



Toelichting Bestemmingsplan Weespertrekvaart-Zuid

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel bestemmingsplan	3
1.3	Ligging plangebied en plangrens	3
1.4	Geldende bestemmingsplannen	4
1.5	Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2	Het plangebied	5
2.1	Historie	5
2.2	Beschrijving huidige situatie	6
2.3	Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan	7
2.4	Ontwikkelingen	8
Hoofdstuk 3	Beleidskader	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)	9
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – AMvB Ruimte (Barro)	9
3.1.3	Luchthavenindellingsbesluit	10
3.2	Provinciaal beleid	10
3.2.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie	10
3.3	Regionaal beleid	12
3.3.1	Metropoolregio Amsterdam	12
3.3.2	Plabeka	12
3.3.3	Regionaal detailhandelsbeleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	13
3.4.1	Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam	13
3.4.2	Kantorenstrategie Amsterdam 2011	14
3.4.3	Wonen in de Metropool Woonvisie Amsterdam tot 2020 (april 2009)	15
3.4.4	Beleidsnotitie shortstay (2009)	16
3.4.5	Detailhandelsnota 'Amsterdam winkelstad'	16
3.4.6	Nota Grootschalige detailhandel in Balans (2006- 2010)	17
3.5	Stadsdeelbeleid Oost Watergraafsmeer	18
3.5.1	Structuurschets "Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer"	18
3.5.2	Ruimtelijk Economische Structuurvisie	19
3.6	Stadsdeel Oost	20
3.6.1	Woonvisie Oost 2011 – 2015	20
3.6.2	Horecanota stadsdeel Oost 2012	20
3.6.3	Ontwerp beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik	21
3.6.4	Motie deelraad	21
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	23
4.1	Milieuzonering bedrijven	23
4.1.1	Kader	23
4.1.2	Plangebied	23
4.1.3	Conclusie	24
4.2	Luchtkwaliteit	24
4.2.1	Wettelijk kader	24
4.2.2	Plangebied	25
4.2.3	Conclusie	25



<i>4.3 Geluid</i>	26
4.3.1 Wettelijk kader	26
4.3.2 Plangebied	27
4.3.3 Conclusie	27
<i>4.4 Bodemkwaliteit</i>	27
4.4.1 Wettelijk kader	27
4.4.2 Plangebied	28
4.4.3 Conclusie	28
<i>4.5 Externe veiligheid</i>	28
4.5.1 Wettelijk kader	28
4.5.2 Plangebied	29
4.5.3 Conclusie	31
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	32
<i>5.1 Water</i>	32
5.1.1 Beleid	32
5.1.1 Waterparagraaf	33
5.1.2 Conclusie	34
<i>5.2 Archeologie en cultuurhistorie</i>	34
5.2.1 Archeologie	34
5.3.2 Cultuurhistorie	36
<i>5.3 Duurzaamheid</i>	38
<i>5.4 Flora en fauna en ecologie</i>	39
5.4.1 Wettelijk kader	39
5.4.2 Plangebied	41
5.4.3 Conclusie	41
Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving	42
<i>6.1 Algemeen</i>	42
6.1.1 Verbeelding	42
6.1.2 Regels	42
6.1.3 Toelichting	42
<i>6.2 Artikelgewijze toelichting</i>	42
6.2.1 Inleidende regels	42
6.2.2 Bestemmingsregels	42
6.2.3 Algemene regels	45
6.2.4 Overgangs- en slotregels	45
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	46
<i>7.1 Kostenverhaal</i>	46
<i>7.2 Economische uitvoerbaarheid</i>	46
<i>7.3 Plangebied</i>	46
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
<i>8.1 Voortraject</i>	47
<i>8.2 Inspraak</i>	47
<i>8.3 Vooroverleg</i>	47
<i>8.4 Ambtshalve wijzigingen</i>	47
<i>8.5 Zienswijzen</i>	47
Bijlagen	48



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Stadsdeel Oost is bezig met het actualiseren van bestemmingsplannen voor haar grondgebied. Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008, dienen alle gemeenten te beschikken over actuele bestemmingsplannen voor het *gehele* grondgebied. Een actueel bestemmingsplan is een plan van maximaal 10 jaar oud. Een niet actueel bestemmingsplan betekent dat er geen leges meer geïnd kunnen worden. Met de Wro is er een stimulans ontstaan voor het hebben van bestemmingsplannen, welke maximaal 10 jaar oud zijn.

Op 11 juli 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam besloten om o.a. het gebied Weespertrekvaart-Zuid per 1 augustus 2012 over te dragen aan stadsdeel Oost. Dit besluit volgt op het voorstel van de deelraad van 3 juli 2012 om Projectbureau Oost in te stellen. Dit betekent dat de bevoegdheden voor het vaststellen van bestemmingsplannen voor dit gebied bij de deelraad van stadsdeel Oost liggen. Op 9 oktober 2012 is door het college van B&W besloten een grenscorrectie van het grootste deel van het gebied door te voeren naar aanleiding van het instellingsbesluit van 11 juli 2012. Hierdoor is het plangebied Weespertrekvaart-Zuid overgedragen aan stadsdeel Oost.

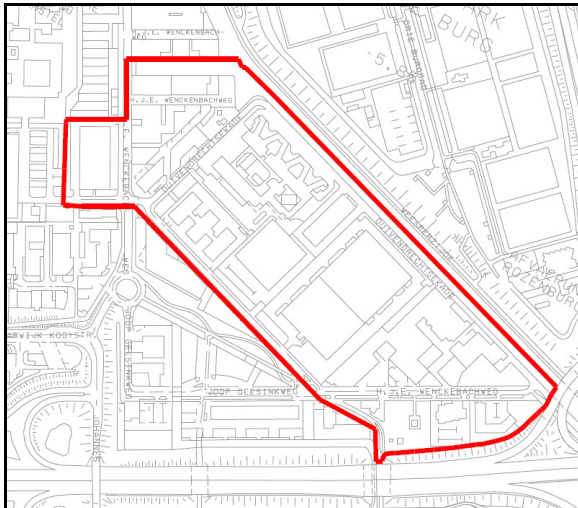
1.2 Doel bestemmingsplan

Met het voorliggende bestemmingsplan streeft het stadsdeel de volgende doelen na:

1. het komen tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen;
2. het verkrijgen van een actuele ruimtelijk-juridische vertaling van de bestaande bebouwing en het gebruik (conserverende bestemmingsplannen) en het eventueel mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen (ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen);
3. het komen tot digitaal raadpleegbare en uitwisselbare bestemmingsplannen.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor het plangebied Weespertrekvaart-Zuid. Het plangebied Weespertrekvaart-Zuid is een gemengd kantoren- en bedrijventerrein in het westelijk deel van stadsdeel Oost in Amsterdam. De noordgrens van het plangebied wordt gevormd door een zijstraat van de H.J.E. Wenckebachweg. Aan de westzijde volgt de plangrens de H.J.E. Wenckebachweg tot de achtertuinen van de voormalige bewakershoningen van de Penitentiare inrichting Amsterdam Over-amstel. Hierna vervolgt de westgrens zich in zuidelijke richting A10. Hierbij volgt de westgrens de grens met de gemeente Ouderamstel. De zuidgrens wordt gevormd door de A10. De oostgrens van het plangebied is het midden van de Weespertrekvaart en loopt door tot de noordgrens, de eerder genoemde zijstraat van de H.J.E. Wenckebachweg.



Afbeelding 1: plangrens

In het bovenstaande figuur is de plangrens van het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Zuid weergegeven.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Bestemmingsplan/Uitbreidingsplan	Vaststelling	Goedgekeurd
BP Bedrijventerrein Weespertrekvaart-Zuid	03-02-1999	24-08-1999
BP Bedrijventerrein Weespertrekvaart-Zuid, 1 ^e herziening	11-04-2001	29-12-2001
BP Overamstel verkleinen geluidzone	18-11-2009	N.v.t

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels en is vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats. Een toelichting op het juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en eventuele nieuwe ontwikkelingen. Aandacht is besteed aan functies zoals wonen, bedrijven, (commerciële) voorzieningen en monumenten en structuren zoals de bebouwingsstructuur en de weg-, water en groenstructuur van het plangebied.

2.1 Historie

Het plangebied Weespertrekvaart bevindt zich in de voormalige Grote Duivendrechtterpolder, het gebied aan de oostzijde van de Amstel en ten zuiden van de Watergraafsmeer.



Afbeelding 2: Het plangebied (rood) in de Grote Duivendrechtterpolder op de Topografisch Militaire Kaart uit 1854

De Grote Duivendrechtterpolder maakte deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied rond Amsterdam en de Amstel. De ontginning van dit gebied vond in de 12de en 13de eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op deze rivier werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 m. Aan de kopse kant verrezen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De percelen werden door middel van percelelingssloten gescheiden. Deze sloten dienden om het natte veengebied te ontwateren waardoor geschikt akkerland ontstond. Als bijkomend gevolg van de ontwatering daalde het maaiveld en werd de grond weer natter. Om te voorkomen dat het water uit het nog niet ontgonnen veen de akkers zou overstromen legde men dwarsweteringen en achterkades aan. Ondanks deze maatregelen zette de vernatting van de percelen zich door. Daarom bracht men nieuwe stroken veen in cultuur. Bij de verlenging van de kavels schoof ook vaak de bewoning op. De achterkade werd dan als secundair ontginningsas in gebruik genomen. Het zogenaamde slagenlandschap dat hiermee ontstond, is nog duidelijk te zien op historische kaarten (afb. 2).

De grootschalige ontginning van het veenlandschap gedurende de late middeleeuwen heeft geleid tot een continu proces van bodemdaling. Hierdoor kreeg de zee met getijwerking steeds meer invloed op het land. Met regelmaat overstroomde het veenweidegebied. De zee kon bovendien via het aangelegde slotenstelsel tot diep in het achterland binnendringen. De overstromingen leidden tot erosie van het veen en verbreding van het IJ. Ook ontstonden grote binnenmeren zoals het Watergraafsmeer. Om verder landverlies tegen te gaan, gaven de graven van Holland in het begin van de 13de eeuw op-

dracht tot de aanleg van een zeedijk langs de gehele kust van het IJ. Om het waterniveau binnen de polders op peil te houden werden vanaf de 16de eeuw watermolens ingezet. In de Grote Duivendrecht-polder waren er van tijd tot tijd problemen met waterstand, onder andere door het hogere peil van de Amstel, de drooglegging en verkaveling van het Watergraafsmeer (aan de noordgrens van het plangebied) en Bijlmermeer in de eerste helft van de 17de eeuw en door de waterafvoer van de aangrenzende polders. In 1639 gaven de Staten van Holland en Westfriesland dan ook toestemming om de Grote Duivendrecht-polder te bedijken en nieuwe molens te bouwen na in de polder door drie molens de waterstand op het gewenste peil werd gehouden.

Tegen het eind van de 19de eeuw had het plangebied een nog overwegend landelijk karakter. Langs de Weespertrekvaart waren slechts enkele bedrijven gevestigd, waarvan één binnen het plangebied lag, een chemische fabriek. In 1932 kochten Isodoor en Jules Biederman het inmiddels vervallen gebouw en stichtten daarin de Cinetone Studio's, sinds 1988 Amsterdam Studio's. In de jaren twintig en dertig vestigden zich meer bedrijven langs de Weespertrekvaart. Met de aanleg van de H.J.E. Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg in de jaren 1960 en 1970 werd het gebied toegankelijker, en werd ook in het zuidelijk deel van het plangebied bedrijfsruimtes gebouwd.



Afbeelding 3: De voormalige chemische fabriek in 1933, overgenomen door de broers Biederman om er de Cinetone Studio's te vestigen (foto SAA)

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied is aan te merken als een gemengd kantoren- en bedrijventerrein met een grote diversiteit aan bebouwing. In Amsterdam zijn meerdere van dit soort gemengde bedrijventerreinen te vinden. De gemengde bedrijventerreinen in Amsterdam zijn onopvallende gebieden, meestal met een ligging nabij de A10. Het gebied Weespertrekvaart-Zuid kent een rechttoe, rechtaan verkaveling met individuele gebouwen die langs rechte wegen staan. Veel erven van de gebouwen zijn in gebruik voor parkeren of stalling en opslag. De terreinen zijn ontworpen en aangelegd vanuit functioneel oogpunt. Aan de zuidzijde van het plangebied is ter hoogte van de Weespertrekvaart enkele oude bebouwing aanwezig.

Water

Het plangebied grenst aan de oostzijde aan de Weespertrekvaart. De Weespertrekvaart met zijn langgerekte vorm is dan ook een sterk structurerend element in het plangebied. In de Weespertrekvaart



zijn twee woonboten (woonschip Mia Gratia en een woonark Jasmijn) gelegen in de inham tussen de H.J.E. Wenckebachweg en de Duivendrechtsekade en een bedrijfsvaartuig (Liberty) in een zijtak van de Weespertrekvaart nabij de H.J.E. Wenckebachweg.

