

Bestemmingsplan Archimedesplantsoen



Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1606BPSTD-VG01

Datum print 28 Februari 2018

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Het plangebied	9
2.1	Historie	9
2.2	Beschrijving huidige situatie	10
2.3	Ontwikkeling	11
2.4	Stedenbouwkundig kader	11
2.5	Bestemmingsplan	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	23
4.1	Luchtkwaliteit	23
4.2	Geluidhinder	24
4.3	Bodemkwaliteit	29
4.4	Externe veiligheid	30
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	35
5.1	Mobiliteit	35
5.2	Infrastructuur	36
5.3	Trillingen railverkeer	37
5.4	Water	37
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	40
5.6	Natuurbescherming	42
5.7	Duurzaamheid	45
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	49
6.1	Algemeen	49
6.2	De bestemmingen	49
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	53
7.1	Inleiding	53
7.2	Het voorliggende plan en Grex	53
7.3	Plangebied	53
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	55
8.1	Voortraject	55
8.2	Inspraak	55

8.3	Vooroverleg	55
8.4	Zienwijzen	55
8.5	Ambtshalve wijzigingen	55

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Watergraafsmeer, Amsterdam Oost, ligt het Archimedesplantsoen, een braakliggende kavel die ontwikkeld kan worden. In het verleden is deze kavel gereserveerd voor nieuwbouw in het integraal Onderwijshuisvestingsplan 2011-2015. Met de actualisatie van dit beleidsplan in 2013 is deze reservering komen te vervallen. Deze kavel kan een nieuwe stedelijke functie krijgen, qua gebruik, programma en uitstraling. De locatie is mogelijk geschikt voor het stimuleren van initiatieven op het gebied van wooncoöperatieën. Het bestemmingsplan maakt deze ontwikkeling mogelijk.

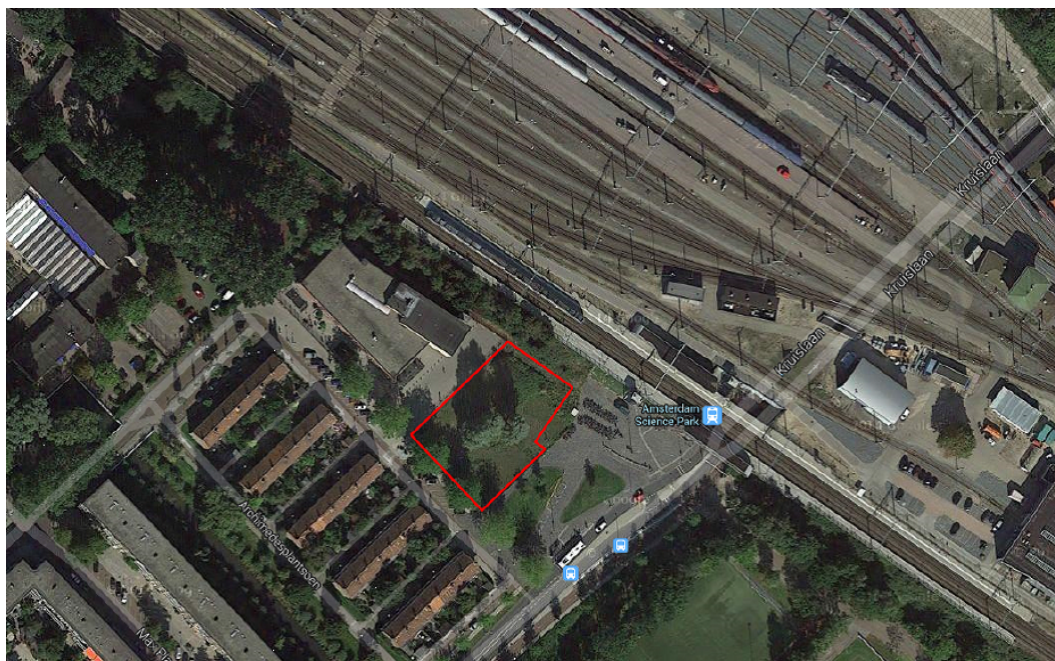
1.2 Doel bestemmingsplan

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

1. het komen tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen;
2. het mogelijk maken van een nieuwe ontwikkeling;
3. het komen tot digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar bestemmingsplan.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor het plangebied Archimedesplantsoen. Dit plangebied wordt begrensd door de Van Koetsveldschool, het stationsplein Science Park, het spoor (het talud) en de duplexwoningen van de woningbouwcorporatie Ymere aan de straat genoemd Archimedesplantsoen.



Afbeelding locatie plangebied

De kavel ligt in het plangebied Middenmeer I en II. Het grenst aan de noord- en oostzijde aan het grootstedelijke projectgebied Middenmeer Noord. Onderdeel van Middenmeer Noord is het in 2009 gerealiseerde NS-station Amsterdam Science Park voor bewoners en bezoekers van het Science Park

en de wijk Watergraafsmeer. Het stationsplein is gerealiseerd naast de kruising van de Kruislaan met het Archimedesplantsoen. De definitieve fietsenstalling met verplaatsing van de tijdelijke trafo is voorzien najaar 2015 direct grenzend aan de noordoostzijde van het kavel. Direct ten noorden van de locatie bevindt zich het spoortalud. De Van Koetsveldschool ligt ten westen van de kavel. Deze openbare school, voor zeer moeilijk lerende kinderen tot 12 jaar, is sinds 2008 hier gevestigd in nieuwbouw. Aan de zuidzijde staan haaks op de straat de woonstroken (vantweelagen hoog met een kap) van woningcorporatie Ymere.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

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

1. Middenmeer I en II, onherroepelijk 07-07-2011
2. Middenmeer Noord, vastgesteld 26-11-2014, geheel onherroepelijk in werking

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, 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. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

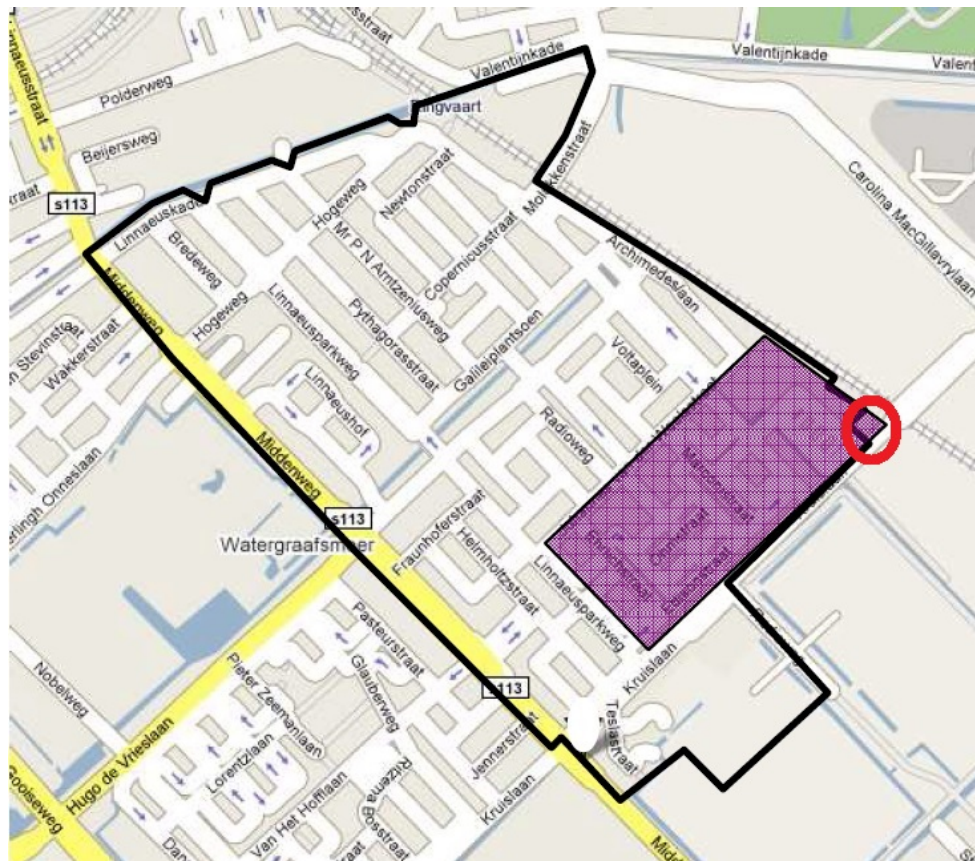
In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en de nieuwe ontwikkeling.

2.1 Historie

Tot 1921 was Watergraafsmeer een zelfstandige gemeente die ontstaan was uit de in 1629 drooggemalen Watergraafsmeer ten zuidoosten van Amsterdam nabij Diemen. Binnen de polderverkaveling werden twee elkaar kruisende hoofdwegen aangelegd: de Middenweg en de Kruislaan.

Het Algemene Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP)

Het Archimedesplantsoen behoort tot het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP).



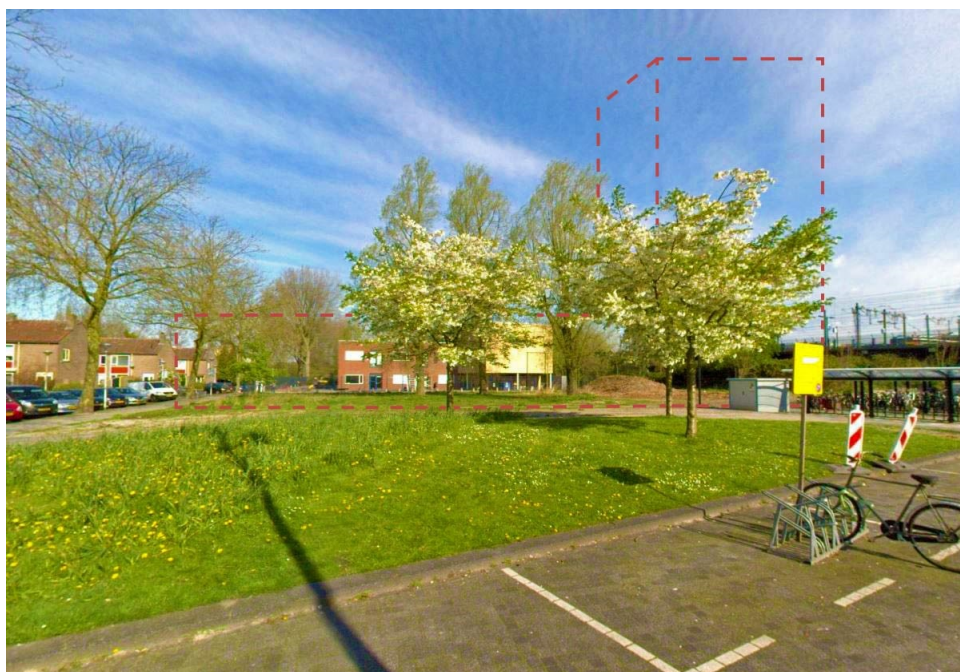
Afbeelding: Globale ligging bebouwing uit de periode "AUP"

Het zuidoostelijke deel van het plangebied is gerealiseerd als uitwerking van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) was een stedenbouwkundig plan voor de uitbreiding van Amsterdam. Het was in 1934 klaar, werd in 1935 aangenomen door de gemeenteraad en werd in 1939 bij Koninklijk Besluit van kracht. Na de Tweede Wereldoorlog werd het grotendeels uitgevoerd; het was de basis voor de uitbreidingen naar het westen en zuiden. Het was bedoeld als basis voor de uitbouw van de stad tot het jaar 2000. Middenmeer II is tussen 1953 en 1960 gebouwd en vormt een herkenbare ruimtelijke eenheid.

