



Bestemmingsplan Meidoornweg

Ontwerp

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.N2010BPGST-OW01

Datum print 7 Augustus 2023

Planstatus ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Leeswijzer	7
Hoofdstuk2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Geldend planologisch kader	9
2.3	Beschrijving van het plangebied	10
Hoofdstuk3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk4	Het ruimtelijk kader	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Programma	23
4.3	Stedenbouwkundige- en landschappelijke uitgangspunten	23
Hoofdstuk5	M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht	27
5.1	Algemeen	27
5.2	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	27
Hoofdstuk6	Verkeer en parkeren	29
6.1	Beleid en regelgeving	29
6.2	Autoverkeer	30
6.3	Openbaar vervoer	30
6.4	Langzaam verkeer	31
6.5	Parkeren	31
Hoofdstuk7	Geluid	33
7.1	Algemeen	33
7.2	Wegverkeerslawaaï	33
Hoofdstuk8	Bedrijven- en milieuzonering	35
8.1	Algemeen	35
8.2	Onderzoek	35
Hoofdstuk9	Luchtkwaliteit	39
9.1	Algemeen	39
Hoofdstuk10	Bodem	41
10.1	Algemeen	41
10.2	Beleid en regelgeving	41

10.3	Conclusie	42
Hoofdstuk11	Cultuurhistorie en archeologie	43
11.1	Algemeen	43
11.2	Beleid en regelgeving	43
Hoofdstuk12	Duurzaamheid	47
12.1	Algemeen	47
12.2	Beleid en regelgeving	47
12.3	Specifiek plan/project	49
Hoofdstuk13	Externe veiligheid	51
13.1	Algemeen	51
13.2	Beleid en regelgeving	51
13.3	Betekenis voor het project	54
Hoofdstuk14	Natuur en Landschap	55
14.1	Algemeen	55
14.2	Resultaten onderzoeken	55
14.3	Hoofdgroenstructuur: TAC advies	57
Hoofdstuk15	Water	59
15.1	Algemeen	59
15.2	Regelgeving	59
15.3	Beleid	61
15.4	Watertoets	65
15.5	Conclusie	68
Hoofdstuk16	Juridische planbeschrijving	69
16.1	Algemeen	69
16.2	Planvorm	69
16.3	Artikelgewijze toelichting	70
Hoofdstuk17	Economische uitvoerbaarheid	73
17.1	Grondexploitatiewet	73
Hoofdstuk18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	75
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	75
18.2	Participatie	75

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ter plaatse van het projectgebied 'Meidoornweg' in Amsterdam Noord worden bestaande onderwijsgebouwen vervangen door een nieuwbouwprogramma met scholen en een gymzaal. Deze ontwikkeling past niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Om deze reden wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied 'Meidoornweg' hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- Het gebouw van de voortgezet onderwijs school 'De Nieuwe Havo' is toe aan vervanging en gaat samen met het Bredero college.
- In het kader van de spreiding van scholen is het wenselijk dat er één Primair Onderwijs (PO) school overblijft. Voor deze alles-in-een school is een locatie gezocht. Voortgezet Onderwijs (VO) en PO schoolbesturen willen hierin samen optrekken.
- Samen met Sport en Bos is gekeken naar de meerwaarde om van de afzonderlijke gymzalen voor de beide scholen een sporthal voor de buurt te maken. Meervoudig ruimtegebruik voor sportlocatie (overdag als gymlocatie voor beide scholen, 's avonds als sportvoorziening voor de buurt).

1.2 Bevoegdheden

Op 29 en 30 november 2017 heeft de gemeenteraad besloten tot intrekking van de Verordening op de bestuurscommissies en tot vaststelling van de Verordening op het lokaal bestuur. Deze verordening is op 21 maart 2018 in werking getreden. De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam met een herverdeling van taken en bevoegdheden van de stadsdelen. Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam ligt. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel heeft wel een belangrijke rol bij de voorbereiding van een bestemmingsplan.

1.3 Leeswijzer

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

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

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 18 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt het ruimtelijk kader van de nieuwbouw geschetst. In hoofdstuk 5 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 18 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting en de

blz. 8

regels gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Meidoornweg' wordt globaal als volgt begrensd:

noorden: Meidoornweg;
 oosten: Hagedoornweg;
 zuiden: Noordhollands Kanaal;
 westen: Cruyffcourt, plantsoenen en woonbebouwing tussen Meidoornweg en Noordhollandsch Kanaal.



Afbeelding 2.1: Ligging van het plangebied (binnen het rode kader) Bron: Google maps

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingplankaart).

2.2 Geldend planologisch kader

Ter plaatse van de projectlocatie gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Oud Noord, vastgesteld op 10 augustus 2010 door de raad van stadsdeel Amsterdam-Noord
- Drijvende bouwwerken, vastgesteld op 18 september 2019 door de gemeenteraad van Amsterdam.