Verkeer

De ontsluiting van het plangebied voor autoverkeer vindt plaats langs twee dominante wegen, de H.J.E. Wenckebachweg en de Duivendrechtsekade. Beide wegen zorgen in het zuidelijk deel van het plangebied voor een ringvormige ontsluiting. Het noordelijk deel van het plangebied wordt ontsloten door de H.J.E. Wenckebachweg die als een rechte as van noord naar zuid loopt en de aansluitende zijstraten. Via de H.J.E. Wenckebachweg wordt het plangebied via een rotonde ontsloten op de Johannes Blookerweg. De Johannes Blookerweg takt vervolgens weer aan op de A10.

Langzaam verkeer beweegt zich voort over de voetpaden die parallel aan de autoverkeerswegen zijn gelegen. Voor fietsverkeer zijn geen aparte paden aangelegd, maar dient gebruik te worden gemaakt van de autoverkeerswegen.

Bebouwing

De bebouwing in het plangebied kent een grote diversiteit. De gebouwen zijn veelal herkenbaar als zelfstandige eenheden en eenvoudig van opbouw, vaak bestaand uit één hoofdmassa. Op zichtlocaties, zoals langs de A10, kennen de gebouwen een verzorgd ontwerp. In het binnengebied en langs de Weespertrekvaart zijn de gebouwen veelal ontworpen vanuit hun functie. Langs de Weespertrekvaart wordt op enkele plekken gebruik gemaakt van oudere bebouwing die geschikt is gemaakt voor andere functies dan waarvoor zij oorspronkelijk ontworpen is.

Gebruik

Qua bedrijven zijn in het plangebied zijn diverse kleine bedrijfjes (waaronder aannemers-, creatieve- en autoschadeherstelbedrijven) gelegen. Deze zijn geconcentreerd in twee bedrijfsverzamelgebouwen en aan de Wenckebachweg ten zuiden van de insteekhaven. Daarnaast zijn er enkele groothandels in bouw en techniek, een bakkerij en een ICT bedrijf met grote serveropslag aanwezig.

Aan de Duivendrechtsekade nabij de aansluiting op de A10 ligt een tweetal kantoorgebouwen en een forensisch psychiatrische kliniek. Aan het water bij de Duivendrechtsekade ligt het studiocomplex met horecagelegenheden.

Direct aan de A10 liggen een tweetal kantoorgebouwen, waarin verschillende bedrijven gevestigd zijn alsmede een gasdruk regel- en meetstation en een horecavestiging (categorie 1 t/m 4).

2.3 Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan

Voor het opstellen van dit bestemmingsplan is een inventarisatie gemaakt welke ontwikkelingen er op het moment van het vervaardigen van het bestemmingsplan spelen en welke van die ontwikkelingen met dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt. Er zijn verschillende mogelijkheden voor het opnemen van een mogelijk ontwikkeling.

Optie 1: direct bestemmen

Indien plannen concreet zijn, en de milieukundige en economische haalbaarheid is aangetoond, kunnen de plannen direct (bij recht) opgenomen worden in het bestemmingsplan. Uit alle benodigde onderzoeken moet blijken dat de ontwikkeling mogelijk is. Het bestemmingsplan biedt dan direct een bouwtitel voor de ontwikkeling.

Optie 2: wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht

Indien de haalbaarheid van een ontwikkeling nog niet is aangetoond, of als nog niet helemaal duidelijk is hoe er ontwikkeld gaat worden, kan er een wijzigingsbevoegdheid of een uitwerkingsverplichting opgenomen worden in het bestemmingsplan. Van belang is dat bij beide flexibiliteitsbepalingen duidelijke



lijke voorwaarden geformuleerd worden, die voldoende rechtszekerheid bieden. Voorwaarden die vastleggen waar de toekomstige ontwikkeling aan moet voldoen.

Indien de mogelijke ontwikkeling na het inwerking treden van het bestemmingsplan concreter wordt, kan er gebruik gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid of de uitwerkingsverplichting. Er zal dan eerst een wijzigingsplan (of uitwerkingsplan) opgesteld en in werking moeten treden, voordat er een bouwtitel aanwezig is. Aanvullend op de bestemmingsplanprocedure, wordt er dus nog een juridisch-planologische procedure voor het wijzigingsplan doorlopen. Bij vaststelling van het 'moederplan' zal in ieder geval aangetoond moeten worden dat de ontwikkeling haalbaar is uit oogpunt van geluid en luchtkwaliteit. Alle benodigde onderzoeken worden bij de wijzigings- of uitwerkingsprocedure uitgevoerd.

Optie 3: niet meenemen in dit bestemmingsplan

Initiatieven die nog onvoldoende concreet zijn, worden niet meegenomen in het bestemmingsplan. Wel wordt in de toelichting aandacht gevraagd voor de komende mogelijke ontwikkeling, maar de bestaande situatie wordt bestemd. Te zijner tijd zal het bouwplan een eigen procedure moeten doorlopen (een bestemmingsplanherziening of een afwijking van het bestemmingsplan middels een omgevingsvergunning).

2.4 Ontwikkelingen

Binnen het plangebied zijn er, op het moment van het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan, de volgende 'ontwikkelingen' in beeld. De ontwikkelingen worden inhoudelijk besproken en per ontwikkeling wordt aangegeven of en hoe deze verwerkt is in dit bestemmingsplan:

1. Bestaande ligplaatsen

De ligplaatsen van de twee woonboten en van het bedrijfsvaartuig worden in het bestemmingsplan bestemd conform de actuele ligplaatsvergunning.



Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de structuurvisie schetst het rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

De in het gebied aanwezige buisleiding is in het bestemmingsplan met een dubbelbestemming opgenomen. De overige onderwerpen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan.

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – AMvB Ruimte (Barro)*

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.



Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) bevestigen in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het Barro is op 1 oktober 2012 aangevuld. Daarbij is ook de Rarro gewijzigd. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

In het Barro en de Rarro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied. Dit bestemmingsplan past daarmee binnen het beleid zoals opgenomen in het Barro en Rarro.

3.1.3 Luchthavenindeliningsbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet (onderdeel van de Wet Luchtvaart): het Luchthavenindeliningsbesluit en Luchthavenverkeersbesluit. Het Luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het Luchthavenindeliningsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het Luchthavenindeliningsbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

Het Luchthavenindeliningsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Wet Luchtvaart. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een “beperkingengebied” aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.

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

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

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het plangebied is deels gelegen in de zone waarvoor een hoogtebeperking van 150 meter geldt. Het bestemmingsplan is een overwegend conserverend bestemmingsplan en bestemd niet direct bouwhoogtes die groter zijn dan 35 m. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied. Zowel de conserverende delen als de ontwikkelingen vormen geen gevaar voor de veiligheid van het luchtverkeer. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het LIB.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De wet voorziet in een stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Het streekplan (uit de WRO) is vervangen door de provinciale structuurvisie. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, een daarvan is de provinciale ruimtelijke verordening.



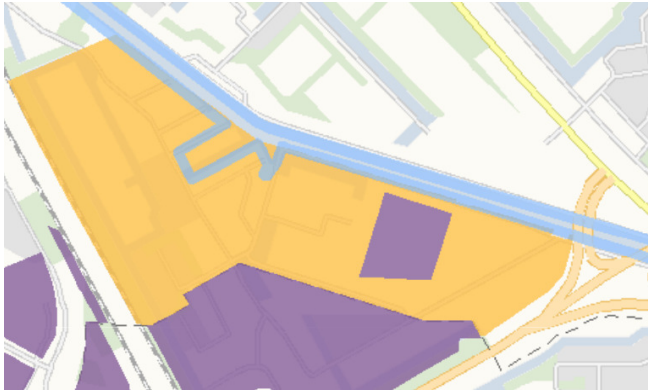
De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt in het ontwerp onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid-Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

De Prvs is een van de instrumenten vanuit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten op hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De verordening geldt alleen voor plannen en besluiten die na 1 november 2010 worden ingediend.

Het plangebied blijktens de structuurvisie is gelegen binnen het Bestaand bebouwd gebied. Ter plaatse gelden de volgende bepalingen:

- Fijnmazige waterberging. De provincie zorgt voor ruimte voor waterberging door de hele provincie aan te wijzen als zoekgebied voor fijnmazige waterberging. De waterschappen realiseren deze fijnmazige waterberging en doen dat op integrale wijze.
- Kleinschalige oplossingen voor duurzame energie. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.



Afbeelding 4: Uitsnede kaart structuurvisie Noord-Holland 2040

Daarnaast wordt het gebied getypeerd als een vastgestelde of bestaande kantoorlocatie (geel) en vastgesteld of bestaand bedrijventerrein (paars) waarin een regionale waterkering is gelegen (blauw).

In de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie zijn extra regels opgenomen voor vastgestelde bestaande kantoorlocaties en bedrijventerreinen. Zo dient er in principe geen detailhandel plaats te vinden op deze locaties of terreinen, maar kan wel worden voorzien in grootschalige(perifere) detailhandelsvestigingen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is conserverend en in overeenstemming met de structuurvisies Amsterdam 2040 en Noord-Holland 2040 aangemerkt als bedrijventerrein en kantoorlocatie. De aanwezige bedrijven zijn als bedrijf bestemd en de aanwezige kantoorlocaties hebben een gemengde bestemming waarin kantoren en bedrijven mogelijk zijn. Binnen de bestemmingen "Bedrijf" en "Gemengd" wordt, conform het vigerende plan, detailhandel in auto's, boten en caravans mogelijk gemaakt. Dit wordt als passend aangemerkt op dit bedrijventerrein gezien de verkeersaantrekkende werking van deze detailhandel. Daarnaast wordt, eveneens conform het vigerende plan, volumineuze detailhandel mogelijk gemaakt via een afwijkingsbevoegdheid op de zuidoostelijke kavel in het plangebied en wordt volumineuze detailhandel mogelijk gemaakt waar deze reeds aanwezig is. De regionale waterkering is door middel van een dubbelbestemming op de verbeelding opgenomen. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Structuurvisie Noord-Holland 2040 en Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

3.3.2 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 Noordvleugelconferentie 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 herontwikkelt tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan is conserverend, waarbij een vertaling is gemaakt naar de wijze van bestemmen conform SVBP 2012. Dit houdt in dat er geen kantoorruimtes worden wegbestemd, maar dat er wel breder gebruik mogelijk wordt gemaakt (door de toevoeging van creatieve functies en de functie bedrijvigheid) om leegstand te voorkomen.

3.3.3 Regionaal detailhandelsbeleid

De stadsregio Amsterdam heeft eigen detailhandelsbeleid (vastgesteld december 2011). De kerngedachte van het beleid is het faciliteren van de marktdynamiek, en dit in evenwicht met het behoud van de bestaande fijnmazige detailhandelsstructuur. Bij ontwikkelingen wordt uitgegaan van ruimtelijke concentratie, en dus geen solitaire vestigingen. Detailhandelsvestigingen buiten het stedelijk gebied zijn niet toegestaan. Alleen op bepaalde -reeds als zodanig door de regio aangemerkte- locaties/bedrijventerreinen is grootschalige detailhandel toegestaan. Nieuwe perifere detailhandellocales worden in beginsel tegengegaan.

Consequenties voor dit plan

Binnen de bestemmingen bedrijven en gemengd wordt, conform het vigerende bestemmingsplan, detailhandel in auto's, boten en caravans mogelijk gemaakt. Dit wordt als passend aangemerkt op dit bedrijventerrein gezien de verkeersaantrekkende werking van deze detailhandel. Daarnaast wordt, eveneens conform het vigerende plan, volumineuze detailhandel mogelijk gemaakt via een afwijkingsbevoegdheid op de zuidoostelijke kavel in het plangebied en wordt volumineuze detailhandel mogelijk gemaakt waar deze reeds aanwezig en vergund is. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het regionale detailhandelsbeleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. Na instemming van het college van B&W op 12 oktober 2010 heeft de gemeenteraad de structuurvisie in december 2010 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

Visie

In het eerste deel van de Structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd.

Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de Structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de Structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale ra-



ming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de Structuurvisie ter hand wordt genomen.

Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het plangebied Weespertrekvaart-Zuid aangeduid als "Grootschalig bedrijventerrein, beperkte milieucontouren". Voor dit type bedrijventerreinen geldt dat er grootschalige en stadsverzorgende bedrijven voorkomen, waarbij maximaal 30% tot 2.000 m² vloeroppervlakte aan kantoor per vestiging is toegestaan. Verdere verkantoring op deze bedrijventerreinen wordt tegengegaan. Een verdere uitwerking van de wijze waarop met kantoren wordt omgegaan, vindt plaats in de Kantorenstrategie. In de Kantorenstrategie worden vestigingen met 50% of meer in gebruik als kantoorvloer als kantoor aangemerkt.

In Weespertrekvaart-Zuid is conform het vigerende bestemmingsplan op meerdere locaties een combinatie van bedrijf en kantoor toegestaan. De percentages voor kantoren op deze locaties bij deze combinaties bedragen minimaal 35% en maximaal 70 %. Het vigerende bestemmingsplan is opgesteld op basis van twee stedenbouwkundige plannen om het gebied tot de gewenste ontwikkeling te laten komen. Hierbij zijn diverse rechten in het bestemmingsplan opgenomen om die destijds gewenste ontwikkeling te waarborgen.