Het AUP kenmerkt zich hier door haakvormige bebouwing rond hoven en strokenbouw. Kenmerkend voor het ruimtelijk systeem van de woonwijken uit het AUP is onder andere dat voor het eerst het groen als structurerend element van een stedenbouwkundig plan wordt opgevat. De voorgevels van de woningen zijn georiënteerd op straat of hof. Voor- en achtertuinen versterken het groene karakter. De rijen en blokken hebben een eenvoudige opbouw van twee tot vier lagen met kap of plat dak.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied bevindt zich naast de Van Koetsveldschool, langs het talud van het spoor en nabij de toegang tot het Station Amsterdam Science Park.



Afbeelding foto plangebied

De kavel is onbebouwd en heeft de bestemming 'Maatschappelijk'. In bestemmingsplan Middenmeer I en II is aan onderwijs een maatschappelijke bestemming gegeven. Er bevinden zich vijftal basisscholen en een drietal scholen voor het voortgezet onderwijs. Overige maatschappelijke voorzieningen zijn er in de vorm van een kinderboerderij, een terrein met opstallen van een scoutingvereniging, een grote speeltuin, peuterspeelzalen, kinderdagverblijven, een bibliotheek en buurtcentra.



Afbeelding: plankaart bestemmingsplan Middenmeer I en II, 2011, Bron: Ruimtelijke plannen.

In het verleden is deze kavel gereserveerd voor nieuwbouw in het integraal Onderwijshuisvestingsplan 2011-2015. Met de actualisatie van dit beleidsplan in 2013 is deze reservering komen te vervallen.

2.3 Ontwikkeling

De kavel aan het Archimedesplantsoen is aangewezen als zelfbouwlocatie voor middensegment huurwoningen door een wooncoöperatief of een combinatie van een ontwikkelaar met een wooncoöperatief. Een wooncoöperatief is een woonvorm waarbij de bewoners invloed hebben op de exploitatie en het beheer van de woning. Het coöperatief is eigenaar van het onroerend goed. Het is aan het coöperatief om te zorgen voor een (financieel) haalbare ontwikkeling. Het dagelijks bestuur van het coöperatief ligt bij de bewoners.

Dit bestemmingsplan voorziet in de doelstelling die is geformuleerd in het 'Actieplan Woningbouw 2014-2018' waar kavels worden aangeboden ten behoeve van een jaarlijks aanbod van 500 zelfbouw koopwoningen en 100 zelfbouw huurwoningen'.

2.4 Stedenbouwkundig kader

Om het wooncoöperatief een realistische omvang te geven is ca. 2500 m² gebruiksovervlakte aangehouden. Een ruimtelijke studie toont aan dat het bijbehorende volume goed inpasbaar is op deze plek. Het aantal vierkante meters komt gemiddeld neer op ongeveer 20 eengezinswoningen of 40 appartementen.

2.4.1 Ruimtelijke inpassing

Voor de ontwikkeling van het kavel zijn verschillende ruimtelijke varianten onderzocht. De volgende aspecten zijn onderzocht :

1. Stedenbouwkundige aansluiting op de buurt
2. Aansluiting op de naastgelegen kavels
3. De gevolgen voor de bezonning
4. De gevolgen voor de privacy

Uiteindelijk is een stedenbouwkundige variant gekozen die gedeeltelijk twee en zeven lagen hoog is, zodat stedenbouwkundig optimaal kan worden aangesloten op de omgeving.



Afbeelding

n: impressies stedenbouwkundig plan

bestemmingsplan_Archimedesplantsoen (vastgesteld)

De massa van het nieuwe gebouw volgt de orthogonale structuur van de buurt. Hierbij wordt aangesloten op de richting van de naastgelegen woningen van Ymere. De voorgestelde bebouwing aan het Archimedesplantsoen is twee lagen hoog en die langs het spoortalud zeven lagen. Het tweelaagse deel sluit aan bij de schaal van de woningen van Ymere. Verder ontstaat door dit deel een mooie ruimtelijke begrenzing aan de westkant van het stationsplein sciencepark. Het zevenlaagse deel maakt de overgang naar de grotere schaal van het spoor en sciencepark. Het horizontale deel van twee lagen hoog vormt samen met het meer verticale deel van zeven lagen hoog een spannende en overtuigende ruimtelijke compositie. Ook vormt het hogere deel een bijzondere markering van het stationsplein.

2.4.2 Bezoning

Bij het ruimtelijk onderzoek naar de positie en vorm van het toe te voegen volume is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bezonning van het naastgelegen schoolplein van de Van Koetsveldschool. Bezonningsstudies wezen uit dat het stapelen van volume in combinatie met het zoveel mogelijk tegen het spoortalud plaatsen van dit volume de beste bezonning van het schoolplein op levert.

2.4.3 Privacy

Het gebouw heeft door zijn positie aan de overkant van de weg (Archimedesplantsoen) nauwelijks gevolgen voor de privacy van omwonenden.

2.4.4 Uitzicht

Het nieuwe gebouw bestaat uit een laag en hoog deel. Het lage deel heeft nauwelijks gevolgen voor het uitzicht. Dit deel is twee lagen hoog waardoor het uitzicht van de omwonenden niet noemenswaardig afneemt. Dit deel is lager dan het naastgelegen spoortalud waardoor het weg zal vallen tegen deze omgeving.

Het hogere deel van zeven lagen hoog is wel zichtbaar vanuit de omgeving. Ook hier zijn geen grote gevolgen voor het uitzicht omdat dit deel relatief slank is waardoor je er eenvoudig langs kan kijken waardoor het geen zichtlijnen blokkeert. De hoogbouw van Science Park bepaald het beeld mee dan deze nieuwe bebouwing. Verder zullen de bomen (platanen) aan het Archimedesplantsoen het hoge deel voor het grootste deel aan het zicht onttrekken. Dit alles samen maakt dat de gevolgen voor het uitzicht relatief klein zijn.

2.5 Bestemmingsplan

De ruimtelijk relevante uitgangspunten uit het stedenbouwkundig kader zijn juridisch vastgelegd in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Archimedesplantsoen omvat een bouwblok waarin circa 40 woningen en voldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan maakt het bouwvolume en de bestemmingen gemengd en verkeer mogelijk. De woonfunctie is de belangrijkste bestemming in plangebied.

Voor het bouwblok geldt de bestemming “Gemengd”, waarbij wonen in het gehele gebouw mogelijk wordt gemaakt. Hierbinnen zijn aan-huis-gebonden beroepen toegestaan (zoals een architectenbureau) en aan huis gebonden bedrijven (zoals een lijstenmakerij of een schoonheidsspecialist) toegestaan. Op de begane grond (de plint) bestaat de mogelijkheid tot horeca categorie 1, gericht op kleine etenswaren en alcoholvrije dranken en dienstverlening. Detailhandel, horeca categorie 2 t/m 5 zijn niet toegestaan.

Het bouwvlak is verdeeld in drie bouwhoogten. De voorgestelde bebouwing aan het Archimedesplantsoen trapsgewijs één laag hoog naast het schoolplein (maximale bouwhoogte 3 meter),

twee lagen hoog (maximale bouwhoogte 6) en langs het spoortalud zeven bouwlagen (minimale bouwhoogte 15 meter en maximale bouwhoogte 21 meter).

De (ruimtelijke) uitgangspunten staan per bestemming omschreven in Hoofdstuk 6 Juridische toelichting.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen 13 onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2).
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3).
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4).
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5).
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6).
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7).
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8).
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9).
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11).
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12).
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Het Rijk is verantwoordelijk voor deze nationale belangen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Consequenties voor dit plan

De onderwerpen en nationale belangen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, waaronder bestemmingsplannen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat gemeenten bestemmingsplannen vaststellen voor een "goede ruimtelijke ordening". De ladder voor duurzame verstedelijking is een hulpmiddel, dat een bijdrage levert aan een goede ruimtelijke ordening. In trede 1 wordt de regionale ruimte vraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen bepaald. Er is een regionale vraag naar woningbouw, dus trede 2 is aan de orde. In trede 2 gaat het om de vraag: "Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?"

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 aan de orde. Met bestemmingsplan Archimedesplantsoen wordt de ruimte in het stedelijke gebied optimaal benut.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de ladder duurzame verstedelijking.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Het gewijzigde Barro is op 1 juli 2014 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijkswaagen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

Consequenties voor dit plan

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen hebben invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

3.1.4 Luchthavenindelingsbesluit

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

In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op

bestemmingsplan_Archimedesplantsoen (vastgesteld)

basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen 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 zone's 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.

Het besluit tot wijziging van het luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid is met ingang van 4 november 2015 in werking getreden.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van de maximale bouwhoogten. Op grond van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol geldt hier een maximum bouwhoogte van 150 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (- 4,0 meter NAP). De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan worden toegestaan, blijven ruim onder de 150 meter vanaf het peil van Schiphol, te weten maximaal 21 meter. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied. Het LIB vormt op grond van het voornoemde geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De (geactualiseerde) Provinciale Structuurvisie is op 28 september 2015 vastgesteld door Provinciale Staten. 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 een 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 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 Noord- en Oost-Holland 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet door de beoogde verdichting in bestaand stedelijk gebied binnen de uitgangspunten van de provinciale structuurvisie.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) is een van de instrumenten vanuit de 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 6 oktober 2015 vastgesteld. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Prvs schrijft voor waaraan bestemmingsplannen 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.

Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) Voor onderhavig bestemmingsplan zijn geen beperkingen opgelegd vanuit de provinciale ruimtelijke verordening.

Artikel 33 Energie en duurzaam bouwen

1 Bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen,

bestemmingsplan_Archimedesplantsoen (vastgesteld)

kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa.

2 Nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

Strengere eisen van duurzaamheid: innovatieve oplossingen vanuit de gekozen wooncoöperatief voor energie en afvalstromen worden gestimuleerd. In paragraaf 5.5 wordt de Agenda Duurzaamheid besproken.

3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020

De provincie heeft op 25 mei 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. Afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers.
2. voorzieningen in de woonomgeving;
3. duurzaamheid en transformatie.

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten.

In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. Dit bestemmingsplan sluit aan bij de beleidsdoelstelling uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 met betrekking tot de netto toevoeging van 165.000 woningen in de periode tot 2040 die de provincie in de Metropoolregio Amsterdam nodig acht. Verder biedt dit bestemmingsplan meer ruimte aan de gedifferentieerde vraag naar woningen.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 en Koers 2025

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt de gemeente Amsterdam zichzelf regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen, efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambities zijn om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, de haven en huidige

bedrijventerreinen intensiever te gebruiken en ruimte te creëren voor waterberging.



Afbeelding: uitsnede Totaalvisiekaart Structuurvisie

Het stedelijk centrummilieu beperkt zich niet meer beperkt tot de historische binnenstad, maar zich uitrolt tot aan de ring A10. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, sluiten aan bij de in de Structuurvisie geformuleerde opgave van transformatie en verdichting binnen de ring A10.

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Amsterdam groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Om deze groei mogelijk maken en de druk op de woningmarkt te verlichten is in het actieplan Woningbouw de ambitie geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken, grotendeels door nieuwbouw en voor een gedeelte door transformatie. Koers 2025 is vastgesteld door college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Koers 2025 gaat in op welke locaties en onder welke condities en voorwaarden gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk zijn.

Bestemmingsplan Archimedesplantsoen sluit aan bij de doelstellingen uit de Structuurvisie en de Koers 2025.

3.3.2 Wonen in de Metropool Woonvisie Amsterdam tot 2020

Amsterdam is de stuwende kracht achter de economie van de regio en van Nederland als geheel. De regio Amsterdam ontwikkelt zich gestaag tot metropool waar steeds meer mensen willen wonen. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen, mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is dan ook essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken. Daarom heeft de stad een woonvisie opgesteld, die aangeeft hoe de woonstad Amsterdam zich tot 2020 kan ontwikkelen. De woonvisie is opgesteld in samenspraak met woningcorporaties, marktpartijen, belangenbehartigingsorganisaties en bewonersorganisaties in Amsterdam.

De 19e-eeuwse ring en de gordel 20-40, waar het plangebied deel van uitmaakt, zijn dichtbij het centrum van Amsterdam gelegen en zullen daar het komende decennium steeds meer bij gaan horen. Juist in dit gebied liggen mogelijkheden voor starters, de creatieve klasse en voor gezinnen die stedelijk willen wonen. Er is veel aanbod voor lage inkomens en het is van belang om een groot deel daarvan te behouden. In het woonbeleid voor dit gebied wordt gekozen voor:

- midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen leven;
- gezinnen die meer ruimte nodig hebben, maar wel stedelijk willen wonen;
- middenklasse;
- de creatieve kenniswerkers die combinatiemogelijkheden zoekt voor wonen en werken;
- jongeren en studenten;
- ouderen.

Door nieuwe mogelijkheden te bieden aan deze groepen, komen er door doorstroming meer woningen beschikbaar voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen. Speerpunten voor de 19e-eeuwse ring en de gordel 20-40 zijn:

- in het middensegment; op toplocaties voor het hogere segment;
- grote(re) woningen in de betaalbare huur en het middensegment voor mensen met kinderen;
- woon-werkwoningen in nieuwbouw of door ombouw van kantoorlocaties/bedrijfspannen;
- aanpasbare woningen in alle segmenten, zowel huur als koop;
- zorgwoningen.

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn in overeenstemming met de Woonvisie Amsterdam.

3.3.3 Gebiedsagenda

De Gebiedsagenda Watergraafsmeer 2016-2019 bevat de belangrijkste opgaven van het gebied op basis van gebiedsanalyses, specifieke gebiedskennis en bestuurlijke ambities. In de gebiedsagenda zijn o.a. de volgende specifieke strategische doelstellingen opgenomen:

- Betere match tussen vraag en aanbod van woningen, zodat ouderen en mensen met een beperking zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen.
- Minder wateroverlast door het realiseren van waterberging en meer gebruik van hernieuwbare energiebronnen.
- Betere ontsluiting van ontwikkellocaties (Amstelskwartier, Science Park).
- Beter onderhoud van de openbare ruimte.
- Beter behouden van leefbaarheid en sociale veiligheid in buurten waar vernieuwing en transformatie plaats vindt (Amstelskwartier, Eenhoorngebied, Middengebied Don Bosco, Jeruzalem en Science

Park).

In de Watergraafsmeer worden initiatieven voor nieuwe woonvormen of experimenten met andere organisatievormen als 'corporaties nieuwe stijl' gestimuleerd.

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn in overeenstemming met de Gebiedsagenda.

3.3.4 Horeca- en terrassenbeleid

Het horeca- en terrassenbeleid is uitgewerkt in de Horecanota stadsdeel Oost 2012. Het stadsdeel zit in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit. Horeca moet passen bij een buurt en de bewoners. In het horecabeleid is daarom ook aandacht voor maatschappelijk verantwoord horecabeleid en handhaving. Hieronder worden de voor dit bestemmingsplan relevante hoofdpunten van het beleid kort samengevat:

- I. Het stadsdeel zet in op kwalitatief hoogwaardige horeca;
- II. Het stadsdeel ziet horeca als onderdeel van een strategie om de levendigheid van buurten te vergroten. Bovendien ziet men in horeca de potentie om buurten te verbinden;
- III. Het is geen doel om het horeca aanbod sterk uit te breiden. Het stadsdeel wil nieuwe horecagelegenheden zoveel mogelijk clusteren in de gebieden in Oost waar al verschillende horeca en detailhandel is gevestigd om zo de aantrekkelijkheid van deze gebieden en de sector te versterken.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan ziet toe op de nieuwbouw van een woongebouw, waar op de begane grond ook andere functies mogelijk zijn zoals consument verzorgende dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening. Horeca kan de levendigheid van buurten te vergroten. Horeca categorie I op deze locatie nabij het station, is passend in het gebied.

horeca I: een bedrijf of inrichting gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals een cafetaria, snackbar, shoarmazaken, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon.

Additionele horeca wordt mede mogelijk gemaakt binnen het plangebied. Additionele horeca is ondersteunende horeca bij een andere hoofdfunctie van de begane grond het gebouw. Voorwaarde voor additionele horeca is dat terrassen niet zijn toegestaan. Het voorliggend bestemmingsplan maakt terrassen in het openbaar gebied bij zelfstandige horecavestigingen niet rechtstreeks mogelijk.

De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn in overeenstemming met het horeca- en terrassenbeleid.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Luchtkwaliteit

4.1.1 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 betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende 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 betekenende 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 betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende 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

Het college van B&W heeft in december 2009 de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam 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.

4.1.2 Plangebied

In het Besluit NIBM en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

1. een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
2. een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of kantoorlocaties met maximaal 100.000 m² bvo bij één ontsluitingsweg.

De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt voldoet aan situatie 2. Het geringe aantal woningen dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt zal niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Geconcludeerd wordt dat de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit, de uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.2 Geluidhinder

4.2.1 Wettelijke kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijv. gevoelige functies.

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 er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden. Daarnaast dient onderzocht te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.2.2 Akoestisch onderzoek

4.2.2.1 Geluidbelasting spoorverkeer

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. Het spoortracé Amsterdam Centraal - Diemen is het meest nabijgelegen spoortracé. De zonebreedtes langs een spoorweg worden bepaald door de waarden van de geldende geluidproductieplafonds op referentiepunten (zie tabel 2.2 in geluidsrapport bijlage 4). Indien de referentiepunten achter een geluidscherm zijn gelegen, worden de geluidproductieplafonds ervan niet beschouwd, wel die van de eerste voorkomende referentiepunten voorbij de beëindigingen van het geluidscherm. Ter hoogte van de planlocatie is conform het geluidregister op het maatgevende punt een scherm van 1, 5 meter aanwezig. De planlocatie is binnen de zone van de spoorlijn gelegen.

De geluidbelasting ten gevolge van spoortraject Amsterdam Centraal – Diemen bedraagt ten hoogste 76 dB Lden. Aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB Lden wordt niet voldaan. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt overschreden. Er moet sprake zijn van dove gevels.

4.2.2.2 Geluidsbelasting Rangeerterrein

De invloed van het rangeerterrein Watergraafsmeer is bepaald op basis van het door Prorail ter beschikking gesteld bronmodel Watergraafsmeer.

De geluidbelasting ten gevolge van het rangeerterrein Watergraafsmeer bedraagt ten hoogste 61 dB Lar,Lt. Aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB Lar,Lt. wordt niet voldaan. Er moet sprake zijn van dove gevels. De optredende piekniveaus bedragen ten hoogste 56 dB(A) Lmax. Aan de voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) (nachtperiode) wordt voldaan.

4.2.2.3 Geluidbelasting wegverkeer

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg of spoor, is afhankelijk van het aantal rijstroken of sporen en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk).

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Carolina MacGillavryweg bedraagt ten hoogste 40 dB Lden. Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden wordt voldaan.

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Kruislaan bedraagt te hoogste 45 dB Lden. Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden wordt voldaan.

