum lengte van een woonboot expliciet gekoppeld aan de maximum lengte van de ligplaats. Voor beiden geldt 25 meter. Er bestaat er bij nader inzien vanuit het bestemmingsplan onvoldoende ruimtelijke aanleiding om de lengte van de ligplaatsen nader te bepalen. Met het aantal woonboten, de lengte van de woonboten en het aangeduide gebied waarbinnen deze woonboten een ligplaats mogen innemen is de ruimtelijke invulling van dit deel van de oever van de Ringvaart afdoende geregeld. Artikel 14 wordt aangepast zodat de maatvoeringen

alleen nog gelden voor woonboten.

Ad h)
De regelingen in artikel 14.2.2. sub e en sub f zien op de situatie waarin wordt afgeweken van de reguliere maatvoeringen in artikel 14.2.2. sub a tot en met sub d alsmede de situatie waarin wordt afgweken van de situering zoals aangegeven op de verbeelding. De gemeente acht het redelijk dat bestaande overschrijdingen bij algehele vernieuwing of vervanging van een woonboot in overeenstemming worden gebracht met het bestemmingsplan. In tegenstelling tot hetgeen adressant stelt staan onderhavige regelingen niet in de weg aan onderhoudswerkzaamheden.
De afwijkingsregelingen in sub e en sub f zijn overgenomen uit het regime zoals thans reeds geldt op basis van het te vervangen bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Ad i)
De herinrichting van de dijk c.q. het project Zwarte Pad maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Verwezen wordt verder naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

15. Inspraakreactie:
Deze inspraakreactie is inhoudelijk gelijk aan inspraakreactie nummer 14. Voor de beantwoording wordt dan ook verwezen naar inspraakreactie nummer 14.

16. Inspraakreactie:
a) Adressant maakt in zijn reactie bezwaar tegen artikel 20.3 van de regels. Artikel 20.3 bevat de (op de Wet ruimtelijke ordening gebaseerde) bevoegdheid om nadere eisen te stellen met betrekking tot bepaalde onderwerpen. Adressant vraagt zich af in hoeverre de volgende aspecten waarop de bevoegdheid ziet reeds zijn ingevuld en of de plannen daarvoor al bekend zijn gemaakt:

- brandveiligheid
- samenhangend bebouwingsbeeld
- milieusituatie
- gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden
- adequate rampenbestrijding

b) Adressant maakt in zijn reactie bezwaar tegen artikel 20.4 van de regels. Artikel 20.4 bevat specifieke gebruiksregels. Adressant richt zich specifiek tegen het verbod om caravans te plaatsen (artikel 20.4 sub b). Dit verbod zou in strijd zijn met de wet.

Antwoord:
Ad a)
De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is in de de regels opgenomen onder andere omdat woonwagens zich, vanwege het materiaalgebruik, met name op het gebied van brandveiligheid onderscheiden van reguliere woningen.
De gemeente stelt voorop dat alleen in uitzonderlijke gevallen gebruik wordt gemaakt van de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen. Dit kan slechts het geval zijn indien de kwaliteit van een van de in artikel 20.3 genoemde aspecten onvoldoende gewaarborgd is. Verder is van belang dat nadere eisen slechts gesteld kunnen worden met betrekking tot een concreet geval, bijvoorbeeld in het kader van een aanvraag om omgevingsvergunning voor een nieuwe woonwagen. De inspraakreactie ziet niet op een dergelijk concreet geval. De vraag c.q. het bezwaar van adressant dat onduidelijk is in hoeverre er al afwegingen of plannen zijn gemaakt met betrekking tot genoemde aspecten is dus niet aan de orde.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

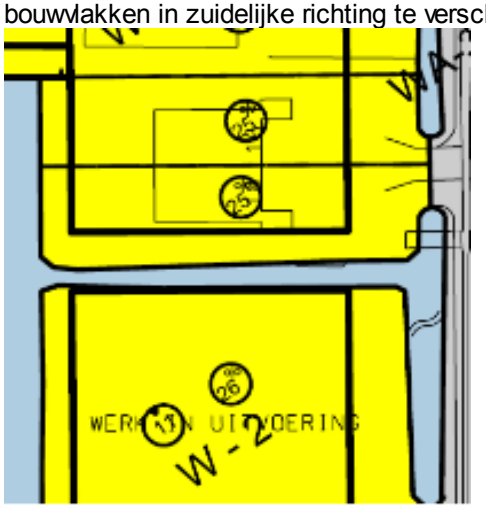
Ad b)
De gemeente ziet niet in hoe het specifieke gebruiksverbod in strijd zou zijn met de wet. Het verbod

op het plaatsen van caravans op een woonwagenlocatie heeft ruimtelijke relevantie omdat het ziet op de ruimtelijke uitstraling van het woonwagencentrum. Daarnaast speelt ook hier de brandveiligheid een rol.
Gewaarborgd moet worden dat op de standplaatsen uitsluitend woonwagens geplaatst worden.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

