

Eerste partiële herziening Kop W eespertrekvaart



Inhoudsopgave

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Bevoegdheden	5
1.3	Ligging plangebied	6
Hoofdstuk 2	Doel van de herziening	7
Hoofdstuk 3	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Regionaal beleid	12
3.4	Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	17
4.1	Bodem	17
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	17
4.3	Ecologie	18
4.4	Externe veiligheid	19
4.5	Geluid	20
4.6	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol	25
4.7	Luchtkwaliteit	25
4.8	Milieueffectrapportage	25
4.9	Verkeer en parkeren	26
4.10	Water	27
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	29
5.1	Algemeen	29
5.2	Artikelgewijze toelichting	29
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	31
Hoofdstuk 7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
7.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	33
7.2	Participatie	35

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het gebied Overamstel, waar het plangebied Kop Weespertrekvaart deel van uitmaakt, wordt getransformeerd van een "traditioneel" werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Deze transformatie is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. De transformatie van de Kop Weespertrekvaart is van essentieel belang voor een goede ruimtelijke en functionele aanhechting van Overamstel aan Watergraafsmeer.

Het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart, NL.IMRO.0363.U0902BPGST-OH01 (vastgesteld door de gemeenteraad op 16 juni 2010, onherroepelijk 19 januari 2011) geeft een concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van het gebied Overamstel. Het bestemmingplan geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Voor het opstellen van de Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart hebben de volgende overweging een rol gespeeld:

- voor het gebied geldt een fasering in de bouw van de verschillende woonblokken. Eerst zou het stadsblok ontwikkeld worden en daarna vrijstaande woningen in de buitenplaats. Vanwege de huidige economische omstandigheden is de ontwikkeling van het stadsblok uitgesteld en wordt de buitenplaats eerst gerealiseerd;
- vanwege gewijzigde inzichten is een aanpassing van de in het bestemmingsplan vastgelegde aantallen parkeerplaatsen per bestemming gewenst. Hierbij blijft het uitgangspunt van parkeren op eigen terrein en ook het totaal aantal parkeerplaatsen in het gebied wijzigt niet;
- in het plangebied is voorzien in een insteekhaventje voor pleziervaart binnen een woonbestemming. Dit haventje zal echter worden aangelegd in de groene ruimte tussen de woonbestemmingen. Dit betekent dat een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk is;
- bij de bouw van de woningen in de buitenplaats is het afschermen van het terrein door middel van tuinmuren met een hoogte van maximaal 2,5 meter gewenst. De partiële herziening maakt het oprichten van dergelijke tuinmuren mogelijk.

Voor deze wijziging is een partiële herziening van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart gewenst. Bij deze herziening zal voorzien worden in de voorgestelde wijzigingen. De partiële herziening houdt in dat slechts enkele regels van het bestemmingsplan worden herzien. De overige regels van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart en de plankaart (verbeelding) blijven onverkort van toepassing.

1.2 Bevoegdheden

Bij besluit van de gemeenteraad van 13 juli 2005 is het gebied Overamstel aangewezen tot grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten bij dit de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de Centrale Stad blijven. Bij besluit van 23 april 2008 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de grenzen van het grootstedelijk gebied uitgebreid.

Op 9 oktober 2012 heeft het college van B&W besloten tot de begrenzing van het grootstedelijk gebied te wijzigen. De huidige begrenzing loopt door het midden van de Weespertrekvaart.

1.3 Ligging plangebied

Het plangebied Kop Weespertrekvaart wordt aan de noord- en oostkant begrensd door de Weespertrekvaart, aan de westkant door de Spaklerweg en aan de zuidkant door de penitentiare inrichting Overamstel (PIOA) en de tijdelijke studentenhuysvesting. Het oppervlak van het plangebied is circa 6 hectare.



ligging plangebied Kop Weespertrekvaart

Voorliggend bestemmingsplan Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart heeft betrekking op de gronden grenzend aan de zuidkant van de Weespertrekvaart. Deze gronden liggen binnen het aangewezen grootstedelijk gebied.

Hoofdstuk 2 Doel van de herziening

In het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart is ervan uitgegaan dat de locatie in verschillende fases ontwikkeld zou worden, eerst zou het stadsblok ontwikkeld worden en daarna de vrijstaande woningen in de buitenplaats. De fasering is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Vanwege de huidige economische omstandigheden is de ontwikkeling van het stadsblok uitgesteld en zullen de woningen in de buitenplaats eerst worden gebouwd.

De buitenplaats omvat vrijstaande woningen in het hoge segment van de vrije sector. In het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart is geregeld dat bij 1,1 gebouwde parkeerplaats per woning (gebouwd) gebouwd mag worden. Gelet op de beoogde doelgroep van deze woningen is verwachting dat de kopers veelal meerdere auto's bezitten. Om de afzetmogelijkheden te verruimen, zal tegemoet gekomen moeten worden aan de wensen van toekomstige bewoners zonder dat dit ten koste gaat van het straatbeeld. Hierin wordt voorzien door de maximaal twee parkeerplaatsen per bouwkvavel mogelijk te maken. Ook is het toegestaan ongebouwde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Deze Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt maximaal 46 parkeerplaatsen binnen de bestemming Wonen - 2 mogelijk. Het totaal aantal parkeerplaatsen binnen het bestemmingsplangebied blijft hierbij gelijk.

In het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart zijn geen regels opgenomen over het plaatsen van erfafscheidingen. Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het besluit omgevingsrecht is vergunningvrij een erfafscheiding toegestaan tot een hoogte van maximaal 2 meter. De samenhang van de vrijstaande woningen wordt versterkt door deze met een muur te verbinden. Ook zal de beoogde doelgroep van deze woningen met het oog op veiligheid en privacy de tuinen willen afschermen met hogere erfafscheidingen. De stedenbouwkundige kwaliteit in het gebied wordt versterkt door deze hogere erfafscheidingen toe te staan tot een hoogte van maximaal 2,5 meter. De muur mag verhoogd worden tot een bouwhoogte van maximaal 5 meter als deze een functionele eenheid met een woning vormt. Een functionele eenheid wordt aangenomen als de muur aansluit op de woning over een breedte van ten hoogste 2 meter.