4.2.2.4 Geluidbelasting Van Koetsveldschool

Het stemgeluid afkomstig van het schoolplein van de Van Koetsveldschool is meegenomen in het kader van een goede ruimtelijke ordening in de akoestische afweging. Als uitgangspunten voor de geluidsmodellering is aangehouden:

17 kinderen van de boven- onder en middenbouw, in totaal ca. 50 spelende kinderen. Iedere groep heeft 5 puntbronnen van 0.5 uur dus in totaal 15 bronnen verdeeld over het terrein. De 17 kinderen per groep zijn verdeeld over 5 puntbronnen. Op basis van de metingen bij de ABC school (A'foort) is gerekend met de volgende kentallen:

- Bovenbouw: L(W,A) van 85 dB(A)
- Middenbouw: 80 dB(A)
- Onderbouw en jonger: 75 dB(A)

De geluidbelasting ten gevolge van spelende kinderen op de speelplaats van de naast gelegen Van Koetsveldschool bedraagt ten hoogste 45 dB(A) Lar,Lt. Aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB Lar,Lt. wordt voldaan. De optredende piekniveaus bedragen ten hoogste 56 dB(A) Lmax. Aan de voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) (nachtperiode) wordt voldaan.

4.2.3 Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het bevorderen van een aanvaardbaar woon – en leefklimaat. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties én om Amsterdams geluidsbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaa. In dat verband stelt Amsterdam elke vijf jaar een geluidkaart en een actieplan geluid vast. Dit actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeer.

In het Actieplan Geluid Amsterdam is aangegeven wat Amsterdam doet om geluidoverlast in de stad zoveel mogelijk te beperken. Het actieplan richt zich vooral op het geluid van het wegverkeer. Wegverkeer veroorzaakt ook de meeste geluidhinder van de in de richtlijn genoemde bronnen, zoals blijkt uit de resultaten van de Geluidkaart. Het Actieplan Geluid is op 29 maart 2016 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige functies binnen de zones zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij het ontwerpen van een bouwplan dient dat al te worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivering van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

Het Amsterdams geluidbeleid biedt de basis en het gereedschap voor het maken van een evenwichtige afweging van belangen. In het beleid zijn mogelijke maatregelen beschreven die kunnen worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bereiken. Deze

maatregelen zijn niet uitputtend bedoeld. Andere oplossingen zijn mogelijk mits aangetoond wordt dat het doel, rustig slapen met open raam, wordt behaald.

Tevens heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld. Het geluidbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit.

4.2.4 Cumulatie geluidsbelasting

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidsbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidsbelasting als de gecumuleerde geluidsbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

Indien een plan binnen de zone van meer dan één geluidbron ligt, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidsbelasting als de gecumuleerde geluidsbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde, dit komt bij onderhavig plan neer op een toetsingswaarde van 71 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting railverkeerslawaai bedraagt maximaal 71 dB. Er wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidbeleid.

In de bijlagen bij de toelichting is het (ontwerp) Besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder opgenomen, alsmede het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek. Deze voldoen aan het Amsterdamse geluidbeleid.

4.2.5 Conclusie voor plangebied

Woningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige gebouwen. De woningen bevinden zich binnen de zones langs diverse wegen binnen de bebouwde kom, de spoorweg Amsterdam Centraal-Diemen, het Rangeerterrein Watergraafmeer. Om die reden is een onderzoek Wet geluidhinder verricht.

Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast. De berekende geluidsbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB.

De berekeningen van de geluidsbelastingen L_{den} zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

Vanwege geluid dat afkomstig is van het spoortraject Amsterdam Centraal- Diemen en het Randeerderrein Watergraafsmeer worden de voorkeursgrenswaarden overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB voor spoorweglawaai wordt op de locatie overschreden, er zijn dove gevels benodigd.

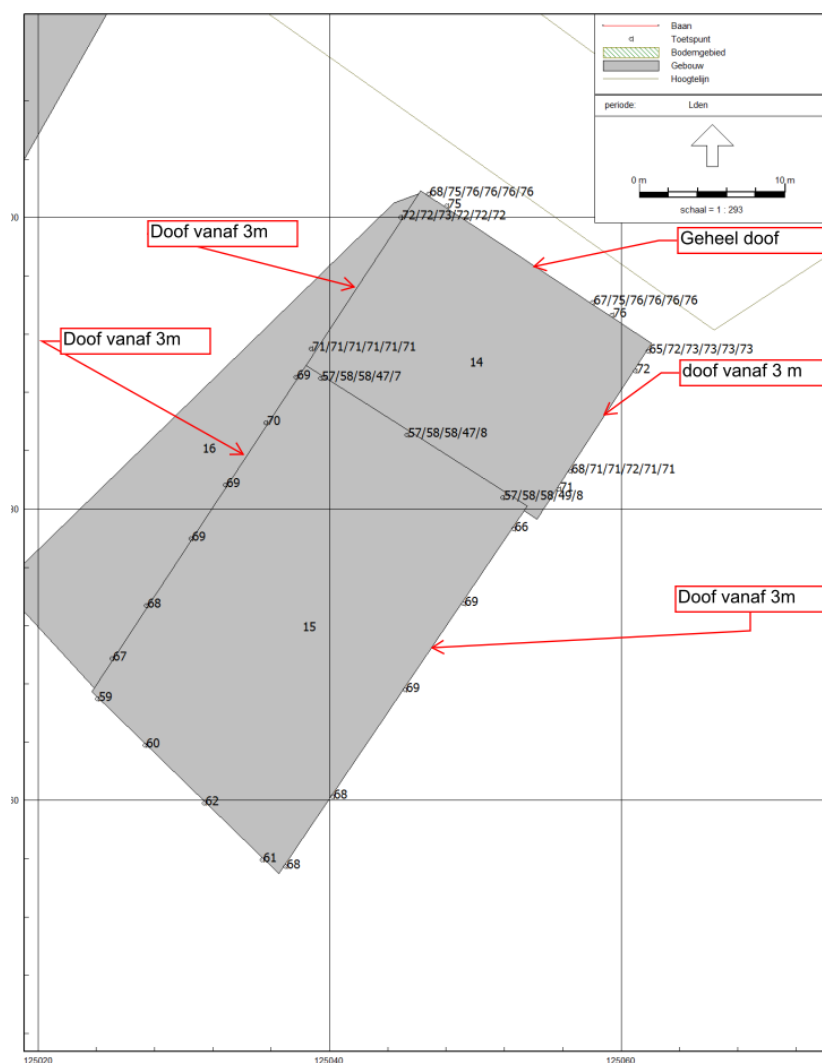
De gecumuleerde geluidbelastingen LVL_{cum} voldoen overal aan de in het Amsterdams geluidbeleidgestelde grenswaarde (hier: 63+3 = 66 dB). Er zijn ten aanzien van de gecumuleerde geluidbelastingen aanvullende maatregelen in de vorm van dove gevels of viesgevels benodigd.

In het rapport wordt geadviseerd om voor de woningen de volgende hogere waarden aan te vragen:

Spoorweg Amsterdam Centraal- Diemen: 68 dB.

Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan zal tevens het ontwerpbesluit hogere waarden ter inzage worden gelegd.

Er is sprake van 'dove' gevels ten gevolge van het railverkeer en het Rangeerterrein.



Afbeelding: benodigde aanvullende maatregelen plangebied

Het gemeentelijk geluidbeleid staat toe dat dove gevels worden onderbroken door gevelconstructies zoals verglaasde balkons, loggia's en serres of vergelijkbare voorzieningen. Op de aldus afgeschermdde woninggevel wordt de geluidbelasting teruggebracht tot bij voorkeur de voorkeursgrenswaarde (48 dB), zodat in de gevel te openen ramen en deuren kunnen worden geplaatst en dus verblijfsruimten mogelijk worden gemaakt. De minimale afmetingen van deze onderbrekingen zijn:

- 3 m² vloeroppervlakte;
- 1,3 m breedte.

De uiteindelijke grootte van de onderbreking wordt bepaald door de benodigde geluidreductie en de benodigde spuicapaciteit. In de verglaasde balkons/loggia's dienen openingen te worden opgenomen met een zodanig oppervlakte dat, conform het gemeentelijk geluidbeleid, de tussenliggende ruimte buitenluchtkwaliteit heeft. De buitenluchtkwaliteit is in het Amsterdams geluidbeleid gekoppeld aan de Bouwbesluiten voor spui-ventilatie van de aan het balkon/loggia grenzende verblijfsruimten. De daarvoor benodigde bouwkundige ventilatievoorzieningen in de buitenschil van het verglaasde balkon/loggia zijn permanent geopend en dus niet afsluitbaar.

Op 30 maart 2017 heeft er een overleg van het TAVGA plaatsgevonden en is het geluidsonderzoek beoordeeld. Het TAVGA heeft met het plan ingestemd.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 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. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

4.3.2 Plangebied

Op 7 juli 2016 is door CRUX een milieuhygiënisch bodemonderzoek verricht ten behoeve van de ontwikkeling van het Archimedesplantsoen. Uit het onderzoek blijkt dat het risico zeer klein is dat er historische verdachte activiteiten hebben geleid tot omvangrijke, tot op heden onbekende, gevallen van bodemverontreinigingen.

In de omgeving van de onderzoekslocatie zijn een aantal bodemonderzoeken verricht en hebben enkele (beperkte) bodemsaneringen plaatsgevonden. Er lijkt geen aanleiding te zijn om te vermoeden dat zich een afwijkende (ten opzichte van de te bodemkwaliteitskaart) situatie zou kunnen voordoen. De onderzoekslocatie bevindt zich in zone 2 (Watergraafsmeer, gebiedsnummer 137): zowel de bovengrond als de ondergrond voldoen aan de klasse 'Wonen'.

Conclusie voor het plangebied

De onderzochte grond is tot de maximale onderzoeksdiepte van 4,0 m-mv maximaal licht verontreinigd met de onderzochte parameters. Daarnaast wordt geconcludeerd dat de grond ter plaatse van de projectlocatie niet (sterk) verontreinigd is met asbest. Het grondwater ter plaatse is ten hoogste licht verontreinigd met de onderzochte parameters. Nader onderzoek is derhalve niet noodzakelijk. Het

onderzoek is als bijlage opgenomen. Bij werkzaamheden in de bodem dient maximaal rekening te worden gehouden met 'basisklasse' volgens de veiligheidsmaatregelen conform de CROW-publicatie 132 'werken met verontreinigde grond en grondwater'.

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

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 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.

De externe veiligheidsregelgeving is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en Besluit buisleidingen en externe veiligheid. De regelgeving is gekoppeld aan de Wet ruimtelijke ordening.

Bij ruimtelijke besluiten moet worden getoetst aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants.

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.