17. Inspraakreactie Nebo Vastgoed B.V. (megahome.nl):
Adressant verzoekt om, op basis van de met het stadsdeel gesloten intentieovereenkomst, een wijzigingsbevoegdheid op te nemen voor woningbouw ter plaatse van de Eden locatie (zie paragraaf 4.2 van de toelichting).

Antwoord:
De door adressant genoemde optieovereenkomst is gesloten op 23 augustus 2013. Doel van de optieovereenkomst was om binnen 1 jaar te komen tot een realisatieovereenkomst, die als basis zou dienen voor de aanvraag om omgevingsvergunning. Nu niet binnen 1 jaar een realisatieovereenkomst is gesloten is de optieovereenkomst van rechtswege komen te vervallen (art. 8 van de optieovereenkomst).
Sinds het sluiten van de optieovereenkomst hebben zich geen nieuwe concrete ontwikkelingen voorgedaan, althans geen ontwikkelingen die het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid rechtvaardigen. De huidige plannen zijn onvoldoende uitgewerkt. Mochten de plannen op enig moment voldoende concreet worden dan zal worden bezien in hoeverre deze aanleiding geven om van het bestemmingsplan af te wijken of het bestemmingsplan te herzien. In de toelichting van het bestemmingsplan heeft de gemeente reeds aangegeven dat woningbouw op deze locatie nog steeds een wenselijke optie is, mits ruimtelijk inpasbaar.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

18. Inspraakreactie:
Adressant verzoekt de gemeente om de bouwgrenzen te herzien zodat ruimte ontstaat om aan de zijkant van het voorerf van adressant een aanbouw te realiseren, die vergelijkbaar is met de bestaande aanbouw op het perceel met huisnummer 16. Gelet op de feitelijke positionering van de bebouwing op het perceel met huisnummer 20 zou er ruimte zijn om het doorzicht tussen de bouwvlakken in zuidelijke richting te verschuiven.




Antwoord:
Het bestaande principe is dat ter plaatse van de sloten een doorzicht van circa 6 meter breed gehanteerd wordt.
De feitelijke situering van de bebouwing op het perceel met huisnummer 20 maakt dit niet anders. Het in zuidelijke richting verplaatsen van het doorzicht c.q. het verkleinen van het bouwperceel behorende bij huisnummer 20 zou een aantasting van rechten van deze perceeleigenaar tot gevolg hebben ten opzichte van het vorige bestemmingsplan.
Ter informatie wijst de gemeente appellant op het nieuwe, per 1 november 2014, van kracht geworden Besluit ruimtelijke ordening waarin onder andere een verruiming heeft plaatsgevonden van

de mogelijkheden om vergunningsvrije bebouwing op te richten.
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

19. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan het niet eens te zijn met het dijkverbeteringstraject. Met name het verdwijnen van de bomenrij, ten behoeve van de aanleg van leidingen, is onwenselijk vanwege de daarmee gepaard gaande verandering van het uitzicht en de aantasting van het landelijke karakter van de dijk. Liever zou adressant zien dat er aandacht wordt besteed aan de veiligheid van de dijk.

Antwoord:
Het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) maakt geen onderdeel uit van bestemmingsplan De Aker. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

20. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan het niet eens te zijn met het dijkverbeteringstraject. Met name het verdwijnen van de bomenrij, ten behoeve van de aanleg van leidingen, is onwenselijk vanwege de daarmee gepaard gaande verandering van het uitzicht en de aantasting van het landelijke karakter van de dijk. Liever zou adressant zien dat de bestaande situatie behouden blijft en door de gemeente aandacht wordt besteed aan belangrijker zaken.

Antwoord:
Het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) maakt geen onderdeel uit van bestemmingsplan De Aker. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

21. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan het niet eens te zijn met het dijkverbeteringstraject omdat de gevolgen voor de omgeving onduidelijk zijn. De bestaande groene situatie moet behouden blijven.