De buitenplaats ligt aan de Weespertrekvaart. Volgens de huidige regeling kunnen bij de woningen steigers worden gerealiseerd. Een belangrijk onderdeel van de buitenplaats vormt het water. Het water kan zoals dat in de oorspronkelijke buitenplaats Solitudo ook het geval was geconcentreerd worden in een insteekhaventje. Het geprojecteerde 'haventje' biedt bewoners van de buitenplaats de mogelijkheid een bootje aan te leggen. De aanleg van een haventje zal volgens de huidige regeling ten koste gaan van de bebouwingsmogelijkheden ter plaatse van de tuinkamers. Dit is ongewenst, voorliggend plan maakt de bouw van het insteekhaventje in het groen mogelijk. Bij het haventje zijn voorzieningen, zoals horeca, botenhuizen, toiletgelegenheid, niet toegestaan. Om de doorgang naar de Weespertrekvaart te maken zal een is voorzien in de bouw van een brug ter plaatse van het voetpad (Verkeer - 3).



Voor deze wijzigingen is een partiële herziening van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart noodzakelijk. Bij deze herziening zal voorzien worden in de voorgestelde wijzigingen. De partiële herziening houdt in dat slechts enkele regels van het bestemmingsplan worden herzien. De overige regels van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart en de plankaart (verbeelding) blijven onverkort van toepassing.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het beleidskader is beschreven in het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op wijzigingen in het beleidskader.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden 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.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zal de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijksvaarwegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dicht bij de burger. Om die reden bevat deze structuurvisie een veel beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en ook bevat het Barro minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke

bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Van de in het Barro geregelde onderwerpen zijn voor de voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart geen van de genoemde onderwerpen van toepassing en is in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

3.1.2 SER ladder

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

In het regionale samenwerkingsverband 'Platform Bedrijven en Kantoren' (Plabeka), 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. De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

In onderhavig bestemmingsplan wordt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt. Deze partiële herziening voegt geen nieuwe functies toe, maar wijzigt de fasering van al vastgelegde functies.

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 betreft 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 Enschede van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM 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.

Dit beleid heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. 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.

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 Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart is met inachtneming van de structuurvisie opgesteld.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

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.

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

Het bestemmingsplan Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart is met inachtneming van de Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland opgesteld.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordmeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

Het bestemmingsplan Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart voorziet in aanpassingen van het moederplan. Deze aanpassingen vergroten de afzetmogelijkheden van de vrije sector woningen door deze woningen nog aantrekkelijker te maken voor de doelgroep. Zo kunnen bewoners van de buitenplaats in het nabij te bouwen haventje een bootje afmeren.

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.

Plabeka

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. 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 de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e Noordmeugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.

De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

Het bestemmingsplan Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt geen nieuw kantoorvloeroppervlak mogelijk.

3.3.3 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) schrijft voor dat in 2015 de chemische en ecologische doelen in grotere wateren (waterlichamen) gehaald moeten zijn. Met goede motivatie is eventuele uitloop hiervoor mogelijk tot 2021 of 2027. Indien noodzakelijk is het mogelijk om de doelen in 2021 te verlagen wanneer blijkt dat deze niet haalbaar of betaalbaar (realistisch) zijn.

AGV, provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat, terreinbeheerders en ook boeren doen al veel aan de verbetering van de ecologische en chemische kwaliteit. Maar er is nog het nodige te doen de komende jaren. Dit blijkt onder meer uit de resultaten van het meetprogramma dat in 2006 is uitgevoerd; de huidige chemische en ecologische toestand is nog niet in overeenstemming met de doelen.

De implementatie van de KRW is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. De KRW gaat uit van een aanpak op het niveau van internationale stroomgebieden. Nederland valt binnen 4 stroomgebieden: de Eems, de Rijn, de Maas en de Schelde. Het beheergebied van AGV valt binnen het stroomgebied van de Rijn-Delta, en wel binnen het deelstroomgebied Rijn-West. Daarbinnen zijn 8 waterschappen, 5 directies van Rijkswaterstaat, 5 provincies en 200 gemeenten actief. Binnen Rijn-West verband is een KRW-organisatie opgezet waarin al deze partijen deelnemen. Hierin is een aanpak in de stappen afgesproken, die ook voor AGV leidend is. De overheden hebben afgesproken dat de waterschappen een trekkersrol hebben in het gebiedsproces en voor de rapportage over de maatregelen voor het KRW-deel dat betrekking heeft op oppervlaktewater. In 2005 is AGV begonnen met de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen, een globale verkenning van doelen, maatregelen en kosten en de uitvoering van het monitoringprogramma. In 2007 en 2008 volgde de detailuitwerking van doelen, maatregelen en kosten per oppervlaktewaterlichaam. Dit heeft geleid tot een aantal resultaten die deels worden vastgelegd in Waterplannen van de provincies en deels in dit KRW-deel van het Waterbeheerplan van AGV. Het bestemmingsplan is met in achtneming van het waterbeheerplan AGV opgesteld.

3.3.4 Keur AGV

Waterwet biedt de mogelijkheid dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de 'behartiging van aan het Waterschap opgedragen taken'. Op 26 november 2009 is de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld. De Keur van het AGV 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. De Keur is eind 2011 vastgesteld. Deze partiële herziening is met inachtneming van de Keur opgesteld.