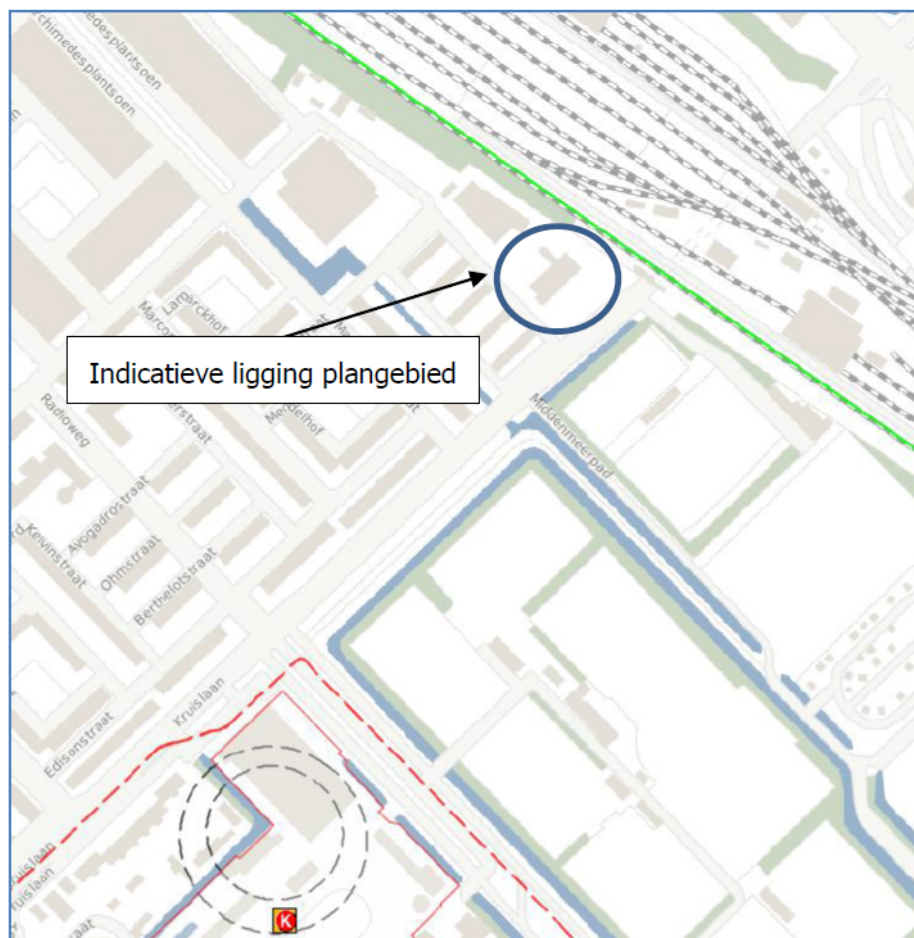
(Beperkt) kwetsbare objecten

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.

4.4.2 Plangebied

Een woongebouw wordt geclassificeerd als kwetsbaar object. Om na te gaan welke risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd. De navolgende figuur laat een uitsnede zien met daarop de risicobronnen in de omgeving.



afbeelding: globale aanduiding plangebied met spoorlijn route 470

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Sinds het Basisnet vanaf 2016 van kracht is, moeten gemeenten in hun bouwplannen rekening houden met het Basisnet. Het plangebied ligt in de buurt van een spoorroute waar transport van gevaarlijke stoffen (benzine) mogelijk is. Conform de Regeling basisnet behoort dit spoortraject tot Route 470, routedeel B. Deze spoorweg heeft geen plaatsgebonden risico-contour.

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

In 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. Het Bevt gaat, net als het Bevi, uit van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Uitgaande van de in de Bevb voorgeschreven rekenmethodiek met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico

kunnen de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot dit plan worden beschouwd.

Conform artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) dient het groepsrisico en de verandering daarin verantwoord te worden. In lid 2 van dit artikel zijn mogelijke uitzonderingen benoemd. Afhankelijk van de hoogte van het groepsrisico en de hoogte van de stijging kan de verantwoording achterwege gelaten worden. Het plangebied ligt op een afstand groter dan het invloedsgebied van de transportroute conform het HART (Handleiding Risicoanalyse Transport) , waardoor er geen risicoberekeningen nodig zijn. Een verantwoording van het groepsrisico is niet noodzakelijk omdat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt en met minder dan 10% toeneemt. Hetzelfde geldt voor de spoorroutes 30 en 280, welke op respectievelijk 2300 en 1400 meter afstand liggen van het plangebied.

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 voorgemeenten 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). Waar relevant wordt in dit Handboek aangegeven op welke punten het Bevb afwijkt van de systematiek van het Bevi.

Indien het belang van de functie van de dubbelbestemming Leiding zo zwaarwegend is dat er eigenlijk geen ruimte meer is voor een ander gebruik van de grond, dan kan worden afgezien van een dubbelbestemming en gekozen worden voor een 'gewone' bestemming. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een leidingstrook of leidingstraat. Dit is een strook grond die in gebruik is (of gereserveerd) voor meerdere leidingen. Dan kan gekozen worden voor een bestemming Leiding - Leidingstrook. Bij een specifieke leiding kan dit ook voorkomen. Dit is de belemmeringszone.

Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bij de toepassing van het bestemmingsplan specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. Binnen een dergelijk gebied spelen dan belangen die het nodig maken dat eerst een onderzoek of een nadere afweging plaatsvindt, voordat een functiewijziging of omgevingsvergunning kan worden verleend. In dat geval zal de tussenstap van een wijziging of vergunning nodig zijn. Een gebiedsaanduiding is geen bestemming. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en (deel-) gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend.

In alle gevallen gaan gebiedsaanduidingen vergezeld van een daarop betrekking hebbende regeling in de planregels. Er worden geen gebiedsaanduidingen opgenomen louter als signalering voor bijvoorbeeld een bepaalde milieucontour. Het bestemmingsplan is hiervoor niet bedoeld. Bij de buisleidingen gaat het om de gebieden van de veiligheidscontouren (PR-contour en invloedsgebied GR).

Het gaat hierbij dus niet om de gronden waar de buisleidingen zelf liggen met de belemmeringenstrook, maar om de zones aan beide zijden van de belemmeringenstrook waar het om veiligheidsredenen gewenst is bepaalde functies en gebouwen wel of niet toe te staan en nadere eisen te stellen. Uitgangspunt in het Bevb is dat het PR voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de

belemmeringenstrook ligt.

Het plangebied ligt in de buurt van een leiding ter behoeve van aardgastransport. Dit betreft een 16 inch buisleiding met een druk van 40 bar. Volgens de kentallen heeft deze leiding een invloedsgebied van 170 meter. Gezien het plangebied op ruim 300 meter afstand ligt, is de aanwezigheid van deze buisleiding geen belemmering.

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.

Tot slot bevindt zich nog een inrichting met een ammoniakkoelinstallatie in de buurt. Deze inrichting heeft geen risicocontouren die strekken tot over het plangebied. Daarmee is deze inrichting geen belemmering voor het plangebied.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Er wordt een gevoelige functie mogelijk gemaakt op circa 20 meter van de spoorlijn. Bij eventuele nieuwbouw zal op basis van artikel 7 van het Bevt, rekening moeten worden gehouden met de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op het spoor. Daarbij gelet op de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien op het spoor een ramp voordoet.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Mobiliteit

5.1.1 Bereikbaarheid

Het plangebied wordt goed ontsloten via het wegennet van Amsterdam. De wijk is ingericht als een 30 km zone. De entree van de wijk is de Max Plackstraat vanaf de Kruislaan. Het Archimedesplantsoen is de enige directe ontsluiting voor de auto. Hierdoor is het voor de hand liggend een parkeeroplossing op eigen kavel te ontsluiten vanaf het Archimedesplantsoen.

Het openbaar vervoer is vanuit het plangebied zeer goed te bereiken. Het station Amsterdam Science Park is naastgelegen.

Ook voor langzaam verkeer is de ontsluiting goed. Een deel van het bestemmingsplangebied heeft de bestemming "Verkeer-3" en is autovrij. De fietser is in het plangebied te gast. Nood en hulpdiensten kunnen het autovrije gebied goed bereiken via de Kruislaan of het Archimedesplantsoen.

5.1.2 Parkeerbeleid

Tot op heden voorziet de gemeentelijke bouwverordening in stedenbouwkundige regels voor parkeren in geval van de bouw van een gebouw. Met de stedenbouwkundige bepalingen in de gemeentelijke bouwverordening beschikt de gemeente over de mogelijkheid om bij ruimtelijke ontwikkelingen eisen te stellen aan het parkeren. Op 29 november 2014 is de zogenaamde Reparatiwet BZK 2014 in werking getreden. Door de inwerkingtreding is een wijziging in de Woningwet van kracht geworden waardoor de stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening komen te vervallen en daarmee ook één van de instrumenten voor regulering van het ruimtegebruik voor parkeren. Doelstelling is om het instrument 'stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening' te vervangen door een ander instrument, namelijk 'het bestemmingsplan'. Concreet houdt dit in dat stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten worden opgenomen in bestemmingsplannen. Dit is met name van belang voor het parkeren.

Voor bestaande bestemmingsplannen geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking. Voor nieuwe bestemmingsplannen vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening na vaststelling. In dit bestemmingsplan is bedoeld om aan te sluiten bij de hiervoor geschetste doelstellingen van de wetswijziging. Dit betekent dat de parkeernormen die voordien gehanteerd werden bij (bouw)plantoetsing aan de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening nu aan de bestemmingsplannen gekoppeld gaan worden.

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het tegenwoordig toegestaan om in een bestemmingsplan regels op te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels (artikel 3.1.2 lid 2 sub a Bro). Of met andere woorden: het is tegenwoordig mogelijk om aanvragen omgevingsvergunningen te toetsen aan (beleids)regels die niet in het bestemmingsplan zelf zijn opgenomen, maar in een separaat beleidsdocument. Dit betekent dat de werkwijze / het toetsingskader (parkeerbeleid en parkeernormen) bij toetsing van aanvragen voor omgevingsvergunningen vergelijkbaar is met de voorheen gehanteerde werkwijze / toetsingskader met de bouwverordening. Het gevolg van de overheveling van juridische grondslag (van bouwverordening naar bestemmingsplan) is dat, net als nu het geval is, omgevingsvergunningen voor bouwactiviteiten en/of afwijking van het bestemmingsplan, ook na inwerkingtreding van voorliggend parapluplan, dienen te voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Vrij

vertaald en met andere woorden: “per saldo verandert er niets wat (bouw)plantoetsing betreft”.