Antwoord:
Het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) maakt geen onderdeel uit van bestemmingsplan De Aker. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

22. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan het niet eens te zijn met het dijkverbeteringstraject. Met name het verdwijnen van de bomenrij, ten behoeve van de aanleg van leidingen, is onwenselijk.

Antwoord:
Het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) maakt geen onderdeel uit van bestemmingsplan De Aker. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

23. Inspraakreactie:
Adressant geeft aan dat de dijk moet blijven zoals die nu is.

Antwoord:
Het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) maakt geen onderdeel uit van bestemmingsplan De Aker. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
De reactie van adressant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

24. Inspraakreactie:
    Adressant geeft aan dat de dijk moet blijven zoals die nu is met behoud van uitzicht en groen.

    Antwoord:
    Het project Zwarte Pad (dat ziet op de dijkverbetering) maakt geen onderdeel uit van bestemmingsplan De Aker. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 9 onder Ad d).
    De inspraaktermijn liep van 9 oktober 2014 tot en met 19 november 2014. De inspraakreactie is buiten de inspraaktermijn ontvangen, te weten op 25 november 2014.

25. Inspraakreactie:
    Adressant geeft dat autoverkeer op de Ringvaartdijk verboden moet blijven en dat het groene karakter van de dijk behouden moet blijven (geen bomenkap).

    Antwoord:
    Verwezen wordt naar de beantwoording van inspraakreactie 12.
    De inspraaktermijn liep van 9 oktober 2014 tot en met 19 november 2014. De inspraakreactie is buiten de inspraaktermijn ontvangen, te weten op 25 november 2014.

26. Inspraakreactie ANONIEM
    Adressant geeft aan dat de woonboten moeten verdwijnen en dat er in de plaats een recreatiepark voor iedereen moet komen.

    Antwoord:
    De woonboten aan de Ringvaart nemen legaal een ligplaats in. Het wegbestemmen van de woonboten is niet realistisch en ook niet wenselijk.
    Extensieve recreatie op de Ringvaartdijk is toegestaan.
    De inspraaktermijn liep van 9 oktober 2014 tot en met 19 november 2014. De inspraakreactie is buiten de inspraaktermijn ontvangen, te weten op 2 december 2014.

### 19.2.2 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan De Aker is in overeenstemming met de Wet ruimtelijke ordening voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd van donderdag 19 november 2015 tot en met woensdag 30 december 2015. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld om mondelinge en schriftelijke zienswijzen in te dienen. Er zijn in totaal 2 zienswijzen ingediend. In onderstaande volgt de beantwoording daarvan. De beantwoording is anoniem conform de Wet bescherming persoonsgegevens.

**1. Zienswijze:**

Adressant brengt de volgende punten in tegen het ontwerpbestemmingsplan De Aker:

**a)** Adressant richt zich tegen de regeling inzake bed & breakfast bij woonboten. Sub b van artikel 1.11 van de begripsbepalingen, bevattende de definitie van bed&breakfast, dient geschrapt te worden. Artikel 1.11 sub b bepaalt dat niet meer dan 4 gasten tegelijk ontvangen mogen worden. Reden voor het verzoek tot schrapping van deze bepaling is dat deze niet gold binnen de gemeente Haarlemmermeer en daardoor onder het overgangsrecht valt c.q. de regeling blijft gelden uit het voorgaande bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost, te weten artikel 30.4.1 sub g.
*Antwoord ad a):*
Sinds de grenscorrectie tussen de gemeente Haarlemmermeer en de gemeente Amsterdam vallen de woonboten langs de Ringvaartdijk, waaronder die van adressant, binnen het grondgebied van de gemeente Amsterdam. De gemeentegrens loopt nu door het hart van de Ringvaart. Dit betekent dat inzake bed & breakfast het beleid geldt zoals door de gemeente Amsterdam wordt gehanteerd. In artikel 1.11 van de begripsbepalingen is het Amsterdamse beleid ten aanzien van bed & breakfast conform opgenomen.
Artikel 1.11 sluit niet uit dat sprake kan zijn van een overgangsrechtelijke situatie (in dit geval de ontvangst van meer dan 4 gasten tegelijk) in de zin van artikel 31.2 van het ontwerpbestemmingsplan De

Aker.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.