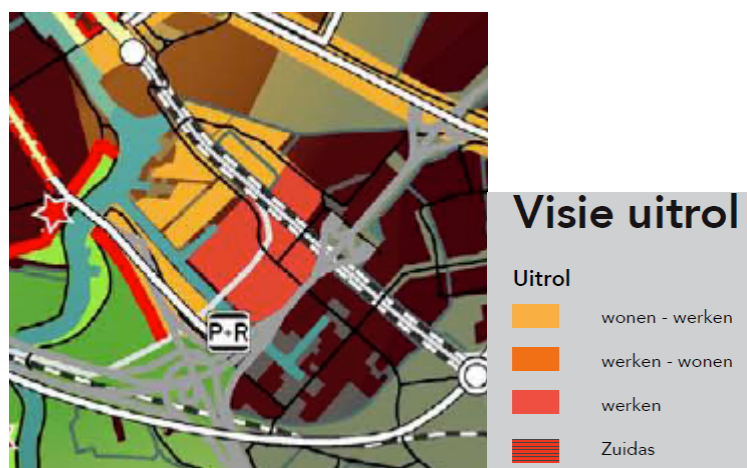
3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Economisch sterk, duurzaam, goed wonen en werken, veel ruimte voor groen Amsterdam. De Structuurvisie is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad en daarmee het toekomstbeeld voor de stad.

De Structuurvisie heeft een stad voor ogen waar het goed toeven is, met voldoende geschikte woningen op diverse locaties, de aantrekkingskracht van een wereldstad met een attractief vestigingsmilieu en ruimte voor groen. Er komen 70.000 woningen bij, aan de Zuidas, de IJeoers op het Zeeburgereiland en in de stedelijke vernieuwingsgebieden. Ook in de Coen- en Vlohaven komen woningen, maar de havenbedrijven worden voor de stad behouden. Andere belangrijke onderdelen van de visie op de metropool zijn:

- kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. Metroring sluiten over Noord (ontsluiten IJeoers);
- voor het eerst ecologische structuur en Hoofdbomenstructuur in Amsterdamse Structuurvisie en uitbreiding oppervlakte Hoofdgroenstructuur;
- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.



structuurvisie Amsterdam 2040

Op de plankaart van de Structuurvisie staat het gebied Kop Weespertrekvaart aangegeven als een gebied voor "wonen-werken". Het bestemmingsplan voorziet in woningbouw en past binnen de 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 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.

Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart (vastgesteld)

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.

In de kantorenstrategie is een aantal groeigebieden aangegeven. Het plangebied Kop Weespertrekvaart hoort niet tot deze groeigebieden. De Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt geen nieuwe kantoren mogelijk. Het plan past binnen de Kantorenstrategie Amsterdam.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

Deze Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart ziet toe op een nieuwe regeling voor een beperkt aantal bestemmingen van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart.

Ten behoeve van de wijziging in fasering van de bouw is een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd. De overige wijzigingen binnen de bestemming Wonen - 2 zorgen voor een betere aansluiting op de wensen van de doelgroep en zijn daarmee ondersteunend aan de ontwikkeling van de reeds bestemde nieuwe woningen. In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op het aspect geluid.

In de Weespertrekvaart tussen de bestemmingsvlakken Wonen - 2 wordt in een insteeikhaventje voor pleziervaart voorzien. Bij het insteeikhaventje zullen geen aanvullende voorzieningen zoals sanitair, horeca of een havenmeesterkantoor worden gerealiseerd. Het haventje voorziet in maximaal 20 ligplaatsen voor bewoners van de buitenplaats. De aanwezigheid van een insteeikhaventje zal dan ook niet tot een grote verstoring van de openbare ruimte en het uitzicht op het water leiden. Door het haventje zal de verbinding van het gebied met het water worden versterkt. In paragraaf 4.10 wordt nader ingegaan op het aspect water.

Vanaf de openbare ruimte aan de kade zijn geen ontwikkelingen voorzien, de steigers dienen echter wel toegankelijk te zijn. Dit betekent dat er door de groenstrook, bestemd als Groen - 2, voorzieningen getroffen moeten worden. Deze groenstrook vormt een ecologische verbindingzone. Op dit aspect wordt nader ingegaan in paragraaf 4.3 van deze toelichting.

Het haventje heeft nagenoeg geen verkeersaantrekkende werking. De gebruikers van het haventje zijn bewoners uit de nabije omgeving. In eerste instantie zullen bewoners van de buitenplaats een ligplaats in het haventje kunnen krijgen. Als er over zijn, kunnen bewoners van het stadsblok een ligplaats krijgen. De ligplaatsen worden uitsluitend ingenomen door bewoners uit de aangrenzende bestemmingsvlakken. Gelet hierop en op de beperkte omvang en het karakter van de haventje zullen de gebruikers voornamelijk lopend of met de fiets naar het haventje komen.

4.1 Bodem

De Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt geen nieuw gebruik mogelijk. Het gebruik van de gronden en de bouw mogelijkheden op en in de gronde is reeds vastgelegd in het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. Voor deze bestaande functies is bij het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat op alle kavels langs de Weespertrekvaart rekening moet worden gehouden met ernstige bodemverontreinigingen en zal een bodemsanering moeten worden uitgevoerd. Zonder sanering is de bodem niet geschikt voor de nieuwe bestemmingen. Bij de vaststelling van het moederplan is reeds een raming van de te verwachten saneringskosten opgesteld. Bij de begroting van de kosten voor de ontwikkeling van het gebied is rekening gehouden met de kosten van de sanering. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden zal hier rekening mee gehouden worden. Nader bodemonderzoek is daarom in het kader van deze herziening niet aan de orde.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van 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 als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening 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.1 van de Monumentenwet 1988). Met dit artikel heeft de wetgever het bestemmingsplan als het instrument bij uitstek aangewezen voor de bescherming van archeologische waarden. 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 voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht verplicht worden gesteld. Ook kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van zo een vergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van B&W in voldoende mate is vastgesteld.