In bestemmingsplannen dient voor het parkeren een algemene 'voorwaardelijke verplichting' te worden voorgeschreven waarmee wordt geregeld dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid. In navolging van de voorheen geldende werkwijze onder de werking van de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening (zie hiervoor onder “aanleiding”), wordt het maken van een afweging over het parkeerbeleid met voorliggend bestemmingsplan gekoppeld aan besluitvorming inzake omgevingsvergunningen voor het bouwen van gebouwen.

Het geldende parkeerbeleid is uitgebreid uiteengezet in een separate beleidsnota. Op 7 juni 2017 heeft de raad van Amsterdam hiervoor de 'Nota Parkeernormen Auto' vastgesteld. Het parkeerbeleid is op 1 juli 2017 in werking getreden. Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oude beleid zijn:

- De verplichte minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen komt te vervallen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen wordt lager. Waar in het oude beleid een minimumverplichting geldt van 0,6 tot 1 parkeerplaats per woning, is dit nu afhankelijk van de woninggrootte (< 30 m² geldt een norm van 0,1-1 pp per woning, 30-60 m² geldt een norm van 0,3-1 pp per woning en woningen >60 m² geldt een norm van 0,6-1 pp per woning)
- Er komt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
- De verplichte minimumparkeernorm voor kantoren komt te vervallen er geldt nu alleen een maximumnorm.
- Voor voorzieningen wordt in het nieuwe beleid maatwerk geleverd.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen ondergescheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd. Onderhavig plangebied is aangemerkt als B-locatie. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Het parkeerbeleid kan in de toekomst wijzigen. Voor de toepassing van het parkeerbeleid dient op grond van de bepalingen van dit bestemmingsplan uitgegaan te worden van de meest recente versie van het vastgestelde en inwerking getreden beleid. Het parkeerbeleid is voor een ieder raadpleegbaar op internet.

5.2 Infrastructuur

5.2.1 Beleid

Spoorwegwet

De spoorwegwet (vastgesteld 23 april 2003) regelt de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsook het verkeer over spoorwegen. Ter bescherming van de hoofdspoorwegen is het verboden zonder vergunning van gebruik te maken van de hoofdspoorwegen en de daarnaast gelegen gronden. Voor werkzaamheden binnen 6 meter uit het (teen) talud, het oprichten van

bouwwerken, inrichtingen, kabels, leidingen of beplantingen, dient een vergunning te worden aangevraagd op basis van de Spoorwegwet.

5.2.2 Ondergronds bouwen

Voor ondergrondse bouwwerken geldt dat dit bestemmingsplan kelders en souterrains onder woningen, winkels, bedrijven in beginsel toelaat. Deze ondergrondse bouwwerken worden in dit bestemmingsplan aangemerkt als bijzondere bouwlaag. In de algemene regels (hoofdstuk 3 van de planregels) is hiervoor een regeling opgenomen. Voor de diepte van kelders en souterrains (bijzondere bouwlaag) is bepaald dat die maximaal één bouwlaag diep mogen zijn. Hierbij dient rekening te worden gehouden met spoortalud.

Conclusie voor het plangebied

Bij ontwikkeling van het plangebied moet de spoorligging worden geborgd. Bij werkzaamheden binnen 6 meter van het spoortalud moet een vergunning worden aangevraagd op basis van de Spoorwegwet. Het aspect infrastructuur levert geen belemmeringen op voor onderhavig plan.

5.3 Trillingen railverkeer

Prorail heeft in het kader van het wettelijke vooroverleg aanbevolen om onderzoek te doen naar de effecten van trilling van railverkeer aangezien de nieuwe woningen in de nabijheid van het spoor geprojecteerd zijn. Om meer inzicht te krijgen op het risico van trillingshinder wordt door DPA Cauberg-Huygen een trillingsonderzoek uitgevoerd.

Voor de beoordeling van de trillingssterkte in de woning is gebruik gemaakt van SBR richtlijn B uit 2006. Het uitgangspunt is een worst-case benadering waarbij een relatief ongunstige eigenfrequentie van de vloer is gekozen en gezocht is naar de treinen die veel trillingen bij deze frequentie veroorzaken. Dit past bij een beoordeling die is gebaseerd op de maximale trillingssterkte (V_{max}). Het technische ontwerp van de gebouwen is echter nog niet bekend. Door bij het ontwerp van het gebouw al rekening te houden met de trillingen, kan een constructie worden gekozen die veel meer weerstand biedt tegen de trillingen. Dit kan bijvoorbeeld door bij het ontwerp van de vloeren rekening te houden met de eigenfrequenties van de vloer en te zorgen dat deze frequentie bij 15 Hz of hoger komt te liggen. Aanvullend onderzoek is nodig om het effect van trillingsreducerende maatregelen te bepalen.

De maatregelen zijn allen technisch van aard en worden nadrukkelijk meegenomen in de tender. Er is aanvullend onderzoek nodig om de aard en omvang van de maatregelen uit te kunnen werken. Vanwege de technische aard is dit voor het bestemmingsplan niet noodzakelijk. Het is immers voldoende aannemelijk dat door technische maatregelen de trillingshinder geen onevenredige inbreuk zal maken op het woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners.

5.4 Water

5.4.1 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.

5.4.2 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 een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. 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

Het projectgebied ligt op 200 meter afstand van een tertiaire waterkering. Het plangebied ligt op voldoende afstand van de kernzone en binnenbeschermingszone.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding 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. Demping 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.

In het kader van dit bestemmingsplan is er geen sprake van demping van oppervlaktewater. In de huidige situatie is geen bebouwing aanwezig. Compensatie van circa 1122 m² verharding is daarom noodzakelijk. 444 m² van 1122 m² is gereserveerd voor parkeren en kan eventueel halfverhard worden uitgevoerd. Maar er wordt uitgegaan van maximale verharding in het kader van de compensatie.

Onder bepaalde voorwaarden kan demping 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 wel compensatie noodzakelijk, er zal gebruik moeten worden gemaakt van methoden voor alternatieve berging.

Hemelwaterafvoer

Op basis van het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRP) is het streven om regenbui van 60 mm per uur te kunnen verwerken zonder schade in de huizen en blokkade van grote gemeentelijke verkeersknooppunten. Hierbij wordt circa 20 mm per uur verwerkt door de riolering, de andere 40 mm per uur wordt in de openbare en particuliere ruimte geborgen en/of via de openbare ruimte afgevoerd.

Bij de inrichting van de openbare- en private ruimte gelden de volgende uitgangspunten:

- Het hemelwater zoveel mogelijk vast houden in tuinen, op verhard oppervlak, groene daken, et cetera;
- Op basis van lokale factoren wordt bepaald waar hemelwater het beste kan worden geborgen op het particuliere perceel of in de openbare ruimte;
- Ook kan gedacht worden aan laagwaardige toepassingen van regenwater in en rond het plangebied.

De huidige kavel van het Archimedesplantsoen is grotendeels onverhard en gaat voor 1122 m² bebouwd worden. Daarnaast worden de omringende gronden heringericht en deels verhard. De voorkeur in dit plan is het creëren van groene daken, zie <https://www.rainproof.nl/begroeid-dak>. Een groen dak kan mogelijk 40 mm regenwater verwerken. Het overige regenwater en de toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden in oppervlaktewater (10 % oppervlak) of in het 'vergroenen' van openbare ruimte. Op het perceel zelf zal dit niet lukken, daarom zal het rainproof maken van deze locatie integraal

worden meegenomen bij de beheer en herinrichting van de Watergraafsmeer (plangebied Middenmeer).

Middels een waterboekhouding voor dit gebied als geheel kunnen nieuwe bergingsgebieden ter compensatie van dit plangebied gereserveerd worden.

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitlogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.

Kabels en leidingen

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

Grondwater

Het plangebied ligt nabij het spoortalud waar een hoge grondwaterstand wordt verwacht (overgang talud naar laag maaiveld). Dit kan gevolgen hebben voor het ondergronds bouwen. Het bestemmingsplan maakt kelders en ondergrondse parkeergarages mogelijk. Het plan wordt voorgelegd aan Waternet ter toetsing.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Archeologie

Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Erfgoedwet. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2019 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Erfgoedwet 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

Voor het plangebied is op 3 februari 2016 een archeologische quickscan uitgevoerd. De Quickscan geeft een overzicht van de 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.

Conclusie

Voor deze locatie geldt een lage verwachting en vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Voor het plangebied geldt wel de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten en Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten. Het aspect archeologie vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig plan.

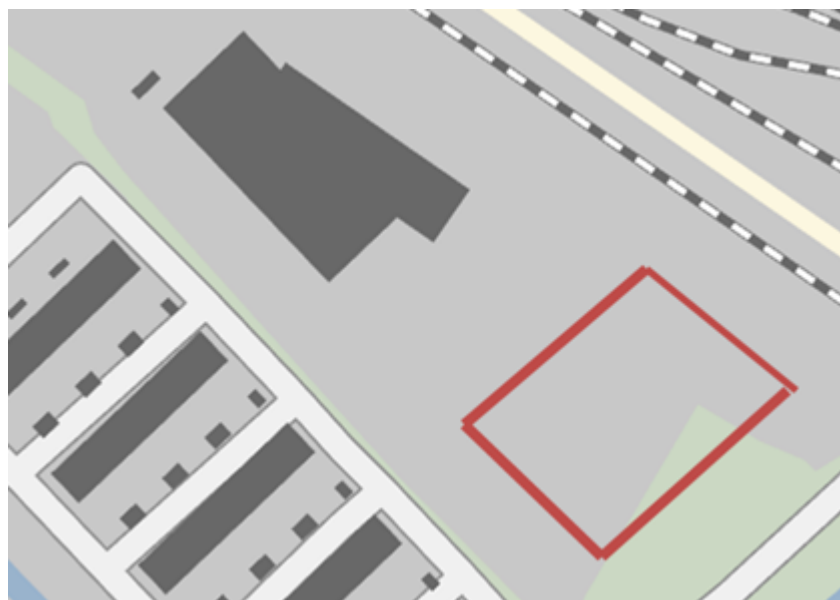
5.5.2 Cultuurhistorie

Beleid

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.

Plangebied

Gelet op de provinciale waardenkaart Landschap & Cultuurhistorie is het voorliggende plangebied aangegeven als landschapstype 'Stedelijk'.