Het bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken' is niet relevant voor de voorgenomen ontwikkeling.

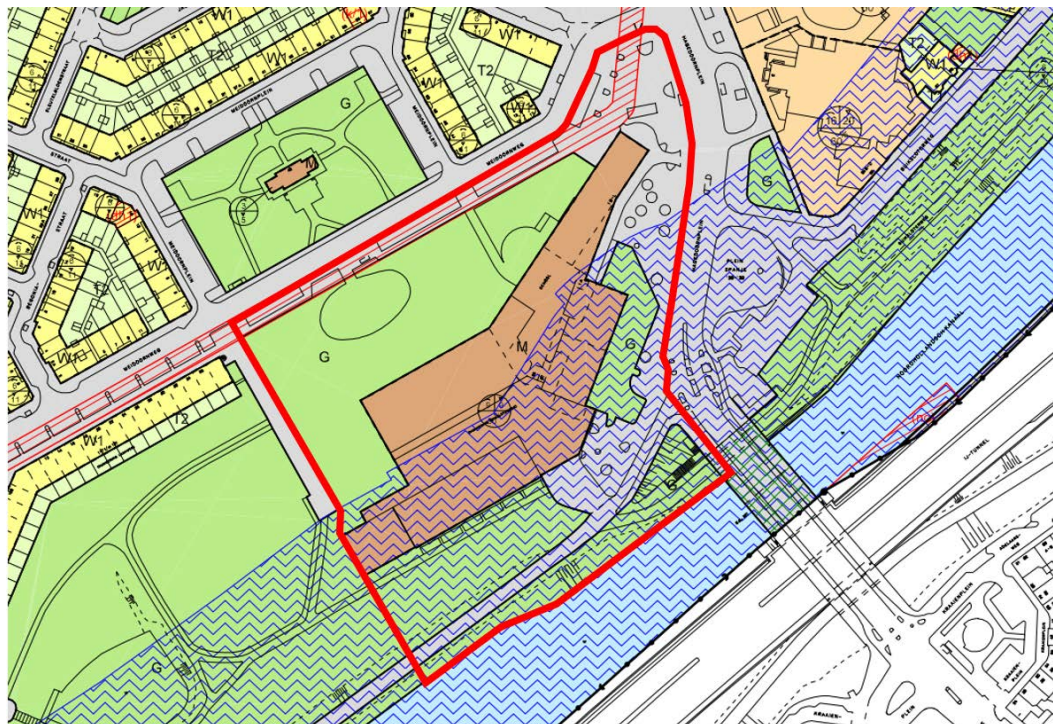
In het bestemmingsplan Oud Noord hebben de gronden binnen het projectgebied de volgende bestemmingen:

- Groen;
- Maatschappelijk;
- Verkeer.

Verder zijn er twee aanduidingen op de verbeelding opgenomen:

- Waterstaatkundige werken;

- Aanduidingsvlak gasleiding incl. zakelijkerechtstrook



Afbeelding 2.2: Uitsnede uit het bestemmingsplan Oud Noord (plangebied binnen rode lijn).

2.3 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied is gelegen in het groene overgangsgebied tussen de Van der Pekbuurt en het Noordhollands kanaal. De ongebouwde ruimte van het plangebied tussen de Meidoornweg en de bestaande bebouwing is deels in gebruik als parkeerterrein en deels als openbare sport- en groenvoorziening met wat sporttoestellen, een aantal forse bomen en een basketbal veldje.



Afbeelding 2.3: vooraanzicht bestaande situatie

De ongebouwde ruimte tussen het Noordhollands Kanaal en de bestaande bebouwing van de schoolgebouwen kenmerkt zich door fiets- en wandelpaden, de Buiksloterweg, talud en groenstroken.

bestemmingsplan_Meidoornweg (ontwerp)

Aan deze zijde is hekwerk geplaatst tussen het openbaar gebied en de onbebouwde gronden tussen de gebouwen in.



Afbeelding 2.4: aanzicht vanaf Noordhollands Kanaal / Hagedoorplein

De aanwezige bebouwing is allemaal opgericht in de tweede helft van de vorige eeuw. Langs de Meidoornweg bestaat de bebouwing uit één samengesteld ensemble van aaneengebouwde gebouwen met verschillende bouwhoogtes, verschillende architectuur en verschillende functies.

Langs de Buiksloterweg bevinden zich de achterkanten van de bebouwing en is een noodgebouw geplaatst.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Vanaf 2023 treedt de nieuwe Omgevingswet in werking. De Omgevingswet bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook één rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). In de NOVI zijn de maatschappelijke opgaven samengevat in 4 prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- duurzaam economisch groeipotentieel
- sterke en gezonde steden en regio's
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Met betrekking tot 'sterke en gezonde steden en regio's' is in de NOVI aangegeven dat vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig zijn voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Tegelijk streeft men naar een verbetering naar de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen.