Geconstateerd wordt dat het minimale percentage kantoorruimte per vestiging dat volgens het vigerende bestemmingsplan moet worden gerealiseerd (35%), het maximale percentage aan kantoorruimte dat per vestiging volgens de Structuurvisie mag worden gerealiseerd (30%) overschrijdt. Hierbij komt dat het maximale percentage kantoorvloer uit het vigerende bestemmingsplan zodanig hoog is (70%), dat de ondergrens uit de Kantorenstrategie over wanneer een vestiging als kantoor wordt aangemerkt (50%) ruim wordt overschreden.

Het opnemen van recent beleid in een nieuw op te stellen bestemmingsplan is de gebruikelijke werkwijze, maar wel na een goede inschatting van de bijbehorende risico's. Vanuit het oogpunt van risicomanagement wordt het opnemen van het recente beleid uit de Structuurvisie daarom op dit punt niet gevolgd. De vierkante meter prijs voor de functie kantoor in Amsterdam, ondanks het overschot aan kantoren, nog steeds gemiddeld hoog is in Amsterdam. Het volgen van de lijn van de Structuurvisie betekent het schrappen van een groot hoeveelheid oppervlakte aan kantoorvloer, waardoor mogelijk een omvangrijke planschade kan ontstaan. Voor het overige is het bestemmingsplan in overeenstemming met de Structuurvisie Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam.

3.4.2 Kantorenstrategie Amsterdam 2011

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt het overaanbod van kantoorruimte in Amsterdam aangesneden. Dit is verder vormgegeven in de Kantorenstrategie Amsterdam 2011. Hiermee wordt beoogd de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau door nieuwbouw van kantoren te beheersen, alsmede door maatregelen die bevorderen dat leegstaande kantoren getransformeerd, herontwikkeld of gesloopt worden.

Het plangebied Weespertrekvaart-Zuid is in de Kantorenstrategie aangewezen als balansgebied. Balansgebieden zijn en blijven belangrijke kantoorlocaties voor Amsterdam, maar hebben qua massa hun maximum bereikt. Vanwege de stedelijke ruimtebehoefte in de toekomst is het uitbreiden van de kantoorvoorraad niet noodzakelijk. Een focus op de kwalitatieve ontwikkeling van deze gebieden is wel van belang. Veel van de balansgebieden kennen uitstekende locatiekwaliteiten voor kantoren: een



goede bereikbaarheid en een multifunctioneel milieu. Sommige gebieden hebben een verouderde kantorenvorraad. De prioriteit in deze gebieden ligt op kwaliteitsverbetering en het faciliteren van herontwikkeling door hoogwaardige renovatie of sloop/nieuwbouw. Volume-uitbreiding van de kantoorbestemming is toegestaan, mits dit per saldo niet tot een toename van de totale kantorenvorraad op de kantoorlocatie leidt en het uiteraard juridisch-planologisch mogelijk is.

Consequenties voor dit plan

De limitering in het vigerende bestemmingsplan van het percentage kantoorruimte dat per bouwvlak mag worden gerealiseerd (minimaal 30% en maximaal 70%), is lastig handhaafbaar in de praktijk. In het plangebied hebben de gebouwen waar de limitering geldt in de praktijk een volledige kantoorfunctie of een bedrijfsfunctie met ondergeschikte kantoorruimte. Bij het volledig omzetten van de bestemming naar kantoor of bedrijf ontstaat het risico van planschade vanwege de limitering. Om deze reden wordt gekozen om via een gemengde bestemming beide functies volledig mogelijk te maken voor alle bouwvlakken waar in het vigerend bestemmingsplan een limitering geldt. Hiermee ontstaat in theorie een toename van kantoorruimte, die in werkelijkheid al grotendeels wordt benut. In de praktijk is er weinig sprake van leegstand. Door de gemengde bestemming kunnen de gebouwen bij het ontstaan van leegstand eenvoudig worden aangewend voor een andere functie of worden herontwikkeld/getransformeerd. Hiermee ontstaat meer flexibiliteit zonder dat de toename in theorie van kantoorruimte in de praktijk zorgt voor meer concurrentie of overaanbod van kantoorruimte in Amsterdam. Het bestemmingsplan sluit hiermee aan bij de Kantorenstrategie Amsterdam 2011.

3.4.3 Wonen in de Metropool Woonvisie Amsterdam tot 2020 (april 2009)

De woonvisie is een ambitieus verhaal. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen: voor jong en oud, rijk en arm, voor goed en slecht ter been. Bovendien wil Amsterdam economisch doorgroeien, een attractieve stad blijven, kennisstad en cultuurstad zijn.

De populariteit van de stad zal alleen maar groter worden als Amsterdam zich, zoals verwacht, verder ontwikkelt als Metropool Amsterdam. Dit biedt ongekende kansen voor de stad om zich weer verder te ontwikkelen als dynamisch en welvarend centrum van Nederland. Tegelijkertijd kan het een verdere polarisatie opleveren van rijk en arm en een verdere verarming van de voor Amsterdam zo typerende sociaaleconomische en maatschappelijke diversiteit.

De ambities voor het wonen in Amsterdam streven een ander toekomstperspectief na. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen, met een grote differentiatie aan cultuur, economie, woningen, woonmilieu en woonomgeving. Dit toekomstbeeld van de stad die we willen zijn, wordt in de woonvisie inhoudelijk en gebiedsgericht vertaald naar zeven thema's, die aansluiten bij het collegeprogramma en die dominant zijn voor de toekomst van het wonen in Amsterdam.

1. Emancipatie stad: de mogelijkheid voor iedereen om zich te ontwikkelen, ook op de woningmarkt.
2. Ongedeelde stad: gemengde wijken van arm, rijk, jong en oud;
3. Betaalbare stad: betaalbaarheid voor wonen als één van de basisbehoeften;
4. Vernieuwde stad: krachtwijken voor alle Amsterdammers;
5. Topstad: wonen als voorwaarde voor een economisch sterke concurrentiepositie van Amsterdam en haar omgeving;
6. Zorgzame stad: de mogelijkheid voor ouderen en kwetsbare groepen om zoveel mogelijk zelfstandig te wonen en aan de samenleving deel te nemen;
7. Duurzame stad: een forse bijdrage van het wonen in het verminderen van het energieverbruik van de stad.

Deze ambities zijn breed, maar dat is bewust; Amsterdam moet een stad voor iedereen zijn. Toch blijkt uit de analyse dat er ontwikkelingen zijn die deze ambities in de weg staan. Daarom zal Amsterdam zich de komende jaren richten op de volgende prioriteiten:

- De toegankelijkheid van gebieden met een grote marktdruk voor lage en midden inkomens;
- Meer aanbod in het middensegment;
- Geen stad zonder kinderen;
- Specifiek bouwen voor specifieke groepen;



- Gebiedsgericht werken in de stad.

Lange tijd heeft Amsterdam haar woonbeleid gericht op de mensen met de laagste inkomens. Echter, ook middeninkomens zijn op de huidige woningmarkt niet in staat een woning te kopen of te huren boven de huurtoeslaggrens. Amsterdam wil de doelgroep van haar beleid dan ook uitbreiden met deze inkomensgroep. Er komt meer aandacht voor het middensegment, zowel in de huur- als in de koopsector, bijvoorbeeld door middel van sociale koopwoningen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden alleen dienstwoningen bij bedrijven conserverend bestemd. Daarnaast worden de twee reeds aanwezige ligplaatsen voor woonboten mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Woonvisie Amsterdam.

3.4.4 Beleidsnotitie shortstay (2009)

In juli 2012 heeft de gemeenteraad een nieuwe beleidsnotitie shortstay vastgesteld.

Het bestuur van Amsterdam heeft als één van zijn doelstellingen uitgesproken een Topstad te willen zijn, waar een voor bedrijven aantrekkelijk sociaal-economisch vestigingsklimaat heerst. Een belangrijke voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat is het bieden van goede huisvesting.

De laatste jaren is gebleken dat het voor werknemers van internationale bedrijven extra lastig is om snel aan goede woonruimte te komen. Probleem daarbij is dat de wet- en regelgeving niet goed is toegerust om deze groep te bedienen. In Amsterdam geldt de regel dat pas vanaf een verblijf van een half jaar sprake is van wonen en bij een kortere periode moet in principe gebruik gemaakt worden van hotels. Nog afgezien van het tekort aan kamers zijn hotelkamers niet populair bij wat langer in Amsterdam wonende werknemers. Zij prefereren een meer persoonlijk "eigen huis" met alle voorzieningen, zodat zij zich meer thuis kunnen voelen. De laatste jaren zijn met name bemiddelingsbureaus actief geworden op de zogenaamde "expat-markt". Deels gaat het daarbij om het verhuren van woonruimte voor een periode van langer dan een half jaar, maar het aandeel verhuur voor kortere periodes wordt groter en daar moet in een juridisch schemergebied gewerkt worden.

Acties van stadsdelen, met name stadsdeel Centrum, tegen illegale hotels hebben tot veel onrust geleid, maar hebben ook de onvolkomenheden van de huidige situatie blootgelegd. Dat heeft mede tot gevolg gehad dat handhaving op overtreding van de regels van de Partiële Huisvestingsverordening voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam (hierna te noemen: Huisvestingsverordening) en het bestemmingsplan lastig is en niet altijd eenduidig plaatsvindt, omdat handhaving alleen optimaal gerealiseerd kan worden binnen een duidelijk juridisch kader. Een oplossing te vinden voor kort wonen in Amsterdam is dan ook urgent, want de huidige situatie is te onduidelijk en schaadt het imago van Amsterdam als Topstad. In het kader van Amsterdam Topstad biedt het shortstay-beleid expliciet ruimte aan (vooral buitenlandse) werknemers om in Amsterdam voor korte tijd te wonen.

In navolging op de beleidsnotitie is er een uitwerking opgesteld, waarin aangegeven wordt hoe shortstay opgenomen wordt in bestemmingsplannen: in de bestemmingsomschrijving van 'wonen' wordt shortstay mogelijk gemaakt.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Binnen het voorliggende bestemmingsplan wordt op de woonboten shortstay mogelijk gemaakt en is derhalve in overeenstemming met het shortstay-beleid.

3.4.5 Detailhandelsnota 'Amsterdam winkelstad'

De detailhandel is binnen het ondernemerschap een belangrijke sector. Het zorgt voor veel werkgelegenheid en ook horeca en toerisme profiteren van winkelende bezoekers. Amsterdam richt zich in het detailhandelsbeleid op twee kwaliteiten die zijn verwerkt tot hoofddoelstellingen van het beleid:

- Het versterken en borgen van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam;



- Het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen.

Ten aanzien van de eerste hoofddoelstelling is er dan ook geen sprake in het beleid van het toestaan van nieuwe winkels op solitair gelegen plekken die nu geen winkelplek zijn, de zogenaamde weide-winkels. Winkelinitiatieven zijn welkom indien zij een bijdrage leveren aan de winkelvariëteit enerzijds en/of de fijnmazigheid anderzijds. Vervolgens geeft het beleid negen beleidshoofddlijnen die een bijdrage leveren aan de verwezenlijken van de doelstellingen. De inzet varieert per winkelgebied. Voorbeelden van de hoofddlijnen zijn: Verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten, meer grotere winkelunits in sommige winkelgebieden en vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden.

De afstemming binnen Amsterdam tussen het ene deelgebied en het andere deelgebied vereist een helder en stadsbreed kader. Om de regie hierop te behouden is verplicht op bij detailhandelsinitiatieven van een bepaalde omvang advies in te winnen bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam. Bij te verwachten regionale effecten geldt dit voor de Regionale Commissie Winkelplanning.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Bestaande detailhandel in het plangebied wordt conserverend bestemd. Handel in auto's, boten en caravans valt in het huidige beleid onder de functie bedrijf. Nieuwe detailhandelsinitiatieven dienen voor advies aan de Commissie Winkelplanning Amsterdam te worden voorgelegd. Het voorliggende bestemmingsplan is in lijn met de detailhandelsnota 'Amsterdam winkelstad'.

3.4.6 Nota Grootschalige detailhandel in Balans (2006- 2010)

Op 4 juli 2006 heeft het college van B&W van Amsterdam de nota 'Grootschalige detailhandel in balans' vastgesteld. In de Nota Ruimte wordt een decentralisatie van het detailhandelsbeleid voorgestaan. Hiermee wordt een liberalisering van het beleid voor met name grootschalige winkels mogelijk gemaakt. Het is thans aan provincies, gemeentes en WGR-plusregio's om al dan niet nieuw beleid te formuleren. De voorliggende Nota bevat het antwoord van Amsterdam op deze beleidsruimte. Conform het toenmalige rijksbeleid werd tot dusver onderscheid gemaakt in Perifere Detailhandelsvestigingen (PDV) en Grootschalige Detailhandelsvestigingen (GDV).