Verder kan in het belang van de archeologische monumentenzorg worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een rapport dient over te leggen als bedoeld in artikel 39, tweede lid en kan worden bepaald dat aan zo een vergunning voorschriften kunnen worden verbonden als bedoeld in artikel 39, derde lid, van de Monumentenwet 1988.

Archeologie 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.

Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat zowel bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan als bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid. Bij de formulering van het beleid staat altijd de balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces centraal.

Volgens het onderzoek zoals dat is uitgevoerd bij het moederplan, het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart, zijn binnen Overamstel geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen. In het plangebied zijn twee typen archeologische verwachtingenzones. In het kader van bouw- en aanlegwerkzaamheden moet een Inventariserend Veldonderzoek worden verricht. Deze verplichting is vastgelegd middels de dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 1 en 2.

4.3 Ecologie

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

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

Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart (vastgesteld)

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het provinciale ecologische beleid. Op 23 mei 2011 hebben provinciale staten van Provincie Noord-Holland de eerste partiële herziening van de Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Eén van de daarin opgenomen onderwerpen is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Vervolgens hebben gedeputeerde staten het Natuurbeheerplan 2012 op 20 september 2011 vastgesteld.

Het Natuurbeheerplan geeft aanleiding voor de wijziging van de begrenzing van de EHS en de provinciale ecologische verbindingzones zoals opgenomen in de PRVS. Gedeputeerde Staten heeft hiertoe dan ook besloten.

Het plangebied ligt buiten speciale beschermingszones, en externe werking van het plan op dergelijke gebieden is niet aannemelijk. Het plangebied ligt niet in de Ecologische hoofdstructuur, en evenmin in de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam.

In onderhavige Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart wordt in de bestemmingsvlakken Wonen - 2, slechts in een wijziging van de fasering van de reeds bestemde bouwblokken voorzien en enkele andere wijzigingen van beperkte aard, daarom is voor deze wijzigingen geen aanvullend onderzoek naar natuurwaarden in het gebied verricht.

Vanaf de kade moet een toegang gerealiseerd, door de bestemming Groen - 2, worden naar de haven gelegen in de Weespertrekvaart. De Weespertrekvaart maakt deel uit van het Ecolint, de natte ecologische verbinding tussen Nieuwe Diep en Nieuwe Meer, met als doelsoort onder ander de ringslang. Tussen de stortstenen langs de Weespertrekvaart is de rivierdonderpad aangetroffen en op het terrein zijn huismussen aangetroffen.

Vanuit ecologisch oogpunt wordt met de uitvoering op diverse manieren rekening gehouden met aanwezige planten en dieren. Hiervoor wordt een ecologisch werkprotocol opgesteld, waarin wordt aangegeven op welke wijze wordt omgegaan met onder andere de aanwezige huismussen en de rivierdonderpad.

Natuur en landschap vormen geen belemmeringen voor vaststelling en uitvoering de Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart.

4.4 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen 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); en het gebruik van luchthavens. Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het bestemming Kop Weespertrekvaart is reeds ingegaan op het aspect externe veiligheid. In onderhavige partiële herziening van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart wordt slechts in de wijziging van de fasering van de reeds bestemde bouwblokken voorzien en enkele andere wijzigingen van beperkte aard, deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor de externe veiligheid.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van de Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart

4.5 Geluid

4.5.1 Algemeen

In het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart is het uitgangspunt dat het gebied in verschillende fasen zal worden ontwikkeld. Vanwege de huidige economische omstandigheden is de ontwikkeling van het stadsblok uitgesteld waardoor een deel van de locatie (buitenplaats) eerst gerealiseerd zal worden. Dit heeft consequenties voor de geluidssituatie van de buitenplaats.

Om de geluidseffecten inzichtelijk te maken heeft Tauw onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de geluidssituatie.

4.5.2 Wet geluidhinder

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder (Wgh) (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de 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 wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefing 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) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

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

4.5.2.1 Wegverkeerslawai

Op grond van de Wgh 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.

In de Wgh is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige 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 Wgh tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

4.5.2.2 *Spoorweglawaaï*

Op grond van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst.

4.5.2.3 *industrialawaai*

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

4.5.3 **Swung - 1**

Op 1 juli 2012 treedt naar verwachting een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van Swung-1 is het aanpassen van de regeling geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen. Het vervolg op Swung-1 is Swung-2 die betrekking zal op de geluidhinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, als ook industrialawaai.

Voor nieuwe bestemmingsplannen en ruimtelijke ontwikkelingen blijft de Wet geluidhinder op grond van het overgangsrecht, van toepassing als het bestemmingsplan binnen 1 jaar na inwerking ter visie is gelegd.

Voor de berekening van de geluidsbelasting in verband met het vervallen van de fasering in de bouw van de woningen is gebruik gemaakt van het overgangsrecht en de 'oude' regelgeving.