**b)** Adressant maakt bezwaar tegen het los van elkaar ontwikkelen van het bestemmingsplan De Aker en het dijkverbeteringsplan voor de Ringvaartdijk (project Zwarte Pad). De meeste zienswijzen gaan juist over de samenhang tussen de inrichting van de Akerpolder en verbetering van de dijk. De punten uit de eerdere inspraakreactie van adressant worden nu onvoldoende weersproken en bewoners moeten nu weer wachten op het dijkverbeteringsplan om te reageren.
*Antwoord ad b):*
Het is niet haalbaar gebleken om beide door adressant genoemde procedures gelijktijdig op te starten. De voorbereidingen voor de start van het project Zwarte Pad vergen meer tijd dan het bestemmingsplan. Het actualiseren van het bestemmingsplan is een wettelijke verplichting die geen verder uitstel kan dulden. De onderlinge samenhang en de voordelen van gelijktijdige procedures worden niet ontkend maar nemen niet weg dat het onwenselijk is om de bestemmingsplanprocedure nog langer op te schorten.
Overigens blijft het hoe dan ook zo dat beide plannen verschillende zaken regelen die (feitelijk en juridisch) ook los van elkaar geregeld kunnen worden.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.

**c)** De tuinen hoeven niet verbeterd te worden want maken geen onderdeel uit van de dijkverbetering (project Zwarte Pad). Het betreft boezemland van het hoogheemraadschap Rijnland. De tuinen kunnen 12 meter breed blijven.
*Antwoord ad c):*
De verbetering en (niet bouwkundige) inrichting van de tuinen worden niet geregeld in een bestemmingsplan.
De onderlinge breedte van de tuinen wordt niet nader geregeld in dit bestemmingsplan. Hieromtrent bestaat ook nog geen privaatrechtelijke regeling. De onderlinge breedte van de tuinen is in ruimtelijk opzicht verder niet van belang. Relevant is vooral dat de tuinen zich binnen het daartoe op de verbeelding opgenomen gebied bevinden (ter plaatse van de functieaanduiding 'tuin').
De diepte van de tuinen is wel geregeld door middel van genoemde functieaanduiding. De reeds bestaande regeling wordt voortgezet (bestemmingsplan MAP II 1990) waarbij een diepte van 8 meter gehanteerd wordt. Dit is, in het kader van een goed dijkbeheer, ook afgestemd met de projectleiding van het project Zwarte Pad. Daarbij is onder andere rekening gehouden met de mogelijke situering van de toekomstige werkzaamheden (bijvoorbeeld grondwerkzaamheden, de aanleg van een leidingenstrook, riolering etc.). Het opnemen van de functieaanduiding 'tuin' voor particuliere tuinen ter plaatse van de werkzaamheden zou complicaties bij de uitvoering kunnen opleveren, bijvoorbeeld vanwege het oprichten van bijgebouwen in de tuinen.
De huidige feitelijke situatie inzake de tuinen is derhalve niet doorslaggevend. Voortzetting van de bestaande bestemmingsplanregeling is juist wenselijk voor een afdoende verkenning van inrichtingsvarianten.
Niet kan worden uitgesloten dat in de toekomst wordt afgeweken van het bestemmingsplan. In het kader van het project Zwarte Pad zullen de mogelijke inrichtingsvarianten aan de bewoners worden voorgelegd. Vervolgens zal het bevoegd gezag beoordelen wat de meest wenselijke inrichting is.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.

**d)** Het dijkverbeteringsplan project Ringvaartdijk Oost (ter hoogte van Dorp Sloten) kan niet worden vergeleken met het project Zwarte Pad. Aan de Ringvaartdijk Oost was er onvoldoende ruimte voor de 'Groene As' door de aanwezigheid van de hockeyclub andere voorzieningen. Langs het Zwarte Pad is de Groene As echter zo'n 60 meter breed naast de strook woonboottuinen van 12 meter.
*Antwoord ad d):*
De vergelijking in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 4.3) is globaal van karakter en ziet vooral op het soort uit te voeren werkzaamheden in het kader van het project Zwarte Pad alsmede de bebouwingsmoglijkheden in de tuinen. Deze zaken zijn vergelijkbaar met het oostelijke deel van de Ringvaartdijk waar dijkverbetering reeds heeft plaatsgevonden.
Dit laat onverlet dat de feitelijke inrichting van de openbare ruimte van het oostelijk deel van de Ringvaartdijk kan verschillen met die van het westelijk deel van de Ringvaartdijk.
Ten aanzien van 'Groene As'/de Hoofdgroenstructuur geldt dat het daartoe krachtens de structuurvisie van de gemeente Amsterdam aangewezen gebied is overgenomen op de verbeelding (behalve ter

plaatse van de aanduiding 'tuin' voor de tuinen van de woonbootbewoners).
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.