Afbeelding: uitsnede provinciale waardenkaart Landschap en Cultuurhistorie

In het plangebied is getracht aansluiting te zoeken bij het oorspronkelijke beeldkwaliteit van de gebouwde omgeving.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie levert geen belemmeringen op voor onderhavig plan.

5.6 Natuurbescherming

5.6.1 Kader

Wet natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Het beschermen van soorten en gebieden is vastgelegd in deze wet, waarbij aansluiting is gezocht van de natuurwetgeving op het omgevingsrecht.

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren.

De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Ecologische Hoofdstructuur, landelijk en provinciaal beleid

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingzones vastgelegd. Dit Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voormalig Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

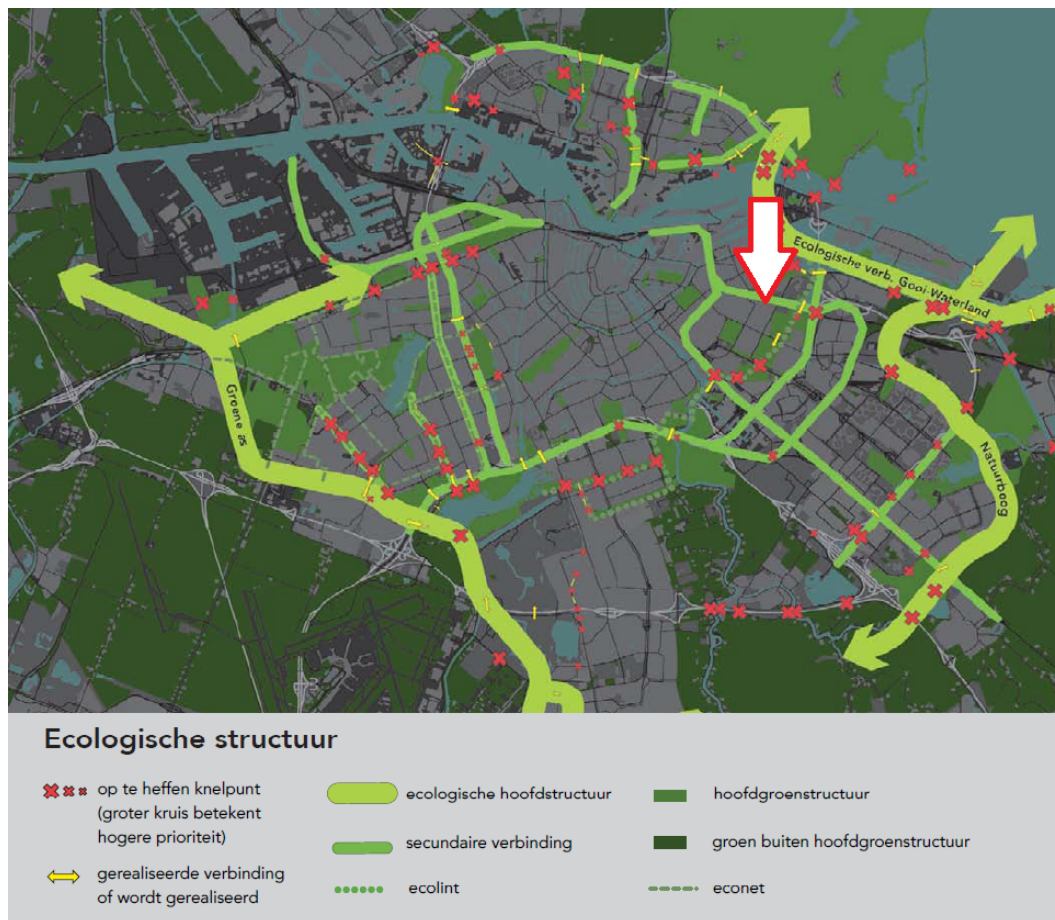
Eens per tien jaar worden er zogenoemde 'Rode Lijsten' opgesteld met soorten die uit Nederland zijn verdwenen of dreigen te verdwijnen. Voor het Ministerie van EZ zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

In de structuurvisie van Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor functiewijzigingen, die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Eventuele wijzigingen kunnen aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.

Ecologische structuur, Amsterdams beleid

Een uitwerking van de "Structuurvisie 2040" is de ecologische visie. Deze is in juli 2012 door de Gemeenteraad vastgesteld. De onderstaande kaart laat de ecologische structuur zien, zoals die door (grondgebonden) dieren wordt gebruikt. Er is de afgelopen jaren enorm geïnvesteerd in de ecologische zones, behalve voor de versterking van de biodiversiteit is het voor bewoners een belangrijke mogelijkheid om in de buurt te recreëren of even te bekomen van de bruisende stad.

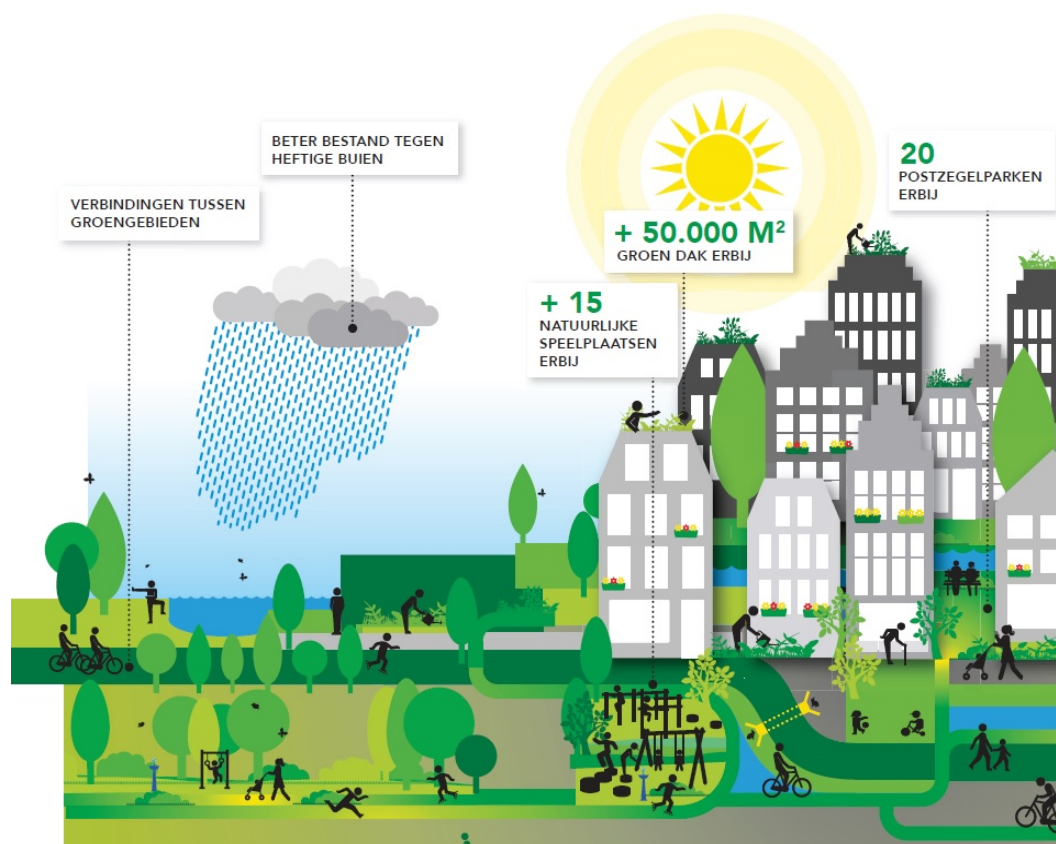


Afbeelding: uitsnede Ecologische structuur

Het plangebied ligt tegen een secundaire verbindingszone aan. De ecologische hoofdstructuur is al voor een groot deel ingericht, echter zijn er nog wel een aantal knelpunten in de vorm van infrastructuur of onvoldoende natuurlijke inrichting. Doel is om deze barrières voor dieren weg te nemen en waar mogelijk de kwaliteit van het groen te verbeteren. Het uitgangspunt is om werk met werk te vervolmaken, wanneer projecten in of nabij de ecologische structuur afspelen dient er altijd een stadsecoloog te worden betrokken in het proces om de kansen te benutten.

Agenda Groen 2015-2018

Amsterdam heeft veel groen. Omdat veel Amsterdammers geen tuin hebben, heeft het groen in en om de stad een bijzondere functie: het is de tuin van alle Amsterdammers.



afbeelding: agenda groen

De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarnaast kan groen bijdragen aan meer biodiversiteit in de stad. De gemeente Amsterdam zet de komende jaren in op 50.000 m² extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket.

Het is wenselijk om bij nieuwbouwplannen zoveel mogelijk natuurinclusief te bouwen. Men moet hierbij denken aan het inpassen van verblijfplaatsen voor vogels en vleermuizen in gebouwen of objecten, het creëren van faunapassages bij infrastructuur en de omgeving inrichten met schuil- en foerageergebied voor soorten zoals de huismus (zoals bv inheemse bloemen, kruiden en heesters, mussenhaag).

De agenda Groen ondersteund samenwerkingsverbanden tussen bewoners, organisaties en professionals op het gebied van groeninitiatieven.

Gedragscode Amsterdam

De gedragscode Amsterdam (2009-2018) beschrijft de voorzorgsmaatregelen die men moet nemen voor de instandhouding van beschermde soorten, danwel de versterking hiervan. De gedragscode kan worden toegepast bij bestendig beheer en onderhoud.

5.6.2 Plangebied

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is geen aangewezen beschermd gebied volgens de Wet natuurbescherming. 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 Wet Natuurbescherming.

In het plangebied zijn geen beschermde plantensoorten waargenomen (veldbezoek 15 november 2015). Deze worden hier ook niet verwacht. Tevens is gekeken naar potentiële verblijfplaatsen van vleermuizen in de te kappen bomen. Omdat de bomen hiervoor niet geschikt zijn; geen holtes en loszittende schors, worden hier geen vleermuizen verwacht. Tevens vormen de te kappen bomen geen potentiële vliegroute en/of essentieel foerageergebied. Vervolgonderzoek naar vleermuisverblijfplaatsen is daarom niet nodig.

Er is gekeken naar (potentiele)verblijfplaatsen van algemene vogelsoorten en van vogels waarvan het nest het gehele jaar rond is beschermd. Er zijn geen nesten waargenomen. In een van de bomen is wel nestmateriaal aangetroffen van vermoedelijk een houtduif. Dit nest is, mits in gebruik, slechts in de broedperiode (maart- augustus) beschermd. Het struweel (hoofdzakelijk braam) is geschikt als broedbiotoop voor bijvoorbeeld de heggemus, merel, winterkoning en dient daarom eveneens buiten het broedseizoen te worden verwijderd. Onder en tussen het struweel zijn holen van konijnen aanwezig.