Net als bij de -in 2001 door het College van B&W vastgestelde- Nota Detailhandel in Balans, zijn de uitgangspunten het behoud van de fijnmazige detailhandelsstructuur en het ruimte bieden voor de (grootschalige) marktdynamiek. Op basis van deze uitgangspunten, de beleidsruimte van de Nota Ruimte, literatuuronderzoek en analyse van de voornaamste PDV-locaties zijn drie beleidsvarianten opgesteld, waarbij de mate van liberalisering per variant verschilt. Vervolgens zijn de ruimtelijke (-economische en mobiliteits)effecten onderzocht op basis van een workshop - waarin naast de gemeente en vertegenwoordigers van de regio, ook marktpartijen participeerden, vakliteratuuronderzoek en het onderzoek van het Ruimtelijk PlanBureau.

De nota 'grootschalige detailhandel in balans' vervangt de tekstpassages over grootschalige winkels in de nota Detailhandel in Balans (2001 en inmiddels vervangen door de detailhandelsnota 'Amsterdam Winkelstad') en kan dus gezien worden als een amendement op die nota. Deze nota heeft de status van een ruimtelijk relevante nota, waarmee rekening moet worden gehouden bij het opstellen en uitwerken van ruimtelijke stadsdeelplannen en/of grootstedelijke projecten, waarin sprake is van winkelinitiatieven.

De beleidswijzigingen komen op het volgende neer:

- Het beleid, zoals verwoord in de Nota Detailhandel in Balans blijft van kracht voorzover deze niet strijdig is met de onderhavige Nota Grootschalige Detailhandel in Balans. Indien dat het geval is, geldt onderhavige Nota.
- Naast de ArenA Boulevard wordt op vier van de huidige PDV-locaties de branchebeperking opgeheven met uitzondering van food. Supermarkten worden derhalve niet op perifere loca-



ties toegelaten. Food vormt dikwijls de drager van de wijk- en stadsdeelcentra en is hierdoor een belangrijke waarborg voor de fijnmazigheid van de detailhandelsstructuur. De te transformeren PDV-locaties zijn: Schinkel, Bedrijventerrein Westerpark, Bedrijvencentrum Osdorp en een nader te bepalen locatie in Overamstel (thans Spaklerweg). Voor de naar GDV te transformeren PDV-winkels geldt wel een minimale winkelgrootte van 2.000 m² winkelvloeroppervlak per bedrijfsvestiging in één branche. De invulling ervan is aan de markt.

- Op de PDV-locaties wordt de branchering niet verder verruimd. Daarnaast wordt een maximum gesteld aan het te voeren nevenassortiment, dit om branchevervaging en daarmee invloed op de winkelstructuur te voorkomen. Maximaal 10% (of 400 m²) van het winkelvloeroppervlak mag uit nevenassortiment bestaan. Zogenaemde Shop-in-shopconstructies worden niet toegestaan.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Binnen de bestemmingen “Bedrijf” en “Gemengd” wordt, conform het vigerende plan, detailhandel in auto's, boten en caravans mogelijk gemaakt. Dit wordt als passend aangemerkt op dit bedrijventerrein, gezien de verkeersaantrekkende werking van deze detailhandel. Er wordt, conform het vigerende plan, volumineuze detailhandel mogelijk gemaakt via een afwijkingsbevoegdheid op de zuidoostelijke kavel in het plangebied en wordt volumineuze detailhandel mogelijk gemaakt waar deze reeds aanwezig is. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Nota Grootschalige detailhandel in Balans.

3.5 Stadsdeelbeleid Oost Watergraafsmeer

3.5.1 Structuurschets “Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer”

Het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer heeft op 28 januari 2002 de structuurschets “Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer” vastgesteld. De structuurschets geeft een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Voor het gehele stadsdeel zijn zes ruimtelijke kwaliteitspijlers beschreven. De zes kwaliteitspijlers van het ruimtelijk beleid zijn:

1. Versterking van de diversiteit en (ruimtelijke) verscheidenheid;
2. Versterking van de ruimtelijke identiteit;
3. Versterking van de kwaliteit van de buitenruimte en een sterkere beeldkwaliteit;
4. Ruimte voor kwetsbaarheid (voorkomen dat sterke functies de zwakkere functies verdringen);
5. Een veilige en leefbare leefomgeving;
6. Dynamiek combineren met duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Deze kwaliteitspijlers hebben verschillende functies, namelijk:

- Uitgangspunt voor (dagelijks) handelen, koers voor ruimtelijke keuzes;
- Middel voor het (dagelijks) bestuur om een ruimtelijke koers uit te zetten;
- Kader om te anticiperen op de toekomst zonder dat het een blauwdruk wordt;
- Middel om met inwoners, overheden, ondernemers, gesprekspartners en anderen over de koers te communiceren;
- Middel om de brug te slaan tussen structuurschets en lopend beleid.

De kwaliteitspijlers zijn uitgewerkt in Stedenbouwkundige hoofduitgangspunten met bijbehorende structuurkaart (zie afbeelding). Deze hoofduitgangspunten zijn aldus verwoord in de structuurschets:

- ‘Oost’ bouwt voort op de bestaande stedenbouwkundige verkavelingsstructuur;
- De relatief open bebouwing van ‘de polder Watergraafsmeer’ ondergaat een beheerste verstedelijking. Hiernaar worden de komende jaren studies verricht;
- ‘De Groene Staart noord’ wordt betrokken in een studie naar het creëren van een nieuwe identiteit met een optimale verweving en functies;
- Concentratie en intensivering van functies rond bestaande en nieuwe openbaar vervoersstations (Amstelstation, Muiderpoortstation, WTCW-station, Spaklerweg, Weesperplein en Wibautstraat);



- Woongebieden met lage dichtheden en verouderde bebouwing bieden op kortere termijn, dan wel op langere termijn, ruimte voor stedelijke vernieuwing (omgeving Muiderpoortstation en Tuinwijk, Jeruzalem en Amsteldorp op langere termijn);
- De bouwhoogte langs spoorweg- en wegtaluds richt zich naar de schaal van de naastliggende bundels van infrastructuur en is parallel aan de infrastructuur gelegen;
- De bebouwing langs water is laag en loodrecht op de oever gericht. Zones direct langs het water blijven openbaar en moeten bijdragen aan recreatie;
- Versterken van de identiteit van de assen (wegen, waterwegen en spoorwegen) die de 'mozaïekstructuur' van Oost-Watergraafsmeer kenmerken;
- Een stevige groene tangentielle corridor, over de gebieden WTCW, Middenmeer, De Nieuwe Ooster, sportpark Drieburg, Amstel Business Park en Groene Staart, met zowel recreatieve als ecologische functie, verbindt de Amstelscheg met de Diemerscheg;
- In de strook tussen groene tangentielle corridor en Ring A10 biedt Oost- Watergraafsmeer ruimte voor intensivering en nieuwe aantrekkelijke ruimtelijke milieus (WTCW en Amstel Business Park zuid, in de komende jaren wordt studie verricht naar 'de Groene Staart noord');
- Kenmerkende punten en stations en toegangswegen markeren de stadspoorten tot Oost-Watergraafsmeer;
- Vanaf de Ring A10 leiden stadsradialen op maaiveldniveau, Middenweg, Gooiseweg/ Wibautstraat en Utrechtse weg naar het stadscentrum;
- Bij de uit te werken visie voor het Amstel Business Park wordt de studie betrokken naar het al of niet verlengen van de Kruislaan. Het doortrekken hiervan als verbinding voor langzaam verkeer om het gebied beter voor fietsers en voetgangers te ontsluiten, is hierbij een mogelijkheid.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het plangebied wordt in de structuurschets samen met Amstelkwartier aangeduid als transformatiegebied tot na 2010 waarbij de bedrijvigheid in het gebied blijft. Gezien de huidige tijd zijn veel ontwikkelingen stilgezet en is er voor dit gebied gekozen om een conserverend bestemmingsplan op te stellen. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurschets "Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer"

3.5.2 Ruimtelijk Economische Structuurvisie

Het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer heeft op 5 juli 2004 de "Ruimtelijk Economische Structuurvisie" (RES) vastgesteld. In de RES is beschreven wat de huidige kenmerken zijn van het stadsdeel, welke ontwikkelingskansen er liggen voor publieksgerichte voorzieningen (detailhandel, horeca en vermaak) en overige bedrijvigheid, gevolgd door een beschrijving op hoofdlijnen van de meest wenselijke ruimtelijk economische structuur voor Oost/Watergraafsmeer in 2010. Daarbij is een aanzet gegeven voor te treffen (fysieke) maatregelen die nodig zijn om een dergelijk resultaat te bereiken. Tot 2010 is de bestaande situatie, naast sociaal economische en ruimtelijke ontwikkelingen, een belangrijk aandachtspunt. Voor het bestemmingsplan is het volgende kernpunt van belang:

2. Uitbouwen en kwalitatieve verbetering voorzieningencusters en werkgebieden

De economische ontwikkelingskansen voor Oost/Watergraafsmeer liggen met name in het:

- optimaliseren van het dagelijks en niet-dagelijks artikelenaanbod (detailhandel) in de vier winkelconcentratiegebieden Linnaeusstraat/Middenweg e.o., Dapperbuurt, Eerste Oosterparkstraat e.o. en Chr. Huygensplein;
- benutten unieke karakter van winkellinten;
- uitbreiden facilitaire en winkelondersteunende horeca, hotelkamers en recreatieve voorzieningen voor eigen bewoners;
- behouden en intensiveren grootschalige kantorenlocaties en bedrijventerreinen;
- ontwikkelen kleinschalige kantoren (25-150 m²) en bedrijfshuisvesting.



Consequenties voor dit bestemmingsplan

In dit bestemmingsplan richt zich op het behouden en versterken van grootschalige kantorenlocaties en bedrijventerreinen en is derhalve in overeenstemming met Ruimtelijk Economische Structuurvisie.

3.6 Stadsdeel Oost

3.6.1 Woonvisie Oost 2011 – 2015

Op 5 juli 2011 heeft de deelraad van stadsdeel Oost de woonvisie vastgesteld. Het uitgangspunt voor de woonvisie is de ongedeelde stad waarin mensen ongeacht inkomen, opleiding en achtergrond in alle wijken kunnen wonen en keuzemogelijkheden hebben op de woningmarkt.

De woonvisies van de beide voormalige stadsdelen waren voor de fusie recentelijk vastgesteld. Het uitgangspunt voor het opstellen van deze woonvisie is daarom *“Er komt geen groot nieuw beleid. De woonvisies van Zeeburg en Oost-Watergraafsmeer worden geïntegreerd.* (uit programma-akkoord Oost). De woonvisie van voormalig OWGM (dd.29-09-08) is het meest gedetailleerd en uitgebreid besproken met bewonersorganisaties, corporaties en raadsleden. Deze is als basis gebruikt en de notitie woonvisie van voormalig Zeeburg (dd.16-10-08) is daarin verwerkt. Deze woonvisie is dan ook niet nieuw. Sterker nog; 80% hiervan stond in de vorige woonvisies.

Door de recente ontwikkelingen zijn, naast samenvoeging, de woonvisies ook op een aantal punten geactualiseerd. Zo heeft de veranderende regelgeving op Europees gebied er toe geleid dat er voor de middeninkomens nu apart beleid noodzakelijk is. Voorts worden in het nieuwe programma-akkoord jongeren en starters expliciet genoemd. Deze doelgroepen zijn daarom als prioriteit toegevoegd in de woonvisie.

Het uitgangspunt voor de woonvisie is de ongedeelde stad waarin mensen ongeacht inkomen, opleiding en achtergrond in alle wijken kunnen wonen en keuzemogelijkheden hebben op de woningmarkt. Mensen die dat willen, moeten in het stadsdeel kunnen blijven wonen. Ook al krijgen zij kinderen, gaan zij meer of juist minder verdienen of hebben zij behoefte aan zorg. Een leven lang wonen in het stadsdeel versterkt de verbondenheid met winkels en voorzieningen in de buurt en met de mensen die er wonen. We leggen de mogelijkheid van het doorlopen van een volledige wooncarrière nadrukkelijk op het niveau van het stadsdeel. Per buurt streven we naar differentiatie in het woningaanbod maar behouden we de karakteristieke eigenschappen.

Het stedelijk kader benoemt een grote range aan doelgroepen. Als stadsdeel zetten we extra stevig in op een aantal doelgroepen: mensen met lage en middeninkomens, jongeren en starters, grote gezinnen met lage inkomens en mensen met een speciale zorgbehoefte. In de woonvisie kiezen we voor de thema's kwaliteit, duurzaamheid en veilige woonomgeving.

Consequenties voor dit plan

Onderhavig bestemmingsplan is consoliderend van aard en voorziet niet in nieuwe woningbouw. In het bestemmingsplan worden alleen dienstwoningen bij bedrijven mogelijk gemaakt, daarnaast zijn er twee ligplaatsen voor woonboten aanwezig in het plangebied. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Woonvisie Oost.