4.5.4 Amsterdams geluidbeleid

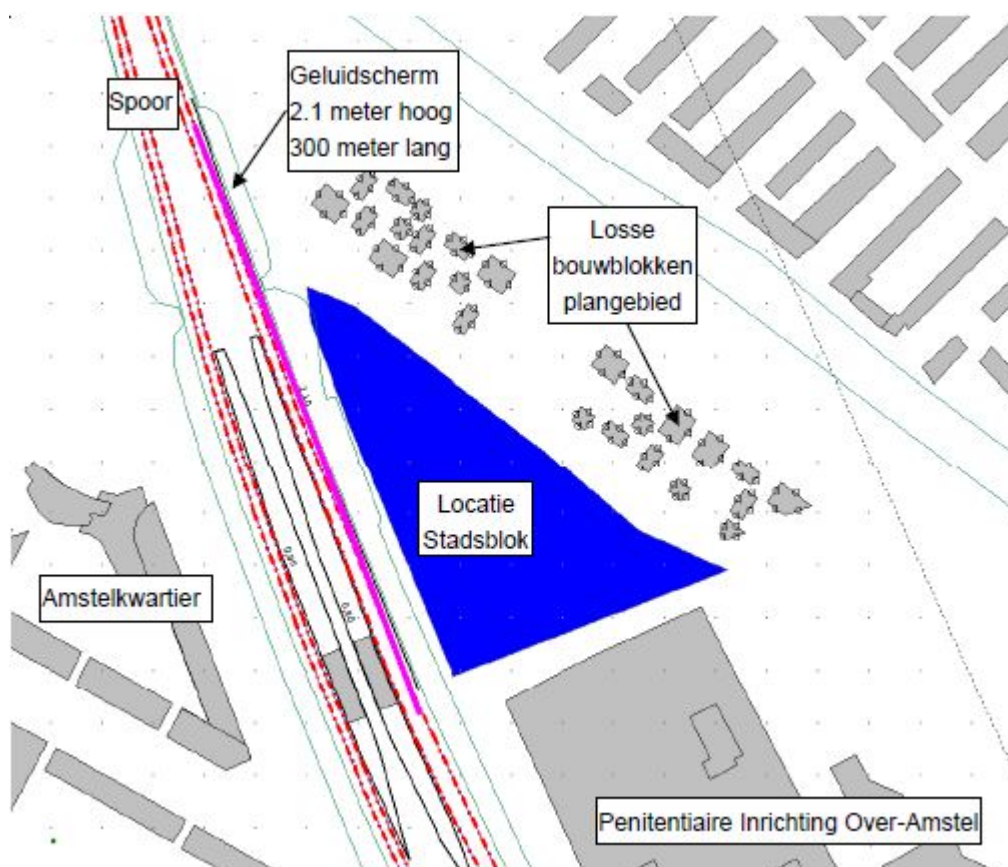
Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid, vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde 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.

Volgens het beleid beschikken woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe over een stille zijde. 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.

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.

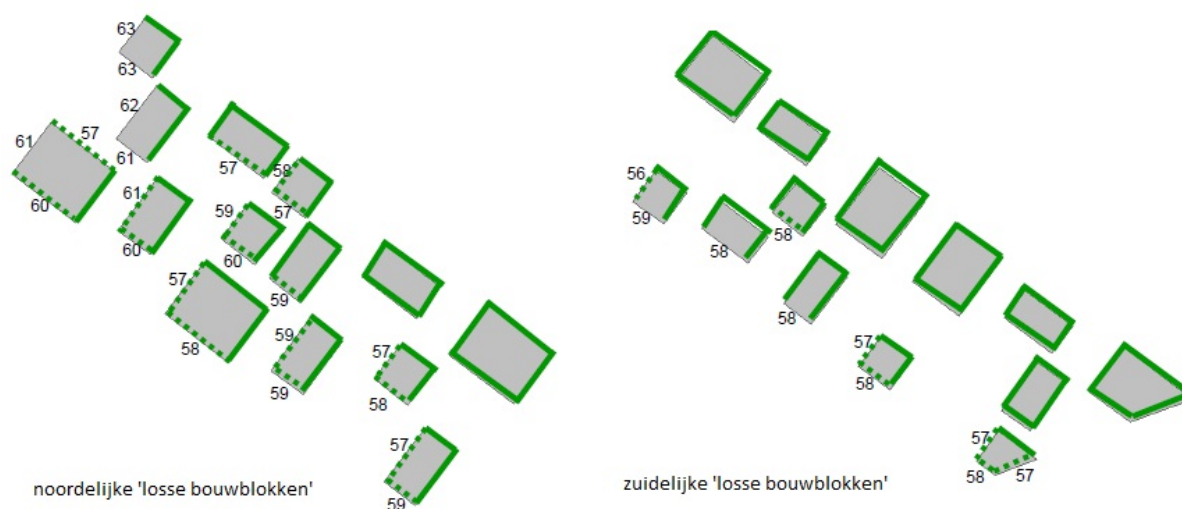
4.5.5 Resultaten onderzoek

Ingenieursbureau Tauw heeft in beeld gebracht wat de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeerlawaaï op de losse bouwblokken is, zonder het stadsblok. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in het onderzoeksrapport d.d. 24 november 2009. Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan, Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart is een aanvullend onderzoek uitgevoerd, opgenomen in het aanvullend akoestisch onderzoek d.d. 20 november 2012. Beide onderzoeksrapporten zijn in als bijlagen 6 en 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. De berekeningen zijn uitgevoerd met het geluidscherm met een hoogte van 2,1 meter over een lengte van 300 meter.



De berekeningen zijn uitgevoerd met het geluidsscherf met een hoogte van 2,1 meter over een lengte van 300 meter. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van wegverkeerslawaai op de losse bouwblokken (noord en zuid) niet wordt overschreden.

De geluidbelasting op de gevels ten gevolge van spoorweglawaai is bij 16 bouwblokken hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer (55 dB), maar lager dan de maximale ontheffingswaarde (68 dB). In onderstaande figuur zijn de maximale berekende geluidbelastingen weergegeven per woonblok. De geluidbelasting is alleen weergegeven als deze hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De geluidluwe zijde is met een groene arcering aangegeven, gevels met een gestreepte groene arcering zijn geluidsluw op de begane grond en de eerste verdieping.



De geluidbelasting is door het voorlopig niet realiseren van 'het stadsblok' (akoestische afscherming) en de herziende rekenwijze voor railverkeer, op enkele punten toegenomen, maar ook op enkele punten afgenomen. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 63 dB op de noord oostelijke bouwblokken van de noordelijke losse bebouwing. De voorkeursgrenswaarde wordt hierdoor overschreden maar de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Alle bouwblokken zijn voorzien van een geluidsluwe gevel of geveldeel.