Conclusie

Indien het nest van de houtduif en het struweel ongemoeid blijft tijdens (broed)gebruik is een ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming niet nodig voor de beoogde ontwikkelingen. Verder bevindt het plangebied zich niet in de nabije omgeving van een Natura-2000 gebied en is het ook niet gelegen in de Hoofdgroenstructuur.

Op grond van het voornoemde levert het aspect natuurbescherming op voorhand geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

5.7 Duurzaamheid

5.7.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

5.7.2 Agenda Duurzaamheid Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

- Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstof-dioxide 35% lager dan in 2015;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
- Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
- In 2025 is de CO₂-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.

5.7.3 Stadsdeel Oost

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het voormalige 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;
- buitengevelisolatie;
- zonnecollectoren en zonnepanelen;
- windmolens;
- oplaadpalen voor elektrisch vervoer.

Groene daken

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. 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 gerealiseerd moeten worden (te denken aan een opbouw op het dak t.b.v. de toegang van het dak) zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden. Het is daarom niet wenselijk om deze 'dakopbouwen' bij recht mogelijk te maken.

Buitengevelisolatie

DMB heeft aangegeven dat het 'na-isoleren van de buitengevel maximaal 30 cm bedraagt'. Indien blijkt dat de gewenste gevelisolatie niet past binnen de bouwregels (bouwwak), is het niet gewenst dat hier een procedure voor gevolgd moet worden. Daarom wordt geadviseerd om de algemene bouwbepalingen in bestemmingsplannen dusdanig te formuleren zodat buitengevelisolatie bij recht mogelijk is.

Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windmolens

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 vergunningsvrij (bijlage 2, artikel 2, onder 6 van het BOR); in andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Windmolens

Er zijn twee verschillende soorten windmolens denkbaar: kleine windmolens op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windmolens geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk worden gemaakt tot maximaal 5 meter hoog.

De grote windmolens (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen te veel factoren een rol. Indien een windmolen gerealiseerd wordt, zal hier een aparte bestemmingsplanprocedure of een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor gevolgd moeten worden.

Oplaadpalen

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van circa 1,5 meter hoog. Deze palen zijn met name gewenst binnen de verkeersbestemmingen. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de verkeersbestemmingen; het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die onderdeel zijn van het straatmeubilair en zodoende ten dienste van de verkeersbestemming zijn. Binnen de verkeersbestemmingen is bepaald wat de maximale bouwhoogte mag zijn van diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De oplaadpalen passen binnen deze bepalingen.

Duurzaamheid in plan

Het ultieme streven is om bouwplan te maken dat bestendig is in de tijd. Reductie van CO₂-uitstoot, energiegebruik en milieubelasting speelt hierbij een belangrijke rol. Denk hierbij aan een goed geïsoleerd

gebouw met dusdanige structuur en ontsluiting dat het voor meerdere functies geschikt is. Dit geeft gebouwen de mogelijkheid in de toekomst te veranderen met behoud van een energiearme opzet. Daarnaast zullen de gebouwen, door de aanscherping van de wettelijke EPC norm, duurzaam worden uitgevoerd.

De voorkeur in dit plan is het creëren van groene daken, zie <https://www.rainproof.nl/begroeid-dak>. Een groen dak kan mogelijk 40 mm regenwater verwerken. Het overige regenwater en de toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden in oppervlaktewater (10 % oppervlak) of in het 'vergroenen' van openbare ruimte. Op het perceel zelf zal dit niet lukken, daarom zal het rainproof maken van deze locatie integraal worden meegenomen bij de beheer en herinrichting van de Watergraafsmeer (plangebied Middenmeer). Middels een waterboekhouding voor dit gebied als geheel kunnen nieuwe bergingsgebieden ter compensatie van dit plangebied gereserveerd worden.

Conclusie voor het plangebied

De kavel aan het Archimedesplantsoen is aangewezen als zelfbouwlocatie voor middensegment huurwoningen door een wooncoöperatief. Het aspect duurzaamheid weegt voor 30% mee bij de selectie van een geschikte ontwikkelpartij(en), derhalve wordt voldaan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Amsterdam.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

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.

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.

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.

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 burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

6.2 De bestemmingen

6.2.1 Algemeen

In de bestemmingsomschrijving van de planregels wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

In dit hoofdstuk wordt elk artikel van de planregels kort toegelicht.

6.2.2 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan' op alfabetische volgorde.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

6.2.3 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

Dit bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. Het bestemmingsplan ziet toe op de nieuwbouw van een woongebouw, waar in de eerste bouwlaag/de plint ook andere functies mogelijk zijn. Op de overige bouwlagen is uitsluitend wonen toegestaan.

Niet woonfuncties die binnen de bestemming 'Gemengd' zijn toegestaan zijn consument verzorgende, maatschappelijke en zakelijke dienstverlening. Bij consument verzorgende dienstverlening moet men denken aan bijvoorbeeld kapperszaken en schoonheidsinstituten. Zakelijke dienstverlening betreft o.a. fotostudio's, reisbureaus, makelaardijen, uitzendbureaus, banken. Bij maatschappelijke dienstverlening, moet men denken aan het verlenen van diensten op het gebied van gezondheidszorg, sociaal-cultureel, welzijn, woonzorg, onderwijs en educatie, sport, religie, overheid en vergelijkbare gebieden, niet zijnde kinderopvang, buitenschoolse opvang.

Vanwege de aanwezigheid van het station en het naastgelegen plein is het gewenst om een 'lichte' vorm van horeca (eventueel) mogelijk te maken. De categorie 'horeca I' is een bedrijf gericht op de verkoop van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren, het verstrekken van alcoholvrije dranken en/of het verstrekken van consumptie-ijs, zoals cafetaria, lunchroom, koffie-theehuis of ijssalon. Daarnaast kan er eventueel niet-zelfstandige horeca binnen een andere hoofdfunctie. Waarbij de oppervlakte en ruimtelijke uitstraling ondergeschikt aan de hoofdfunctie.

Op de verbeelding is aangegeven waar de nieuwbouw is voorzien en hoe hoog het gebouw minimaal en maximaal mag zijn. Parkeervoorzieningen kunnen overdekt op maaiveld worden gerealiseerd. Daarnaast zijn verdiept of half-verdiepte parkeervoorzieningen ook mogelijk.

Groen

Het groen is bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, Nutsvoorzieningen en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming. Binnen deze bestemming zijn slechts bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

Verkeer 1

Verkeer 1 betreft het talud nabij de doorgaande spoorverbinding en sluit aan bij het bestemmingsplan Middenmeer Noord.

Verkeer 2

bestemmingsplan_Archimedesplantsoen (vastgesteld)

Verkeer 2 betreft de weg en stoep aan het Archimedesplantsoen.

Verkeer 3

Verkeer 3 betreft het plein nabij het station aan het Archimedesplantsoen.

Anti-dubbeltelbepaling

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Algemene bouwregel

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bouwgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan. Ook zijn in dit artikel bepalingen algemene bepalingen opgenomen die betrekking hebben op ondergrondse bouwwerken.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In dit artikel worden inrichtingen die vallen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor), uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn o.a. automatenhallen, seksinrichtingen, belwinkels, smartshops, coffeeshops, internetcafés en geld-wisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen als ongewenst worden beschouwd.

Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan voor planologisch ondergeschikte gevallen een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. Dit betreft afwijkingen van ondergeschikte aard, waarbij aan de voorwaarden als genoemd in dit artikel moet worden voldaan, hetgeen wordt beoordeeld in het kader van een aanvraag om omgevingsvergunning.

Overige regels

In dit artikel zijn de overige regels opgenomen die van toepassing zijn op het bestemmingsplan. In lid 1 zijn enkele onderwerpen opgenomen waarop de aanvullende werking bouwverordening van toepassing is. Het betreft hier onder andere de bereikbaarheid van gebouwen gehandicapten. Voor zover de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de regels in 'Waterstaat - Waterkering', in de twee plaats de regels voor 'Waarde - Archeologie' en in de derde plaats de regels in de medebestemming.

Overgangsrecht

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan. Lid 1 regelt de bebouwing, waarbij vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven

omgevingsvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Het gemeentebestuur Bestuur kan eenmalig een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%. De omgevingsvergunning kan gelet op het bepaalde onder lid 3 niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling. Lid 4 regelt het gebruik. Het gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. In lid 5 is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde in lid 6 niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde in lid 7 is het overgangsrecht niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Slotregel

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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 gemeenteraad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

1. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
2. 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.

7.2 Het voorliggende plan en Grex

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit de gemeenteraad, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van die gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

7.3 Plangebied

Op 29 november 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam op basis van een businesscase, een grondexploitatie voor het bouw- en woonrijpmaken van Archimedesplantsoen vastgesteld. Daarbij heeft de gemeenteraad een krediet ter beschikking gesteld ter dekking van de kosten.

De belangrijkste in de grondexploitatie betrokken kostenposten zijn:

- Bouwrijp maken en aanleg (ondergrondse) infrastructuur;
- Aanleg openbare ruimte.

Het saldo van de grondexploitatie sluit positief, uitgaande van de huidige marktomstandigheden zoals die zich nu voordoen. Belangrijke opbrengsten komen uit gronduitgifte ten behoeve van de woningbouw (circa 40 woningen). Bij het opstellen van de grondexploitatiebegroting is een analyse van de risico's

opgesteld. Hieruit blijkt dat met een grote waarschijnlijkheid de (markt)risico's zijn op te vangen binnen het plan.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

De algemeen bestuur van het stadsdeel Oost heeft op 30 augustus 2016 de startnotitie voor het bestemmingsplan Archimedesplantsoen vastgesteld. Met het vaststellen van de startnotitie zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vastgesteld. De startnotitie 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.

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:

- Provincie Noord-Holland.
- Waternet;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Liander;

Alle adressanten hebben gereageerd. In bijlage 6 zijn de reacties van de overlegpartners samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de vooroverlegreactie heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

8.4 Zienwijzen

Van 14 augustus 2017 tot en met 25 september 2017 heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 4 zienswijzen ingediend. In bijlage 12 zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

8.5 Ambtshalve wijzigingen

In bijlage 11 staan de ambtshalve wijzigingen van het bestemmingsplan.