3.6.2 Horecanota stadsdeel Oost 2012

In de Horecanota van stadsdeel Oost uit 2012 staan de volgende beleidskeuzes verwoord:

- in het groeiende stadsdeel met meer inwoners en bezoekers is er ruimte voor een groeiend aantal horecavestigingen. Het voorstel is om, binnen de in deze nota genoemde kaders, uitbreidingen naar de toekomst toe gelijk te laten lopen met de groei van het aantal bewoners en bezoekers. Waarbinnen de afweging zal verlopen via de reguliere bestemmingsplanprocedure en per individuele aanvraag.
- Horeca opereert in een competitieve markt, als overheid heeft het stadsdeel slechts indirect invloed op het horeca-aanbod wat in het stadsdeel vestigt. Het streven van het stadsdeel is



om binnen haar mogelijkheden in Oost gevarieerde, kwalitatief goede, hoogwaardigere horeca te realiseren. Met de term hoogwaardig wordt in dit geval bedoeld: een horecagelegenheid met een kwalitatief goed aanbod van eten en drinken.

- Stadsdeel Oost beschouwt de ontwikkeling van hotels in het stadsdeel als een goede impuls voor de economie en stimuleert en faciliteert de vestiging van hotels in het stadsdeel.
- Het is geen doel om het horeca-aanbod in Oost sterkt uit te breiden. Stadsdeel Oost zet in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit.
- In gemengde gebieden is de uitbreiding van horeca in beperkte mate mogelijk.
- Groei van horeca vindt hoofdzakelijk plaats langs de economische assen, voorzieningen en horecaclusters en in mindere mate in gemengde gebieden.

Consequenties voor dit plan

Het gebied Weespertrekvaart-Zuid wordt in de horecanota aangemerkt als “gemengd gebied”. In gemengde gebieden is uitbreiding van horeca in beperkte mate mogelijk. Vanwege de functie als gebied met bedrijvigheid zijn er mogelijkheden voor horeca in de vorm van cafetaria's en lunchrooms. In het plangebied is één uitgaansgelegenheid gevestigd. De vestiging van discotheek De Nieuwe Afspraak (DNA) past binnen de doelstelling van het horecabeleid, omdat het wenselijk is om dergelijke horecagelegenheden in gebieden te situeren waar de functie wonen zeer beperkt voorkomt. Hierdoor is de kans op (geluids)overlast voor de woonfunctie laag. In het voorliggende bestemmingsplan worden uitsluitend bestaande horecagelegenheden bestemd, omdat het bestemmingsplan conserverend van aard is. Voor nieuwe horeca-initiatieven zal per initiatief een afweging plaatsvinden en eventueel een benodigde procedure worden doorlopen. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de Horecanota.

3.6.3 Ontwerp beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik

De ontwerp beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik is een beleidsnotitie voor alle woonboten in stadsdeel Oost. Vanwege de fusie tussen de voormalige stadsdelen Zeeburg en Oost/Watergraafsmere bestond het beleid voor woonboten en oevergebruik uit diverse regelingen uit diverse tijdsperiodes. Met de nieuwe beleidsnotitie wordt zoveel mogelijk een eenduidige beleidslijn uitgezet. Verduidelijken en versimpelen zijn hierbij de doelstellingen. De beleidsnotitie bestaat uit een plankaart waarop de verschillende gebieden zijn weergegeven, regels die als juridisch toetsingskader gelden bij het verstrekken van ligplaatsvergunningen en een toelichting waarin de regelingen worden uiteengezet met daarbij de achterliggende redenen.

Na een korte inleiding, het stellen van de uitgangspunten en het noemen van de bestaande wet- en regelgeving wordt ingegaan op de algemene maatvoering voor woonboten. Woonboten worden hierbij gescheiden in drie typen, namelijk woonschepen, woonvaartuigen en woonarken. Per type wordt een algemene maatvoering vermeld. Vervolgens kan het zijn dat er per gebied specifieke maatvoeringen gelden. In de laatste hoofdstukken wordt de gebiedsindeling vermeld en wordt per gebied kort aangegeven welke voorwaarden voor dat gebied specifiek gelden. Per gebied kan het zijn dat er bestaande ligplaatsvergunningen zijn verstrekt die niet passen in de gebiedsspecifieke maatvoering. Deze uitzonderingen zijn genoemd in de bijlage bij de beleidsnotitie. In de beleidsnotitie zijn ook voorwaarden ten aanzien van objecten in het water en op de oever en het gebruik van de oever.

Consequenties voor dit plangebied

In dit bestemmingsplan worden twee bestaande ligplaatsen voor woonboten bestemd. Beide ligplaatsen beschikken over een ligplaatsvergunning voor onbepaalde tijd.

3.6.4 Motie deelraad

Bij de behandeling van de keuzenotitie door de deelraad op 12 maart 2013 is door de deelraad een motie aangenomen. De motie betreft de opdracht voor het dagelijks bestuur om op het moment dat leegstand van kantoorruimte ontstaat, zich in te zetten om deze ruimte te benutten voor studentenwoningen en starterswoningen. Het ontstaan van leegstand in kantoorruimten is onwenselijk en op deze wijze wordt dit op een pro-actieve wijze tegengegaan. De wijze waarop studenten- en starterswoning-



gen worden mogelijk gemaakt, is afhankelijk van het bouwplan. Mogelijkheden hiervoor zijn het afwijken van het bestemmingsplan door middel van een omgevingsvergunning of het opstellen van een bestemmingsplan voor de bewuste locatie.



Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieuzonering bedrijven

4.1.1 Kader

Er zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen kunnen veroorzaken. Als een nieuwe bestemming wordt gerealiseerd, dient vanuit “goede ruimtelijke ordening” aangetoond te worden dat de locatie, ook met betrekking tot milieuhinder, de juiste is. Separaat hiervan vindt een nadere afstemming voor de voorkoming van milieuhinder plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

Bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt, dient in het kader van “goede ruimtelijke ordening” uit te worden gegaan van scheiding van functies. Deze scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies zorgt dat deze functies op een verantwoorde afstand van elkaar worden gesitueerd. Om richting te geven aan een verantwoorde scheiding van functies zijn in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering uit 2009¹ (hierna: VNG-publicatie) richtafstanden opgesteld. Deze richtafstanden geven voor gemiddelde bedrijfssituaties aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. Omdat niet elke situatie en elke milieubelastende functie vergelijkbaar is, wordt er uitgegaan van gemiddelde bedrijfssituaties. Om deze reden is in de VNG-publicatie aangegeven dat van de richtafstanden kan worden afgeweken. Voor het afwijken van de richtafstanden is een goede motivering vereist.

De betreffende VNG-publicatie vormt *geen* wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

Zoals al is aangegeven, verschillen situaties van elkaar. Bij het scheiden van functies worden de richtafstanden naast de factoren aard en omvang van de milieubelastende functie mede bepaald door de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere grotere richtafstanden dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden.

4.1.2 Plangebied

De toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten is in het voorliggende bestemmingsplan gekoppeld aan de bij de planregels behorende 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' die gebaseerd is op de VNG-brochure (zie bijlage bij de regels). Hierin zijn de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten gerangschikt naar oplopende milieubelasting. Het gebied Weespertrekvaart-Zuid betreft een bedrijventerrein met een mix van kantoren. De bedrijven in het plangebied vallen onder milieucategorie gelijk of lager dan 3.2.

Geluid

Voor de ligplaatsen is onderzoek² uitgevoerd of het realiseren hiervan in het kader van milieuzonering haalbaar is. Ten aanzien van de geluidproductie van nabijgelegen bedrijven wordt geconcludeerd dat de ligplaatsen zijn gelegen binnen de richtafstanden ten aanzien van geluid. De geluidniveaus ter plaatse van de ligplaatsen voldoen aan de grenswaarden voor langtijdgemiddelde geluidniveaus en voor maximale geluidniveaus. De resultaten van het geluidonderzoek zijn voldoende basis voor het bevoegd gezag om gemotiveerd af te kunnen wijken van de richtafstand die voor geluid is opgenomen

¹ VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering 2009

² Bestemmingsplan Weespertrekvaart-Zuid Amsterdam, Onderzoek geluid en geur in relatie tot bestemmen van ligplaatsen, Cauberg-Huygen, 6 mei 2013



in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. De eventuele geluidhinder ter plaatse van de ligplaatsen als gevolg van activiteiten van de bedrijven wordt als aanvaardbaar aangemerkt.

Geur

Ten aanzien van geurproductie van het nabijgelegen autoschadebedrijf Duyndam wordt geconcludeerd dat ter plaatse op de beoogde ligplaatsen de geurbelasting ligt in de gevolgde worst-case scenario benadering onder de hindergrens. De geurbelasting ter plaatse van de beoogde ligplaatsen ligt tenminste een factor 11 onder de grens voor ernstige hinder. Ten aanzien van het aspect geur kan het leefklimaat ter plaatse dan ook worden beoordeeld als 'goed'. De resultaten van het uitgevoerde onderzoek bieden voldoende basis om gemotiveerd af te wijken van de richtafstand die voor geur is opgenomen in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering.

4.1.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Wettelijk kader

Wet luchtkwaliteit

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

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

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekende mate bijdragen aan de concentratie is het nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

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

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling "niet in betekende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekende mate" moet worden beschouwd.



Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.
- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moeten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B&W in december 2009 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven.

Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

De richtlijn geeft aan dat deze alleen bindend is voor de centrale stad. Stadsdelen zijn niet verplicht deze over te nemen.

4.2.2 Plangebied

Het bestemmingsplan is conserverend van aard. De bestaande twee ligplaatsen worden mogelijk gemaakt. Op basis van de Regeling "niet in betekenende mate" draagt dit aantal woningen niet in betekenende mate bij aan een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit door de minimale verkeers aantrekkende werking. Dit is pas het geval bij de realisatie van 1500 woningen, waarbij het verkeer van deze woningen gebruikmaakt van één ontsluitingsweg. Om deze reden hoeft er geen verder onderzoek te worden uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van het juridisch-planologisch waarborgen van de twee bestaande ligplaatsen.

4.2.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.



4.3 Geluid

4.3.1 Wettelijk kader

Wet geluidhinder

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

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

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

Swung - 1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh in werking getreden. Swung staat voor Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. Deel 1 is opgenomen in het nieuwe hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. 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 die op 100 meter uit de weg liggen, 4 meter boven maaiveld). 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.

Niet alleen de Wet geluidhinder is gewijzigd, ook het Besluit geluidhinder is aangepast. In het Besluit geluidhinder wordt nu een ligplaats in het water (woonboot) aangemerkt als een geluidsgevoelig terrein waarop de Wet geluidhinder van toepassing is.

Het gaat daarbij om legale en permanente ligplaatsen. De grenswaarden gelden op de grens van de ligplaats, er gelden geen binnenwaarden voor woonboten. Ligplaatsen voor woonboten die bij gemeentelijke verordening (Woonschepenverordening, Havenverordening, Algemene Plaatselijke Verordening) zijn aangewezen, zonder dat daarvoor aanwijzing in het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, worden niet aangemerkt als geluidsgevoelig terrein. Voor het overhevelen van bestaande ligplaatsen van een verordening naar het bestemmingsplan is overgangsrecht in het Besluit geluidhinder opgenomen.

Industrielawaai

Op grond van de Wet Geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen (artikel 40 Wgh), waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Een industrieterrein, in de zin van de Wet geluidhinder, is een terrein waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid van vestiging van inrichtingen, behorende tot een bij al-



gemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, insluit. Dit zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit (Staatblad 1993, 50), de zogenaamde grote lawaaimakers. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zwaar belast wordt.

Wegverkeerslawaaai

Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige gebouwen mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh. Er is ook akoestisch onderzoek noodzakelijk indien er een nieuwe weg met een snelheidsregime van 50 km/u wordt aangelegd en de geluidszone van deze weg zodanig wordt dat er binnen de geluidszone geluidsgevoelige gebouwen zijn gelegen. Voor binnenstedelijke wegen geldt een zone van 200 meter voor wegen met maximaal 2 rijstroken en 350 meter voor wegen met meer dan 3 rijstroken, voor buitenstedelijke wegen geldt een zone van 350 meter voor wegen met maximaal 2 rijstroken, 450 meter voor wegen met 3 of 4 rijstroken en 600 meter voor wegen met 5 of meer rijstroken.

4.3.2 Plangebied

Railverkeerslawaaai

Het plangebied ligt buiten de geluidzone van het spoor. Eventuele hinder van railverkeerslawaaai is daardoor niet aan de orde.

Industrielawaaai

Het deel van het bedrijventerrein Amstel Businesspark ten zuiden van de rijksweg A10 (Amstel II) is een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Het overige gedeelte van het bedrijventerrein, noch het bedrijventerrein Overamstel is als zodanig bestemd. Rond dit industrieterrein ligt een geluidzone. Deze geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 26 april 1990, nr. 90.010170. In het bestemmingsplan 'Overamstel verkleinen geluidzone, vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 18 november 2009, nr. 679, is deze geluidzone aangepast. Daarbij is de zonegrens ten noorden van de metrolijn komen te liggen. Het plangebied Weespertrekvaart-Zuid ligt door de herziening van de geluidzone geheel buiten de zone van het industrieterrein.