Betekenis voor het project

Voorliggend bestemmingsplan sluit aan op het thema 'sterke en gezonde steden en regio's' uit de NOVI. Met het plan wordt invulling gegeven aan de aanwezige behoefte aan onderwijs- en sportvoorzieningen. De openbare ruimte krijgt een groene invulling die uitnodigt om te bewegen.

3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Wat tot het bestaand stedelijk gebied moet worden gerekend, volgt uit artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

In alle gevallen geldt dat de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling onderbouwd moet worden. Daarbij wordt in het derde lid van voornoemd artikel de mogelijkheid geboden de toets aan de ladder door te schuiven naar het moment dat een uitwerkings- of wijzigingsplan wordt vastgesteld.

In de motivering van het bestemmingsplan wordt de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het licht geplaatst van een goede ruimtelijke ordening en wordt de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik onderbouwd. De

behoefte wordt onderbouwd en afgewogen op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en de omvang van de ontwikkeling zijn daarbij bepalend voor de reikwijdte van de beschrijving van en het overleg over de behoefte, waarvan de resultaten ook zijn opgenomen in de beschrijving.

Het gaat daarbij niet alleen om de kwantitatieve behoefte, maar ook om de kwalitatieve behoefte, zijnde de behoefte aan het specifieke karakter van de voorziene stedelijke ontwikkeling.

De toename van programma en bouwmogelijkheden die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat de behoefte aan de toevoeging van het programma onderbouwd dient te worden.

Oud Noord kenmerkt zich als een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en/of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De nieuwe stedelijke ontwikkeling vindt dus plaats binnen bestaand stedelijk gebied.

In paragraaf 4.3 wordt ingegaan op de behoefte in relatie tot de functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland is gebaseerd op de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer, de Waterwet, de Planwet Verkeer en Vervoer en de Wet natuurbescherming. Het heeft dus de status van respectievelijk een provinciale structuurvisie, een provinciaal milieubeleidsplan, een regionale watervisie, een provinciaal verkeers- en vervoersplan en een provinciale natuurnuvisie. De huidige Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, het Milieubeleidsplan 2015-2018, de Watervisie 2021 en de Agenda Groen worden ingetrokken en gaan op in de Omgevingsvisie NH2050 met onderliggende programma's.

In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

De ambities die worden nagestreefd, zijn:

1. Een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, met als doel:
 - a. een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland;
 - b. het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
 - c. het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.
2. Ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren, met als doel:
 - a. een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor;
 - b. vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen;
 - c. dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden;
 - d. het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.
3. Noord-Holland als samenleving in 2050 klimaatneutraal en gebaseerd op hernieuwbare energie.

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de ambities uit de Omgevingsvisie NH 2050.

In de Omgevingsverordening zijn geen regels opgenomen die voorliggend bestemmingsplan in de weg staan.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

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

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

3.3.2 Mobiliteitsbeleid

3.3.2.1 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van openbaar vervoer (OV) en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk.

Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

Met de uitgangspunten zoals deze zijn geformuleerd is in het bestemmingsplan rekening gehouden. In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

3.3.2.2 Regionale OV-visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

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

3.4 Gemeentelijk beleid

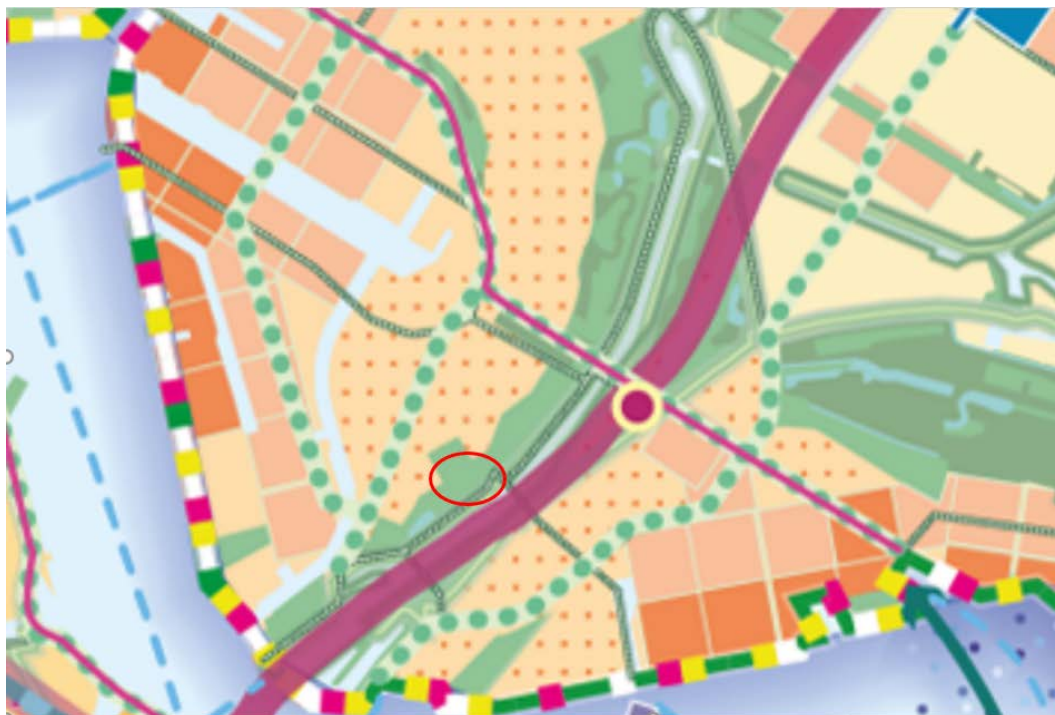
3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 'Een menselijke metropool'