**e)** Om de bestaande groene inrichting te behouden is er nog net genoeg ruimte aan het Zwarte Pad en binnen de Groene As. Een leidingenstrook van 4 meter breed is daarom niet reëel, een strook van 2 meter is ook mogelijk.
*Antwoord ad e):*
De breedte van de leidingenstrook wordt niet bepaald in voorliggend ontwerpbestemmingsplan. In het kader van het project Zwarte Pad zal hierover besloten worden.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.

**f)** Adressant geeft aan dat de herinrichting van de Ringvaartdijk nadelige consequenties zal hebben voor de flora & fauna op de dijk.
*Antwoord ad f):*
Hier geldt eveneens dat het ontwerpbestemmingsplan geen bepalingen bevat over de wijze van herinrichting van de dijk. In het kader van het project Zwarte Pad zullen de belangen inzake flora & fauna gewogen worden.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.

**g)** Adressant geeft aan dat de Ringvaartdijk omringd wordt door zwerfafval.
*Antwoord ad g):*
Het beheer/onderhoud van de openbare ruimte wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan legt uitsluitend de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van gronden vast.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.
Desalniettemin zullen wij uw opmerkingen over dit zwerfvuil doorzetten naar de beheerders van het gebied. De bestrijding van zwerfafval maakt vast onderdeel uit van het reguliere beheer van de openbare ruimte door het stadsdeel. Door het intensieve gebruik van deze openbare ruimte kunnen er soms locaties zijn die aan de aandacht ontsnappen. Het stadsdeel wordt dan ook zeer geholpen door bewoners die zwerfvuil signaleren en het stadsdeel actief benaderen, zodat snel actie kan worden ondernomen. Zwerfvuil (maar ook zaken zoals overlast, hondenpoep, verkeersborden die zijn verdwenen, verzakkingen in de bestrating e.d.) kunnen gemeld worden bij de beheerders. Dit kan door te bellen naar 14 020 (lokaal tarief) of door het maken van een digitale melding via:
http://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/melding-or/. Deze meldingen kennen een registratieprocedure en een adequate bewaking van de status van afhandeling

**2. Zienswijze**

Adressant brengt de volgende punten in tegen het ontwerpbestemmingsplan De Aker:

**a)** Adressant maakt bezwaar tegen de tuindiepte van 8 meter in het ontwerpbestemmingsplan. Aangesloten zou moeten worden bij de feitelijk bestaande diepte van de tuinen die 9 tot 12 meter bedraagt. Dit is mogelijk omdat de tuinen gesitueerd zijn op gronden zonder waterkerende functie. Door nu te kiezen voor een diepte van 8 meter wordt een drempel opgeworpen voor het 'vrij' verkennen van verschillende inrichtingsvarianten binnen het project Zwarte Pad.
*Antwoord ad a):*
Wat betreft de diepte van de tuinen wordt de reeds bestaande regeling voortgezet uit 'bestemmingsplan MAP II 1990' waarbij een diepte van 8 meter gehanteerd wordt. Voortzetting van deze bestaande regeling is, in het kader van een goed dijkbeheer, alvast afgestemd met de projectleiding van het project Zwarte Pad. Daarbij is onder andere rekening gehouden met de mogelijke situering van de toekomstige werkzaamheden (bijvoorbeeld grondwerkzaamheden, de aanleg van een leidingenstrook, riolering etc.). Het opnemen van een functieaanduiding 'tuin' voor particuliere tuinen ter plaatse van de werkzaamheden zou complicaties bij de uitvoering kunnen opleveren, bijvoorbeeld vanwege het oprichten van bijgebouwen in de tuinen.
De huidige feitelijke situatie inzake de tuinen is derhalve niet doorslaggevend. Voortzetting van de bestaande bestemmingsplanregeling is juist wenselijk voor een afdoende verkenning van inrichtingsvarianten.
Niet kan worden uitgesloten dat in de toekomst wordt afgeweken van het bestemmingsplan. In het kader van het project Zwarte Pad zullen de mogelijke inrichtingsvarianten aan de bewoners worden voorgelegd.

Vervolgens zal het bevoegd gezag beoordelen wat de meest wenselijke inrichting is.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.