Wegverkeerslawaaai

In en nabij het plangebied heeft de H.J.E. Wenckebachweg een zone van 200 meter, de Gooiseweg een zone van 350 meter en de A10 een zone van 600 meter. Het gehele plangebied is daardoor gelegen in de geluidzones van bestaande wegen. In of nabij het plangebied zijn geen nieuwe wegen voorzien met een snelheidsregime van 50 km/u of meer. Het bestemmingsplan is conserverend en maakt geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk met uitzondering van het juridisch-planologisch regelen van de twee bestaande ligplaatsen voor woonboten. Voor de twee bestaande ligplaatsen voor woonboten hoeft niet te worden getoetst aan de Wet geluidhinder, aangezien zij onder het overgangsrecht van de regelgeving van Swung 1 vallen.

4.3.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie.



4.4.2 Plangebied

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarvoor grondroerende werkzaamheden noodzakelijk zijn.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Wettelijk kader

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

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

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

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

(Beperkt) kwetsbare objecten

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

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

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



en in de Wro. Daarnaast vervangt het Bevb de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Uitgaande van de in het Bevb vastgelegde normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot dit plan worden beschouwd.

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

Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (RNVGS) en het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

De risicoplafonds die weergeven wat de maximale risico's van het transport van gevaarlijke stoffen mogen zijn, zullen juridisch geborgd worden door wijziging van de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen. De bouwbeperkingen worden vastgelegd in het Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid). Vooruitlopend daarop zijn de Basisnetten Weg, Water en Spoor al als bijlage bij de circulaire RNVGS opgenomen.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Amsterdam heeft in juni 2012 het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam vastgesteld. Dit beleidstuk gaat over de wijze waarop Amsterdam omgaat in de besluitvorming met de risico's van gevaarlijke stoffen. De gemeente Amsterdam wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Daarnaast is het van belang dat (economische) ontwikkeling kan blijven plaatsvinden. Binnen Amsterdam worden regelmatig besluiten genomen waarbij externe veiligheid een afwegingscriterium vormt. Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Deze aspecten worden beschreven in het uitvoeringsbeleid. Het uitvoeringsbeleid draagt bij aan een ontwikkeling van Amsterdam als duurzame stad en biedt extra bescherming aan minder zelfredzame personen. Daarnaast voorkomt het dat in gemeentelijke besluiten op verschillende wijze met risico's wordt omgegaan en draagt het bij aan een efficiënt proces van besluitvorming.

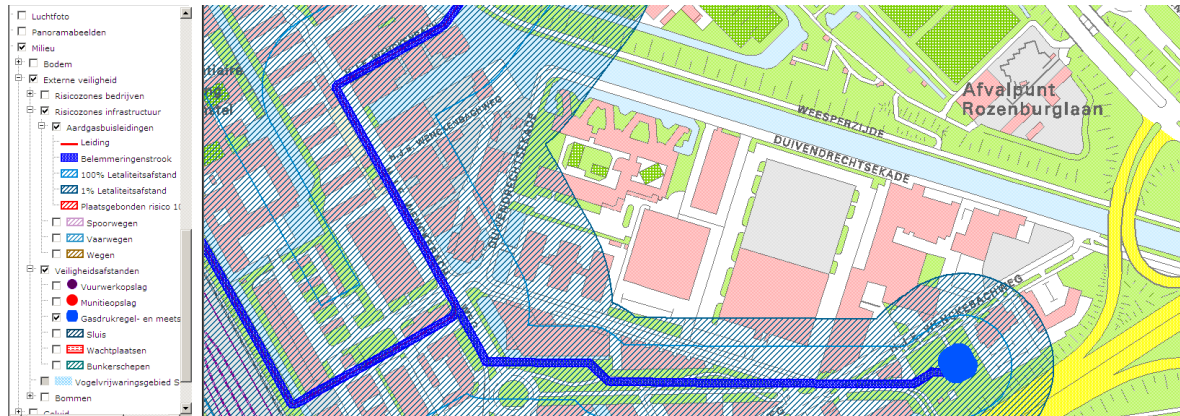
4.5.2 Plangebied

Risicovolle bedrijven

Volgens de risicokaart (www.risicokaart.nl) is er in en in de nabijheid van het plangebied geen risicovol bedrijf aanwezig. Wel is er een gasdruk regel- en meetstation aanwezig. De locatie hiervan is op het kaartje op de volgende pagina met blauwe stip aangegeven.

Hoge druk gasleidingen

Door het plangebied lopen twee hoge druk gasleidingen van de Nederlandse Gasunie, te weten de leiding met kenmerk W-534-01 (16 inch, 40 bar) en de leiding met kenmerk W-534-20 (6 inch, 40 bar), die van de grote leiding aftakt naar het gasdruk regel- en meetstation.



Afbeelding 5: Weespertrekvaart Zuid met de risicocontouren van de hoge druk aardgasleidingen.

Plaatsgebonden risico

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht of aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico (PR) kan worden voldaan. De resultaten zijn beschreven in de rapportage "Externe veiligheidsrisico's hoge druk aardgasleidingen bestemmingsplan Weespertrekvaart Zuid", DMB, d.d. 4 januari 2013 (bijlage 1). In dit rapport wordt geconcludeerd dat het PR nergens hoger is dan de grenswaarde van 10-6 per jaar. Het PR vormt daarmee geen belemmering voor de bestaande situatie en het plan voldoet aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Belemmeringenstrook

Het Bevb (artikel 14) eist m.b.t. de belemmeringenstrook het volgende:

1. Een bestemmingsplan geeft de ligging weer van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding.
2. Een bestemmingsplan waarbij aan gronden de bestemming wordt toegewezen die de aanwezigheid van een buisleiding toelaat, bevat in elk geval voor de belemmeringenstrook:
 - a. geen nieuwe bestemmingen die het oprichten van bouwwerken toestaan;
 - b. een vergunningstelsel als bedoeld in artikel 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening, voor werken of werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de integriteit en werking van de buisleiding, niet zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten.

De exploitant van de leiding (Gasunie) adviseert m.b.t. bouwen binnen de belemmeringenstrook de volgende planregels op te nemen:

1. Op of in de belemmeringenstrook mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bedoelde leiding(en) worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid.
2. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten. De genoemde vereisten uit het Bevb en het advies van de Gasunie zijn in de regels van dit bestemmingsplan opgenomen.

Groepsrisico



In het kader van dit bestemmingsplan is daarnaast onderzocht³ wat de hoogte is van het groepsrisico GR. De leiding W-534-01 heeft het hoogste groepsrisico. De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. Het leidingdeel met het hoogste groepsrisico ligt in het plangebied. Het groepsrisico bedraagt 0,42 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico in het inventarisatiegebied neemt niet toe en ligt bovendien onder de oriëntatiewaarde. Er kan volstaan worden met het opstellen van een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Deze verantwoording is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

Vervoer over de weg

In het plangebied van het bestemmingsplan worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Over de Ringweg Oost (A10) worden wel gevaarlijke stoffen vervoerd. Het plangebied ligt voor een deel in het invloedsgebied (200 meter) van de A10. Binnen de 200 meter worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

4.5.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

³ Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen bestemmingsplan Weespertrekvaart-Zuid, DMB, 17 april 2013



Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 *Beleid*

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Waterbeheerplan

Het Beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. Zie: <http://www.waternet.nl/over-waternet/publicaties>.

Breed water

In dit plan is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2010-2015. Zie <http://www.waternet.nl/over-waternet/publicaties>.

Keur

De Keur is de waterschapsverordening van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.



5.1.1 Waterparagraaf

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van het verlenen van een omgevingsvergunning. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit “bouwen in strijd met het bestemmingsplan”, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

Waterkeringen

In het plangebied bevindt zich een secundaire, directe en verholen waterkering. Op de verbeelding is de zonering van deze waterkering opgenomen door middel van een dubbelbestemming. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van deze waterkering moet in de meeste gevallen vergunning worden aangevraagd bij Waternet. In het kader van het bestemmingsplan vinden geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van de waterkering.

Waterberging

Bij een toename van oppervlakteverharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Damping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Wateropgave

Vanwege de overwegend conserverende aard levert dit bestemmingsplan geen bijdrage aan invulling van de wateropgave.

Damping en verharding

In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van damping van oppervlaktewater. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Alternatieve berging

Onder bepaalde voorwaarden kan damping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten verharding. Voor het plangebied is geen compensatie noodzakelijk, er zal dus geen gebruik worden gemaakt van methoden voor alternatieve berging.

Waterkwaliteit

Riolering, hemelwaterafvoer

In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.



Woonboten

In het plangebied liggen woonboten. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid t.a.v. woonboten. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Nota Vaarwater op orde van 2006. De belangrijkste punten uit het beleid zijn hieronder genoemd:

- Onder de woonboten moet minimaal 0,60 m water staan ten opzichte van de minimale diepte van de watergang om vastzuigen te voorkomen;
- Aanlegsteigers en woonboten moeten buiten de vaargeul worden geplaatst;
- Woonboten mogen niet dusdanig aan bodem of oever worden vastgeklonken dat ze niet meer kunnen mee bewegen met het waterpeil, om te voorkomen dat het bergend vermogen van het watersysteem afneemt. Als woonboten worden gefixeerd is feitelijk sprake van een demping en zijn de regels uit het dempingenbeleid van kracht (Beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud);
- Om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of in geval van calamiteiten zijn woonbooteigenaren verplicht de boot tijdelijk te verplaatsen op aangeven van Waternet.

Voor de reeds aanwezige ligplaatsen is een ligplaatsvergunning afgegeven. Bij de afgifte is getoetst aan de Nota Vaarwater op orde van 2006.

Kabels en leidingen

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op in het plangebied aanwezige kabels en leidingen.

Grondwater

Er worden geen kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het plangebied.

5.1.2 Conclusie

De waterbelangen vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals) vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

Plangebied

Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam is een archeologisch bureauonderzoek⁴ uitgevoerd voor het plangebied.

Het onderzoek is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Mo-

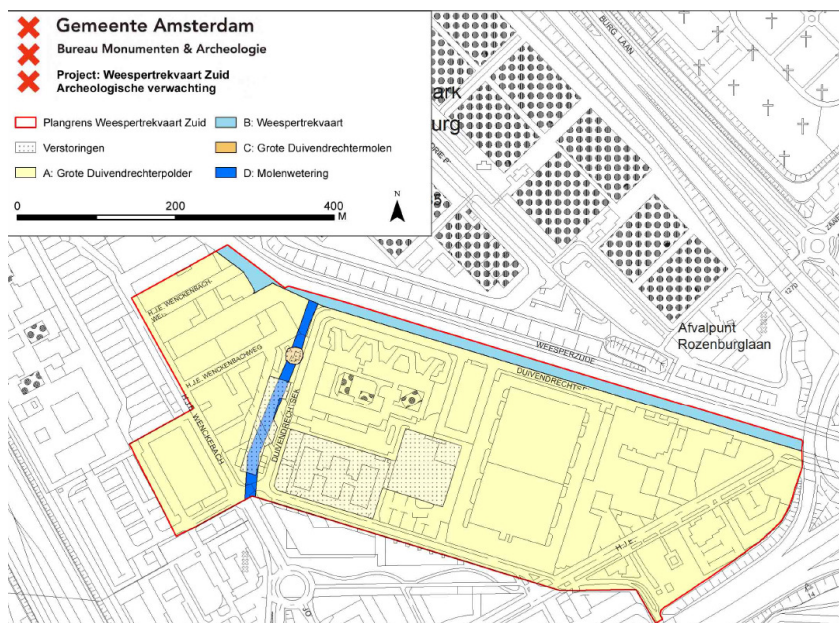
⁴ Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Weespertrekvaart-Zuid, BMA, oktober 2012

numentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud c.q. documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek geeft een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en archiefbronnen in samenhang met archeologische informatie over al bekende vindplaatsen in het plangebied en omgeving. Deze informatie is samengevat in een archeologisch verwachtingsmodel op basis waarvan de beleidsregels voor erfgoedzorg worden vastgelegd ten behoeve van het bestemmingsplan.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat binnen het plangebied geen wettelijk beschermde archeologische monumenten volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zijn aangewezen. Tevens wordt aangegeven in het bureauonderzoek dat op basis van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland er geen zones met archeologische waardering gelden. Het verwachtingsbeeld van zowel de AMK als de CHW is algemeen van aard.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat binnen het plangebied Weespertrekvaart-Zuid materiële overblijfselen zijn te verwachten die samenhangen met de ontginning, landgebruik en bewoning van de 12de tot in de 20ste eeuw. Met betrekking tot het voormalige veenweide- en poldergebied kunnen hier sporen van verkavelingsloten en losse vondsten verwacht worden. Deze sporen vertonen in de regel een wijde verspreiding en lage trefkans. Daarnaast kunnen resten van molens en historische bebouwing worden verwacht. Deze mogelijke overblijfselen hebben een hoge verwachting. Ten aanzien van de archeologische kwaliteit van de ondergrond van het plangebied moet worden opgemerkt dat de 20ste-eeuwse bebouwing eventuele archeologische sporen kan hebben aangetast. Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied Weespertrekvaart materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings- en gebruiksgeschiedenis van de 12de- tot in de 20ste eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied (afbeelding 6).