Ten opzichte van de situatie waarin het stadsblok wel aanwezig is, blijkt dat het volgende:

- Gevels met afname in geluidbelasting: 12 (maximaal 3 dB)
- Gevels met gelijkblijvende geluidbelasting: 7
- Gevels met toename in de geluidbelasting: 16 (maximaal 4 dB)

De toename in geluidbelasting is te verklaren door dat enkele gevels niet meer akoestisch worden afgeschermd door het stadsblok. Een afname in geluidbelasting is te verklaren door dat er geen sprake is van akoestische reflecties van het stadsblok.

Aangezien er op enkele gevels sprake is van een (tijdelijke) toename van de geluidbelasting is het aan de gemeente om te beoordelen of het hier om een aanvaardbare toename gaat. De berekende geluidbelasting blijft op alle punten lager dan de maximale ontheffingswaarde, waardoor 'dove gevels' niet hoeven te worden toegepast conform het Amsterdamse geluidbeleid.

Het plan is voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam op 28 november 2012. Desgevraagd is het TAVGA medegedeeld dat in het rekenmodel een scherm lengte van 300 meter is aangehouden. Het scherm eindigt bij het tunneltje en dus voor de stalen brug. In het onderzoek is voor de stalen brug is in het rekenmodel een correctie conform RMV 2006 toegepast. De gegevens voor het metroverkeer zijn overgenomen uit het akoestisch spoorboekje (ASWIN). omdat deze cijfers dateren uit 2004 is hierop een correctie van +1,5 dB (prognose) toegepast. Op deze manier is rekening gehouden met de toekomstige situatie.

Het TAVGA is akkoord met het verlenen van hogere waarden. Het ontwerpbesluit hogere waarden is tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd.

4.5.6 Conclusie

Met het verlenen van hogere waarden is het plan op geluidgebied inpasbaar. Alle woningen hebben een stille zijde.

Het ontwerpbesluit hogere waarden lag tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie.

4.6 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

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, 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.

Het noordelijk deel van het plangebied ligt een horizontaal hoogtebeperkend vlak van Schiphol. De beperking is 146 m + NAP. De toegestane bouwhoogte in het plan (maximaal 73 meter) blijft hier ruimschoots onder. De Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt de bouw van tuinmuren mogelijk met een maximale hoogte van 2,5 meter mogelijk. Aansluitend aan de woningen is een maximale hoogte van 5 meter toegestaan.

Het LIB vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van de Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart

4.7 Luchtkwaliteit

De toepasselijke wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd, die op 15 november 2007 in werking is getreden. De wijzigingen die de Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart mogelijk maakt zijn niet van invloed op de luchtkwaliteit, het aantal parkeerplaatsen in het gebied blijft gelijk. Gelet hierop, kan worden aangenomen dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit vormt beperking. Het project mag zonder verdere toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

4.8 Milieueffectrapportage

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 m.e.r.- procedure is vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wm. In paragraaf 7.2 van de Wm en het bijbehorend Besluit Milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is vastgelegd wanneer het doorlopen van de m.e.r.-procedure verplicht is.

In de bijlage, onderdeel C, staat per categorie aangegeven welke activiteiten in welke gevallen plan-m.e.r.-plichtig en/of Besluit-m.e.r.-plichtig zijn. In onderdeel D staat op dezelfde wijze aangegeven

welke activiteiten en projecten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Indien en voor zover er geen sprake is van verplichting ingevolge de Wet Milieubeheer zal kunnen worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Het project heeft betrekking op een wijziging in de fasering van de bouw van woningen en enige andere kleine wijzigingen van ondergeschikte aard binnen de bestemming Wonen - 2. Ook wordt de bouw van een haventje, bestaande uit een steiger met maximaal 20 ligplaatsen, mogelijk gemaakt.

Het plan heeft betrekking op de bouw van een haventje met 20 plekken. De aanleg, wijziging of uitbreiding van een jachthaven met 100 ligplaatsen of meer is genoemd in de bijlage op de D-lijst.

Van belang voor dit bestemmingsplan is dat de activiteiten die deze partiële herziening mogelijk maakt al voorzien waren in het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. De activiteiten worden als het ware opnieuw worden vastgelegd in deze partiële herziening van het bestemmingsplan. De ontwikkelingsmogelijkheden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen, zijn allen - maar ook samen - gering van omvang. Daarnaast blijkt dat er geen sprake is van gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder als ook risico van ongevallen. En er vindt evenmin cumulatie van overlast plaats. Bovendien hebben de functies c.q. activiteiten die in het bestemmingsplan worden toegestaan geen belangrijke (grote) nadelige gevolgen voor het milieu op grond waarvan het opstellen van een mer noodzakelijk is.

Voor dit bestemmingplan bestaat op grond van deze conclusies geen plicht tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

4.9 Verkeer en parkeren

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad, terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Volgens het locatiebeleid is Overamstel een B-locatie.

In het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart geldt het uitgangspunt dat de geparkeerde auto's op straat niet ten koste mag gaan van het straatbeeld. Dit, in combinatie met het uitgangspunt dat zoveel mogelijk het parkeren van de sociale woningbouw en bezoekers op straat wordt gerealiseerd, zijn er maximaal 95 parkeerplaatsen op maaiveld mogelijk. Hierbij wordt uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers.

Het overige parkeren wordt gerealiseerd in parkeergarages op eigen terrein. Voor de vrije sector woningen en het commerciële programma bij elkaar kunnen circa 281 parkeerplaatsen in parkeergarages aangelegd.

De parkeernorm voor de woningen in de buitenplaats is volgens het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart 1,1 per woning. De woningen in de buitenplaats, zijn woningen in het hoge segment van de vrije sector. Om tegemoet te komen aan de wensen van de doelgroep maakt de partiële herziening meer parkeerplaatsen per woning mogelijk, waarbij het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden. Per kavel dient tenminste één parkeerplaats gerealiseerd te worden en mogen maximaal twee parkeerplaatsen, gebouwd of ongebouwd, gerealiseerd worden. Het totaal aantal parkeerplaatsen binnen het bestemmingsgebied Wonen - 2 bedraagt maximaal 46 plaatsen. Het totaal aantal parkeerplaatsen binnen het gehele bestemmingsplangebied blijft gelijk.