**b)** Adressant geeft aan dat de beantwoording onder Ad h) van de inspraakreactie, ingekomen op 17 november 2014, als volgt wordt begrepen:
Woonschepen die in de bestaande situatie groter zijn dan de maximale maten in het ontwerpbestemmingsplan dienen uitsluitend bij volledige vervanging (fundament + opbouw) teruggebracht te worden naar de maximaal toegestane maten. Het uitvoeren van grootonderhoud tot behoud van een bestaand woonschip is in alle gevallen toegestaan zonder iets aan de bestaande maatvoering te doen.
*Antwoord ad b):*
Allereerst moet bij de maatvoering van bestaande situaties onderscheid gemaakt worden tussen vergunde situaties en onvergunde situaties.
(Onherroepelijk) vergunde situaties zijn hoe dan ook rechtsgeldig (zo lang sprake is van dezelfde woonboot).
Voor onvergunde situaties geldt dat beoordeeld moet worden in hoeverre legalisering c.q. vergunningverlening mogelijk is. Daarbij zal worden getoetst aan het bestemmingsplan en geldt, conform artikel 14,2,2 sub b, c en d van het ontwerpbestemmingsplan, het volgende qua maatvoering (niet te verwarren met situering):.
- Lengte 25 meter
- Hoogte 4,4 meter
- Breedte 7 meter.

Indien deze maten worden overschreden kan, conform artikel 14.2.2 sub e van het ontwerpbestemmingsplan, gekeken worden of eventueel nog ruimere maatvoeringen zijn opgenomen in de bijlage bij de regels. Dit betreft de bijlage inzake afwijkende maatvoeringen van woonboten zoals is overgenomen uit het voorgaande bestemmingsplan Badhoevedorp Lijnden-Oost (2014).
Voldoen de maatvoeringen niet aan een van bovenstaande regelingen dan is de woonboot volgens het bestemmingsplan niet toegestaan wat betreft maatvoering.
N.B.: wat betreft het door adressant gebezigde onderscheid tussen grootonderhoud en vervanging van een woonboot wordt het voorbehoud gemaakt dat per geval gekeken zal worden wat het geval is. Niet bij voorbaat staat vast dat alleen van vervanging sprake is wanneer fundament inclusief opbouw worden vervangen.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.

**c)** Adressant stelt dat niet goed valt te begrijpen waarom onderhavige bestemmingsplanprocedure en het project Zwarte Pad niet gelijktijdig gevoerd worden gelet op de onderlinge samenhang en de voordelen die dit, qua hoeveelheid werk en eenduidigheid, voor de bewoners oplevert.
*Antwoord ad c):*
Het is niet haalbaar gebleken om beide door adressant genoemde procedures gelijktijdig op te starten. De voorbereidingen voor de start van het project Zwarte Pad vergen meer tijd dan het bestemmingsplan. Het actualiseren van het bestemmingsplan is een wettelijke verplichting die geen verder uitstel kan dulden.
De onderlinge samenhang en de voordelen van gelijktijdige procedures worden niet ontkend maar nemen dus niet weg dat het onwenselijk is om de bestemmingsplanprocedure nog langer op te schorten. Overigens blijft het hoe dan ook zo dat beide plannen verschillende zaken regelen die (feitelijk en juridisch) ook los van elkaar geregeld kunnen worden.
Wat het begrip 'inrichting' betreft: beide projecten zien op een verschillend soort inrichting. Het bestemmingsplan biedt een algemene bouw- en gebruiksregeling voor de desbetreffende gronden. Hoe deze regelingen verder worden ingevuld bepaalt het bestemmingsplan uitdrukkelijk niet. Het gaat bij een bestemmingsplanregeling derhalve om randvoorwaarden .
Voor de uitvoering van het project Zwarte Pad is voornamelijk van belang dat het bestemmingsplan ervoor zorgt dat de gronden waar de werkzaamheden plaatsvinden een 'openbare' bestemming hebben. Dat is met de bestemming 'Groen' het geval. Het opnemen van een functieaanduiding 'tuin' voor particuliere tuinen ter plaatse van de werkzaamheden zou complicaties bij de uitvoering kunnen opleveren, bijvoorbeeld vanwege het oprichten van bijgebouwen in de tuinen. Vandaar dat vooralsnog wordt vastgehouden aan de bestaande regeling voor de diepte van de tuinen.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan De Aker.