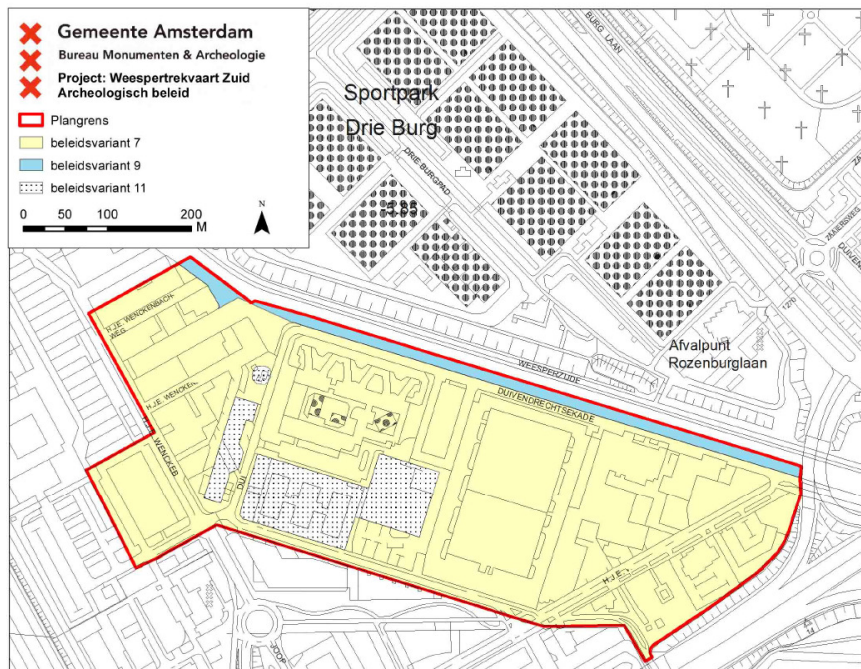


Afbeelding 6: Archeologische verwachtingskaart Weespertrekvaart Zuid

De uiteindelijke archeologische verwachting is in het bureauonderzoek vertaald naar een archeologische beleidsadvieskaart door de verwachtingen te koppelen aan de mogelijk opgetreden bodemverstoringen. Deze beleidsadvieskaart is bedoeld om inzichtelijk te maken welke regimes in welke gebie-

den van het plangebied gelden indien ruimtelijke ontwikkelingen worden gerealiseerd. Voor het plangebied heeft dit geresulteerd in een drie regimes:

- Regime 1 (beleidsvariant 7): geen archeologisch veldonderzoek is noodzakelijk bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder dan 1 m onder maaiveld;
- Regime 2 (beleidsvariant 9): geen archeologisch veldonderzoek is noodzakelijk bij bodemingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m²;
- Regime 3 (beleidsvariant 11): voor deze delen geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van versterking. Bij alle bodemingrepen is archeologisch veldonderzoek niet noodzakelijk.



Afbeelding 7: Archeologische beleidskaart Weespertrekvaart Zuid

De archeologische regimes zijn opgenomen in het bestemmingsplan door middel van een dubbelbestemming. In de dubbelbestemming zijn regels opgenomen om, de mogelijk in de bodem, aanwezige archeologische vondsten te beschermen.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.3.2 Cultuurhistorie

Beleid

Op 1 januari 2012 zijn enkele onderdelen uit de modernisering monumentenzorg in werking getreden. Dit heeft plaatsgevonden doordat de uitgangspunten van de modernisering zijn vertaald in de Monumentenwet en het Besluit ruimtelijke ordening. De modernisering houdt in dat vergunningsvrij bouwen bij monumenten wordt vergroot en bij panden in beschermde stads- en dorpsgezichten mogelijk wordt. Hiervoor wordt de Monumentenwet aangepast. Daarnaast is in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat het aspect cultuurhistorie een vast onderdeel van bestemmingsplannen wordt.

Plangebied

Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam is een cultuurhistorische verkenning⁵ uitgevoerd voor het plangebied.

De vroegste bebouwing was de poldermolen ter hoogte van de huidige insteekhaven, waar ooit de oorspronkelijke afwateringssloot van de Grote Duivendrechtse polder eindigde. Aan de zuidzijde van de huidige Duivendrechtsekade vestigden zich vanaf eind negentiende eeuw diverse bedrijven. Hier van resteren nog drie gebouwen.



Afbeelding 8: Voormalig hoofdgebouw Cinetone Studio's (Duivendrechtsekade 85)

Een van de vroegste en nog bestaande industriegebouwen aan dit deel van de vaart was de chemische fabriek van N.V. Oranje. Dit complex werd begin jaren dertig overgenomen door de Cinetone Studio's, die, opgericht door de gebroeders Biederman, een belangrijke rol gespeeld hebben in de ontwikkeling van de Nederlandse filmindustrie. Met B. Merkelbach als architect vonden diverse verbouwingen en uitbreidingen plaats. In 1941 werden de studio's ten behoeve van het opnemen van propagandafilms overgenomen door de Duitse bezetter als onderdeel van de UFA filmstudio.

Aan weerszijden van Cinetone staan de twee andere overgebleven gebouwen, op nr. 90 een van oorsprong Franse verf fabriek, het huidige Neverlak B.V., en op nr. 83 een woonhuis uit vermoedelijk dezelfde periode. Beide gebouwen hebben een vooruitgesprongen rooilijn ten opzichte van de nieuwe bebouwing en de voormalige Cinetone Studio's.

In 1934 werd ter hoogte van Duivendrechtsekade 55 een fabriekscapex van behangfabrikant Rath & Doodeheefver geopend. Het complex werd aan het begin van de jaren tachtig gesloten en afgebroken. In 2001 werd op deze plek een complex voor geestelijke gezondheidszorg geopend van de stichting Arkin. Halverwege de jaren dertig werd ook de Nederlandse Cocaïne fabriek geopend die tot het einde van de jaren zestig in gebruik bleef. De plantages voor de grondstoffen waren in de koloniën gelegen.

De westelijke helft van het plangebied werd gedurende de jaren zestig aangelegd als onderdeel van industrieterrein Weespertrekvaart. Hiervoor was reeds in 1942 een deelplan vastgesteld, maar de invulling liet op zich wachten. De H.J.E. Wenckebachweg behoort sinds 1964 tot de voornaamste infrastructuur. Ook de insteekhaven werd rond deze periode aangelegd. In de loop der tijd heeft het gebied zich steeds verder ontwikkeld tot hedendaagse bedrijventerrein, met een helder stratenpatroon en ruime kavels.

⁵ Cultuurhistorische verkenning Weespertrekvaart-Zuid, BMA, oktober 2012



In het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig. Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van opzet.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.3 Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam heeft een ambitieuze doelstelling voor het terugdringen van de CO₂ uitstoot. Zo wil de gemeente de jaarlijkse hoeveelheid CO₂ die in 1990 werd uitgestoten in 2025 met 40% verminderen. Een deel van de doelstelling wordt ingevuld door de bebouwde omgeving. De centrale stad heeft de ambitie om alle gebouwen vanaf 2015 klimaatneutraal te ontwikkelen.

Bij de Amsterdamse ambitie klimaatneutraal bouwen wordt 100% van de CO₂-uitstoot van alle gebouwgebonden energieverbruik gereduceerd in de vorm van energiebesparing, duurzame warmte en koude (inclusief stadswarmte en –koude) en lokale duurzame energieopwekking op of bij uitzondering in de directe nabijheid van de locatie. Onder gebouwgebonden energiegebruik wordt alle energie voor verwarmen, koelen, tapwater en gebouwgerelateerde elektriciteitsverbruik verstaan.

De te maken stappen om de doelstelling klimaatneutraal bouwen tot stand te brengen zijn achtereenvolgens:

- Baseer het stedenbouwkundig plan op optimale condities voor klimaatneutraal bouwen. De Leidraad energetische stedenbouw biedt hiervoor handvatten;
- Zet maximaal in op energiebesparing door bijvoorbeeld de realisatie van een duurzaam casco;
- Maak gebruik van duurzame warmte (en koude);
- Wek (lokale) duurzame elektriciteit op voor de overblijvende gebouwgebonden elektriciteitsvraag en het elektriciteitsgebruik van installaties e.d. in de openbare ruimte.

Stadsdeel Oost

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het oude stadsdeel Oost/Watergraafsmeer (OWGM) en de milieuprogramma's 2010 van de oude stadsdelen OWGM en Zeeburg. De voormalige stadsdelen zetten zich in op het vinden en (doen) realiseren van oplossingen die in lijn zijn met het beleid van de gemeente Amsterdam. In dit centraal stedelijk beleid is o.a. aangegeven dat in 2025 de CO₂ uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald.

In het Milieubeleidsplan Oost/Watergraafsmeer en het Milieuprogramma Milieu en Duurzaamheid 2010 Oost/Watergraafsmeer zijn zes thema's uitgewerkt. Hiervan staan onder de thema's *Lucht*, *Klimaat*, *Groen* en *Water* activiteiten uitgewerkt die direct relevant zijn voor het opnemen van duurzaamheid in bestemmingsplannen.

Het stadsdeel acht duurzaamheid van belang en vindt een aantal maatregelen, welke een ruimtelijke impact hebben, wenselijk binnen het stadsdeel. Dit zijn:

- groene daken
- zonnecollectoren en zonnepanelen
- windmolens
- oplaadpalen voor elektrisch vervoer.

Groene daken

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. Vooral in de Watergraafsmeer zijn groene daken van belang omdat het hemelwater daar moeilijker weg kan. Daken die met "groen" worden beplant, worden hoger. Door de wijze van meten waarin ondergeschikte voorwerpen op het dak niet meetellen zijn deze hoogtewijzigingen in het bestemmingsplan toegestaan. Daarnaast is een algemene afwijkmogelijkheid opgenomen, waarmee de maximaal toegestane bouwhoogte met 1 meter mag worden overschreden. De meeste groene daken zijn passend binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. Indien er specifieke bouwwerken, ten behoeve van het groene dak, gere-



liseerd moeten worden (te denken aan een opbouw op het dak t.b.v. de toegang van het dak. Zo'n bouwwerk is vergelijkbaar met een dakopbouw t.b.v. de toegang van het dakterras) zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden.

Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windinstallaties

Met een zonnecollector wordt warmte opgewekt die via een warmwateropslag wordt gebruikt voor het verwarmen van water voor huishoudelijk gebruik. Met een zonnepaneel wordt uit daglicht elektriciteit opgewekt voor de elektriciteitsvoorziening van een bouwwerk.

Zonnecollectoren of -panelen kunnen in het ontwerp van een gebouw worden geïntegreerd. Als losse toevoeging kunnen ze heel storend werken. De situering van zonnepanelen of -collectoren wordt bepaald door de optimale stand ten opzichte van de zon. Een zonnepaneel of zonnecollector is in een aantal gevallen vergunningvrij (bijlage 2, artikel 2, onder 6 van het BOR); in andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Er zijn twee verschillende soorten windmolens denkbaar: kleine windinstallaties op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windinstallaties geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Deze worden met een algemene afwijkingsregel mogelijk gemaakt (zie hiervoor).

De grote windmolens (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen veel factoren een rol. Voor het realiseren van een grote windmolen, zal hier een aparte bestemmingsplanprocedure of een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure gevolgd moeten worden. Van belang hierbij is het beleid van de provincie.

In de nieuwe Welstandnota is aangegeven in welke situaties een zonnecollector, een zonnepaneel of een kleine windinstallatie op een dak wenselijk is (indien ze dus niet vergunningsvrij zijn). Van belang is dat per aanvraag een afweging plaatsvindt.

Oplaadpalen

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van ca. 1,5 meter hoog (zie foto's van verschillende oplaadpalen). Deze palen kunnen worden geplaatst binnen de bestemmingen 'verkeer'. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de bestemming 'verkeer', omdat het bouwwerken zijn, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming.

Conclusie

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.4 Flora en fauna en ecologie

5.4.1 Wettelijk kader

Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. De Soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet.

Natura 2000

Natura 2000 is het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat er op gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze



gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen of gebruik die een negatief effect hebben op deze doelstellingen zijn niet zondermeer toegestaan. De bescherming van deze gebieden is in Nederland geregeld via de Natuurbeschermingswet 1998.

Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, te voorkomen, bepaalt de wet dat projecten en plannen die de kwaliteit kunnen verslechteren of die een verstorend effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een project of plan in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten, dient deze getoetst te worden. Indien effecten niet kunnen worden uitgesloten dient, afhankelijk van het te verwachten effect een verslechterings- en verstoringstoets dan wel een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

Flora- en faunawet

De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze wet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het doden van een aantal in het bijzonder genoemde dieren en planten.

Op 23 februari 2005 is het Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen (AMvB artikel 75) in werking getreden. Eén van de belangrijkste wijzigingen geregeld in dit Vrijstellingsbesluit geldt voor regelmatig terugkerende werkzaamheden zoals het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd.

Voor deze terugkerende werkzaamheden kan een vrijstellingsregeling in werking treden als wordt voldaan aan bepaalde criteria. De criteria die worden gehanteerd bij het opstellen van de vrijstellingsregeling zijn, de zeldzaamheid van soorten en de ingrijpendheid van activiteiten. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter het beschermingsregime. Ook voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting kan een vrijstelling gelden, al is deze minder omvattend dan de vrijstelling voor terugkerende werkzaamheden.

Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de AMvB artikel 75 een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht, maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

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

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

1. de voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;



2. het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

5.4.2 Plangebied

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Flora en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en / of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaats vinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

Voor de twee bestaande ligplaatsen geldt dat het voorliggende bestemmingsplan deze ligplaatsen juridisch-planologisch waarborgt. De ligplaatsen zijn al ingenomen op basis van de ligplaatsvergunningen. Om die reden is het uitvoeren van onderzoek naar beschermde soorten in het kader van flora en fauna niet meer noodzakelijk. Indien beschermde soorten aanwezig zijn dan gaat het voortbestaan van deze soorten samen met de aanwezigheid van de ligplaatsen.

5.4.3 Conclusie

De aspecten flora en fauna vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.



Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

6.1.1 Verbeelding

De *verbeelding* heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de *verbeelding* hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de *verbeelding* aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De *verbeelding* vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

6.1.2 Regels

De *regels* bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

6.1.3 Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks bindende werking voor burgers. Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn.

6.2 Artikelgewijze toelichting

6.2.1 Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk (Inleidende regels) worden de in de regels gehanteerde begrippen en de wijze van meten gedefinieerd. Het is de bedoeling begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten dienen te worden vastgesteld.

6.2.2 Bestemmingsregels

Bedrijf (artikel 3)

Een groot deel binnen het bestemmingsplan heeft de bestemming "Bedrijf" gekregen. Toegelaten worden bedrijven uit de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 zoals vermeld in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' die onderdeel uitmaakt van de planregels. Daarnaast zijn ook creatieve functies toegestaan. Per bedrijf is maximaal één bedrijfswoning toegestaan. Per bouwvlak mag maximaal 35% gebruikt worden voor ondergeschikte kantoren. Volumineuze detailhandel is verboden behalve ter plaatse van de aanduiding volumineuze detailhandel. De verkoop van auto's, boten en caravans is opgenomen in de bedrijvenlijst en is wel toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk' is het verlenen van diensten op het gebied van religie toegestaan.



De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen. De bouwhoogte op het perceel H.J.E. Wenckebachweg 147 is verhoogd op basis van de in 2009 verleende vrijstelling voor de realisatie van een datacenter en het initiatief van Telecity voor het bouwen van een datacenter op dit perceel.

Bedrijf - Gasontvangstation (artikel 4)

In het plangebied is een gasdruk meet- en regelstation gelegen met een hoge druk aardgasleiding die daar naar toe loopt. Binnen een zone van 25 meter rondom dit gebouw mogen geen werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uitgevoerd worden zonder een omgevingsvergunning (te denken aan o.a. het aanleggen van verharding of het verrichten van bodemwerkzaamheden). Deze zone is gelegen binnen de bestemming "Groen".

Het gasontvangstation dient binnen het bouwvlak te worden gebouwd en conform de ter plaatse aangegeven maximale bouwhoogte. Eventuele bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen een maximale bouwhoogte van 3,5 m hebben.

Bedrijf - Nutsvoorziening (artikel 5)

In het plangebied komt een naast het gasontvangstation nog een kleine nutsvoorziening voor. Deze nutsvoorziening heeft de bestemming "Bedrijf – nutsvoorziening" gekregen omdat de omvang groter is dan wat vergunningsvrij is toegestaan aan nutsvoorzieningen.

De nutsvoorzieningen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd en conform de ter plaatse aangegeven maximale bouwhoogte. Eventuele bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen een maximale bouwhoogte van 3,5 m hebben.

Gemengd – 1 (artikel 6)

Binnen het bestemmingsplan is een aantal gronden gelegen met de bestemming "Gemengd – 1". Deze gronden verschillen van de gronden met de bestemming "Bedrijf", doordat er binnen deze bestemming ook de functie kantoren mogelijk is naast of in plaats van bedrijfsfuncties.

De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

Gemengd – 2 (artikel 7)

De bestemming "Gemengd – 2" ligt op de gronden die worden gebruikt ten behoeve van de studio's. Op deze gronden zijn dezelfde functies mogelijk als onder "Gemengd – 1". Daarbij is ter plaatse van de aanduiding 'horeca 2a' horeca van de categorie 2a (zalenverhuur) mogelijk en ter plaatse van de aanduiding 'horeca 4' horeca van de categorie 4 (o.a. restaurant) mogelijk.

De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

Groen (artikel 8)

De bestemming "Groen" is van toepassing op de groen ingerichte gronden in de openbare ruimte rond het gasontvangstation en naast het bedrijfsvaartuig. De bestemming kent een grote mate van flexibiliteit. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de praktijk van alledag. Kleine veranderingen in de openbare ruimte hebben hierdoor niet gelijk een wijziging van de bestemming tot gevolg. Grote verharde oppervlakten zoals parkeerplaatsen en wegen voor autoverkeer zijn niet mogelijk binnen de bestemming "Groen".

Binnen de bestemming "Groen" is slechts op één plaats bebouwing mogelijk. Het betreft hier de reclamemast. Deze mast mag maximaal 35 meter hoog zijn. Er is een binnenplanse afwijking opgenomen voor een reclamemast van maximaal 40 meter. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde



de geldt een maximale bouwhoogte van 3 meter. Binnen de bestemming “Groen” rond het gasontvangstation dient rekening te worden gehouden met de veiligheidzone van het gasontvangstation.

Horeca (artikel 9)

Naast het gasontvangstation is de bestemming “Horeca” aanwezig. Deze grond bieden ruimte voor horeca in brede zin, waarbij de vestiging van een hotel is uitgesloten. In de bestaande situatie is op deze gronden een club en brasserie gevestigd.

De bouwregels voor de bestemming “Horeca” zijn gelijk aan de geldende rechten uit het vigerende bestemmingsplan. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd en dienen te voldoen aan de maximale bouwhoogte. Erfafscheidingen mogen maximaal 1,5 meter en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen maximaal 3,5 meter hoog worden gebouwd.

Maatschappelijk (artikel 10)

In het plangebied is een forensisch psychiatrische kliniek gelegen. Deze kliniek heeft de bestemming “Maatschappelijk” gekregen. Binnen deze bestemming zijn dienstwoningen mogelijk. Het is uitdrukkelijk verboden binnen deze bestemming zelfstandige horeca, kinderopvang en buitenschoolse opvang te realiseren.

De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De bouwhoogte van vlaggenmasten bedraagt maximaal 5 meter en bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

Verkeer (artikel 11)

Alle wegen in het plangebied hebben de bestemming “Verkeer” gekregen. Binnen de bestemming “Verkeer” mogen geen gebouwen worden gebouwd. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

Water (artikel 12)

Al het in het plangebied voorkomende oppervlaktewater met een functie voor de waterberging of de waterhuishouding is bestemd als “Water”. Het gaat in het plangebied om de Weespertrekvaart. Binnen deze bestemming zijn natuurlijke oevers en oeverbeschoeiingen mogelijk evenals andere voorzieningen voor de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging. Uiteraard mag het water gebruikt worden voor extensief recreatief medegebruik. Per aanduidingsvlak is het maximaal aantal woonschepen bepaald.

Leiding – Gas (dubbelbestemming, artikel 13)

Door het plangebied heen liggen twee hoge druk gasleidingen van de Nederlandse Gasunie. Op de verbeelding is de belemmeringenstrook opgenomen. Binnen deze strook mogen geen nieuwe bouwwerken opgericht worden uit oogpunt van veiligheid. Het bevoegd gezag kan, nadat schriftelijk advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder, van dit bouwverbod afwijken. Binnen de belemmeringenstrook mogen er ook geen werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uitgevoerd worden zonder een omgevingsvergunning (te denken aan o.a. het aanleggen van verharding of het verrichten van bodemwerkzaamheden). Voor het verrichten van normale onderhoudswerkzaamheden aan de gasleiding is het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit aanleggen niet nodig.

Waarde – Archeologie 1 en 2 (dubbelbestemming, artikelen 14 en 15)

Uit bureauonderzoek is gebleken dat delen van het plangebied een archeologische verwachtingswaarde hebben. Bouwactiviteiten kunnen die waarden verstoren, zodat deze activiteiten niet zonder meer zijn toegestaan in deze gebieden. Deze bescherming vindt plaats door middel van de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie”. Deze bestemming geldt primair aan de onderliggende bestemmingen.



In de gebieden waar een bepaalde archeologische waarde wordt verwacht, is een regime van toepassing. Indien bebouwing wordt gerealiseerd waarbij de diepte van het regime en de oppervlakte van het regime niet worden overschreden, kan de bebouwing zonder voorwaarden plaatsvinden. Indien er sprake is van overschrijding van de, in het regime, vastgelegde maximale diepte en maximale oppervlakte kunnen voorwaarden gesteld worden aan de omgevingsvergunning, zoals het treffen van technische maatregelen, het verplichten tot het doen van opgravingen of het instellen van begeleiding door een deskundige.

Twee delen van het plangebied zijn aangemerkt als gebieden met een bepaalde archeologische waarde. Bouwactiviteiten kunnen die waarden verstoren, zodat deze activiteiten niet zonder meer zijn toegestaan in deze gebieden. Deze bescherming vindt plaats door middel van de dubbelbestemmingen "Waarde – Archeologie 1" en "Waarde – Archeologie 2". Deze bestemmingen gelden primair aan de onderliggende bestemmingen.

In de gebieden waar een bepaalde archeologische waarde wordt verwacht, is een regime van toepassing. Indien bebouwing wordt gerealiseerd waarbij de diepte van het regime of de oppervlakte van het regime niet worden overschreden, kan de bebouwing zonder voorwaarden plaatsvinden. Indien er sprake is van overschrijding van de, in het regime, vastgelegde maximale diepte en maximale oppervlakte kunnen voorwaarden gesteld worden aan de omgevingsvergunning, zoals het treffen van technische maatregelen, het verplichten tot het doen van opgravingen of het instellen van begeleiding door een deskundige.

Waterstaat – Waterkering (artikel 16)

Om het behoud van de waterkering van de Weespertrekvaart te waarborgen is een dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering" opgenomen. Deze bestemming geldt primair aan de daar voorkomende overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming heeft een signalerende functie. Voor (bouw)activiteiten binnen de waterkering is een watervergunning van Waternet vereist. In het kader van de verlening van de watervergunning vindt de afweging plaats of medewerking aan de (bouw)activiteit kan worden verleend.

6.2.3 Algemene regels

Het derde deel (Algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om algemene bouwregels en algemene gebruiksregels.

6.2.4 Overgangs- en slotregels

Het laatste deel van de regels omvat de overgangsbepalingen (voor wat betreft de met het voorliggende bestemmingsplan strijdige bouwwerken en het met het voorliggende plan strijdige gebruik), alsmede de slotbepaling die de naam vermeldt waaronder het plan kan worden aangehaald.



Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Kostenverhaal

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De deelraad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

De 'grex-wet' is erop gericht dat de overheid kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, hoeven deze ook niet verhaald te worden.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk conform artikel 6.2.1 van de Bro, die aanleiding geven tot het vaststellen van een exploitatieplan. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er echter geen kosten voor het stadsdeel, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is.

Voor het stadsdeel zijn aan het opstellen en de uitvoering van dit conserverende plan geen kosten verbonden. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen exploitatieplan opgesteld hoeft te worden.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

De economische uitvoerbaarheid is niet van belang doordat het bestemmingsplan voor het overgrote deel conserverend van aard is. Aan het realiseren van de ligplaatsen zijn geen kosten voor het stadsdeel verbonden.

7.3 Plangebied

Het kostenverhaal en de economische uitvoerbaarheid vormen geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.



Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

De stadsdeelraad heeft op 12 maart 2013 de keuzenotitie voor het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Zuid vastgesteld. Met het vaststellen van de keuzenotitie zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vastgesteld. De keuzenotitie heeft niet ter inzage gelegen voor inspraak.

8.2 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er *geen* inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van ter inzage legging wordt er een bewonersavond georganiseerd.

8.3 Vooroverleg

Het plan is, nadat het Dagelijks Bestuur ermee heeft ingestemd, in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Provincie Noord-Holland;
- Waternet;
- Gemeente Ouder-Amstel;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Gasunie;
- Liander;
- KPN;
- Pro rail;
- Tennet;
- Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
- Bureau Monumenten en Archeologie (BMA)

Er zijn geen overlegreacties in het kader van artikel 3.1.1. Bro door de overlegpartners ingediend. Wel is door de DRO een verlate reactie ingediend. Deze reactie wordt in de Nota overleg beantwoord.

8.4 Ambtshalve wijzigingen

De ambtshalve wijzigingen die op basis van het ontwerpbestemmingsplan zijn doorgevoerd, zijn in de Nota van wijzigingen opgenomen.

8.5 Zienswijzen

Er is één zienswijze ingediend. De zienswijze is in de Nota van beantwoording samengevat en beantwoord. Daarbij wordt aangegeven of en hoe de zienswijze leidt tot een wijziging van het bestemmingsplan.



Bijlagen