Voorliggende partiële herziening geeft een grotere flexibiliteit en sluit meer aan bij de wensen van de toekomstige bewoners van de buitenplaats. Dit draagt bij aan de afzetmogelijkheden van de nieuw te bouwen woningen.

4.10 Water

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In de waterparagraaf is de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de huishoudkundige situatie opgenomen. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Het gehele plangebied valt onder het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het beheer voor het hoogheemraadschap AGV wordt uitgevoerd door Waternet.

De Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt een insteekhaventje met ligplaatsen voor pleziervaartuigen in de bestemming Groen - 1. mogelijk.

In het haventje kunnen maximaal twee steigers worden gebouwd met aanlegplaatsen voor maximaal 20 boten. Voor de bouw van de steiger(s) is een watervergunning noodzakelijk. De steiger mag niet worden gemaakt van uitlogende materialen, zoals koper en andere stoffen die de waterkwaliteit beïnvloeden. Het oppervlak van de steiger(s) telt niet mee in de waterbalans, er wordt geen water gedempt om de steiger aan te bouwen, de palen waarop de steiger staat zijn te verwaarlozen. De steiger zal overstroombaar zijn, dat betekent dat de oppervlakte van de steiger nog steeds beschikbaar is als waterberging.

De damwanden van de insteekhaven hebben een verwaarloosbare invloed op de grondwaterstanden in de omgeving. De damwanden vormen geen obstructie in de grondwaterstroming omdat het grondwater gemakkelijk om het haventje naar de Weespertrekvaart kan stromen.

De damwanden van de nieuwe oever langs de Weespertrekvaart hebben geen invloed op de omgeving omdat deze damwanden inspringend worden aangebracht en het geen aansluitende waterdichte constructie vormt. De nieuwe constructie is even waterdoorlatend als de huidige oever. Hierbij zij opgemerkt dat het bouwen van nieuwe damwanden langs de oever reeds mogelijk is op basis van het vastgestelde bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart.

De partiële herziening voorziet niet in een vergroting van het verhard oppervlak of tot het dempen van water.

Watertoets

De watertoets is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren.

In het kader van de Watertoets heeft Waternet als uitvoerende tak van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht beoordeeld of het ruimtelijke plan past binnen alle regelgeving en beleid ten aanzien van het gebruik en beheer van het water en haar oevers (o.a. Beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud van wateren en oevers, Beleidsnota Keurontheffingen Waterkeringen, Keur AGV, Vaarwater op Orde en

Verkeersbesluiten Vaarwegen AGV-1 & AGV-2).

Waternet heeft in het kader van het vooroverleg commentaar geleverd op het bestemmingsplan (zie ook paragraaf 6.2.2). Waternet merkt op dat het insteekhaventje inclusief de damwanden niet in het profiel van de waterkering mag worden aangelegd. Het haventje inclusief de damwanden is buiten het profiel van de waterkering geprojecteerd.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en planregels betreffende het gebruik gekoppeld.

Bijzonder aan dit bestemmingsplan is het een partiële herziening betreft van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. Deze partiële herziening houdt in dat slechts enkele regels van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart worden herzien.

De toelichting heeft geen juridische betekenis, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

De planregels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken: Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen. Hoofdstuk 2 bevat de planregels in verband met de bestemmingsbepalingen. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk planregels, welke specifiek voor die bestemming gelden. Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, deze zijn gelijk aan de algemene regels zoals in het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. Tenslotte bevat hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels. Deze planregels bevatten onder meer het overgangsrecht en de titel.

5.2 Artikelgewijze toelichting

5.2.1 Toelichting op de bestemmingen

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

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.

Artikel 3 Groen - 1

Binnen de bestemming Groen - 1 is een insteekhaventje mogelijk. In het haventje is ruimte voor maximaal twee aanlegsteigers met maximaal 20 voor ligplaatsen voor pleziervaartuigen van bewoners uit de directe omgeving. Voorts zijn binnen deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken geen gebouwen toegestaan ten dienste van de bestemming, waaronder bijvoorbeeld steigers, meerpalen en damwanden.

Artikel 5 Wonen - 2

Binnen de bestemming Wonen - 2 is de mogelijkheid tot het bouwen van een tuinmuur tot een hoogte van 2,5 meter opgenomen. De partiële herziening geeft de mogelijkheid om bij afwijkingsbesluit, de bouwhoogte van de tuinmuur te verhogen tot een maximum bouwhoogte van 5 meter.

Per kavel dient minimaal één parkeerplaats en mogen maximaal twee parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. De huidige regeling maakt maximaal 46 parkeerplaatsen mogelijk binnen de bestemming Wonen - 2. Het totaal aantal parkeerplaatsen volgens het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart blijft ongewijzigd. Er mogen gebouwde en/of ongebouwde parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

In het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart regelt in artikel 11 (Wonen - 2) de fasering. De woningen in deze bestemming mogen niet in gebruik genomen worden voordat de gebouwen binnen de bestemming Wonen - 1 zijn gebouwd. In deze partiële herziening is de fasering geschrapt.

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 8 Overgangsrecht

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

Artikel 9 Slotregel

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

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12, tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen. Het betreft (o.a.) gevallen die daarvoor bij algemene maatregel van bestuur zijn aangegeven.

Het plan is geen aangewezen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening jo artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening. Het vaststellen van een exploitatieplan is dus niet aan de orde.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 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 concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Waternet
2. Provincie Noord-Holland;
3. Stadsdeel Oost;
4. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
5. Brandweer Amsterdam - Amstelland

Van het stadsdeel Oost en Waternet hebben wij een reactie ontvangen. Van de andere instanties is geen reactie ingekomen. 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 een aanpassing van het conceptontwerpbestemmingsplan.

Stadsdeel Oost

1. *Samenvatting*
Artikel 3, Groen - 1

De overlegpartner merkt op de in artikel 3, Groen - 1 de hoogte van de steigers niet duidelijk is opgenomen.

Reactie

De bouwhoogte van de steigers in de regels opgenomen

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van artikel 3, Groen - 1 van de regels van het bestemmingsplan.

2. *Samenvatting*
Tuinmuur

- a. De overlegpartner merkt op dat de mogelijkheid tot de bouwmuur incidenteel te verhogen niet toetsbaar is. Het is niet duidelijk hoe de hoogte van de bouwmuur de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied wordt versterkt;
- b. De overlegpartner vraagt zich af of er een beeldkwaliteitsplan wordt opgesteld;
- c. De overlegpartner verzoekt een nadere omschrijving van een tuinmuur.

Reactie

a en b.

Bij recht kan in de bestemmingsgrens een tuinmuur worden gebouwd van ten hoogste 2,5 meter. Het dagelijks bestuur is echter bevoegd een bouwhoogte toe te staan tot maximaal 5 meter. Deze bevoegdheid mag er niet toe leiden dat de gehele muur tot een hoogte van 5 meter wordt gebouwd. De tuinmuur dient in een functionele relatie met de woning te staan. Hiervan is sprake als de verhoging aansluit op de woning en niet meer dan 2 meter breed is. Dit is nader uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan en zal ook in de kavelpaspoorten worden gemeld.

- c. In de begripsbepaling is een omschrijving van het begrip 'tuinmuur' opgenomen.

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. In artikel 1, lid 1.13 is

het begrip 'tuinmuur' omschreven.

3. Samenvatting

Ligplaatsen

- a. Een ligplaatsvergunning voor een pleziervaartuin op basis van de VOB bestaat niet;
- b. Er bestaat een verschil tussen het maximale aantal ligplaatsen in de toelichting en in de regels.

Reactie

- a. Voor het innemen van een ligplaats of het aanmeren in de insteekhaven is geen ligplaatsvergunning nodig. Uitsluitend pleziervaartuigen mogen ligplaats innemen.
- b. In de insteekhaven is ruimte voor maximaal 20 ligplaatsen.

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. De toelichting en de regels zijn overeenkomstig aangepast.

4. Samenvatting

Parkeren

- a. De overlegpartner stelt voor een bandbreedte voor parkeren op te nemen in plaats van een maximum voor de gehele buitenplaats;
- b. Er is geen rekening gehouden met de parkeerbehoefte vanwege de haven.

Reactie

- a. Overeenkomstig de suggestie van de overlegpartner is naast het maximum van 46 parkeerplaatsen in de buitenplaats een bandbreedte opgenomen van tenminste één parkeerplaats en ten hoogste twee parkeerplaatsen per kavel;
- b. In de insteekhaven mogen uitsluitend ligplaatsen worden ingenomen door bewoners uit de directe omgeving. Gelet op de beperkte omvang en het karakter van het insteekhaventje zal het haventje geen parkeerbehoefte genereren.

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Artikel 4, Wonen - 2 is overeenkomstig gewijzigd.

5. Samenvatting

Verkeer

- a. De overlegpartner geeft aan dat in de toelichting is vermeld dat gebruikers van het haventje voornamelijk bewoners uit de nabije omgeving zullen zijn. In de regels is opgenomen dat de ligplaatsen uitsluitend mogen worden ingenomen door bewoners van de aangrenzende bestemmingsvlakken. Dit lijkt met elkaar in strijd.
- b. In de buitenplaats kunnen per kavel maximaal twee parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit kan leiden tot meer parkeerplaatsen in het gebied dan de norm van 1,1 per woning van het moederplan mogelijk maakte. Dit kan leiden tot meer verkeersbewegingen in het gebied.

Reactie

- a. De ligplaatsen in het haventje mogen in de eerste plaats worden ingenomen door bewoners van de buitenplaats. Indien er ligplaatsen niet gebruikt worden, komen hiervoor bewoners uit het stadsblok in aanmerking. Voor bezoekers, zoals vrienden en familie, is voldoende ruimte op straat. In het moederplan was al in de mogelijkheid van een insteeikhaven voorzien, alleen de situering is veranderd. De omvang en gebruikers van het haventje zijn niet gewijzigd.
- b. In de buitenplaats mogen maximaal 46 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het totaal aantal parkeerplaatsen in het gebied bedraagt volgens artikel 17 lid 4 van de regels van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart 375 parkeerplaatsen. De Eerste partiële herziening wijzigt dit niet.

Waternet

1. Samenvatting

Insteekhaven

- a. De overlegpartner geeft aan dat het insteeikhaventje inclusief damwanden en dergelijke buiten het profiel van de waterkering dient te blijven;
- b. De Dienst Binnenwaterbeheer is per oktober 2011 onderdeel geworden van Waternet.

Reactie

- a. Het profiel van de waterkering ligt op de H.J.E. Wenckebachweg. De insteeikhaven en de damwanden zijn buiten het profiel geprojecteerd. In artikel 14 van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart is de waterkering middels een dubbelbestemming beschermd. Deze regeling is onverkort van toepassing en wijzigt niet.
- b. De opmerking is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting van het bestemmingsplan.

7.2 Participatie

Op grond van artikel 1.3.1 Bro is kennisgegeven van het voornemen voorliggend bestemmingsplan voor te bereiden. Daarbij is aangegeven dat er, aangezien het gaat om een bestaande situatie, is besloten in dat stadium van de procedure af te zien van het ter inzage leggen van de stukken en het bieden van gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen.

In het kader van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zal een ieder de mogelijkheid hebben om een zienswijze in te dienen.