Algemeen

De Omgevingsvisie van de gemeente Amsterdam is op 8 juli 2021 vastgesteld en dient als leidraad voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Amsterdam is de kernstad van een snelgroeiende metropoolregio. Groei en transitieopgaven vragen in toenemende mate om samenwerking op regionale en landelijke schaal. Tegelijk is de kwaliteit van de directe leefomgeving juist belangrijker geworden. De opgestelde Omgevingsvisie moet handvatten bieden voor het opereren in het spanningsveld tussen grote en kleine schaal, tussen beleid voor de korte termijn en keuzes en grote investeringen voor de lange termijn, tussen de noodzaak ruimtelijk richting te geven en de wens tegelijk ruimte te bieden aan initiatieven uit de samenleving.

Ruimtelijk programmatisch kader

De groei van Amsterdam wordt mogelijk gemaakt binnen de huidige stadsgrenzen. Aan de hand van vier buurttypen is de opgave tot verdichting ten behoeve van wonen en werken vorm gegeven. De projectlocatie aan de Meidoornweg valt in deze systematiek voor een deel binnen de kaders van een 'park en landschapspark' en voor een deel in 'gemengde gebieden' waar ruimte is voor kleinschalige ontwikkeling en transformatie. het project heeft betrekking op vervangende nieuwbouw en valt daarmee aan te merken als transformatieproject.



Afbeelding 3.1: Uitsnede Omgevingsvisie

Hoofdgroenstructuur

In de Structuurvisie is de ecologische structuur van de stad in beeld gebracht. Een goede ecologische structuur is essentieel voor de biodiversiteit. De Amsterdamse ecologische structuur betreft een netwerk van zowel grote als kleine 'groene' en 'blauwe' gebieden en maakt het verbindende groene netwerk binnen de stad en de verbinding met het omringende landschap zichtbaar.

Het plangebied is deels gelegen binnen de Hoofdgroenstructuur met als groentype 'Corridor'.



Afbeelding 3.2: Ligging Hoofdgroenstructuur

In paragraaf 14.3 wordt nader ingegaan op hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot de Hoofdgroenstructuur.

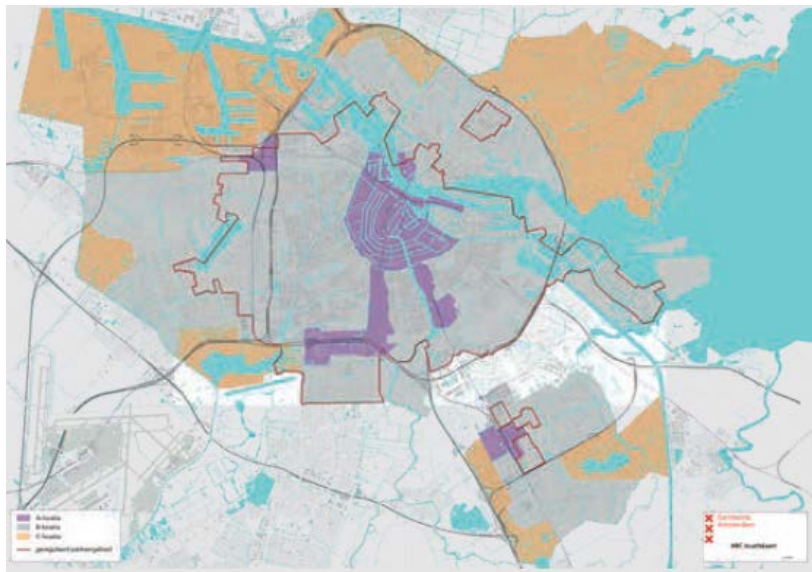
De ontwikkeling en uitgangspunten van voorliggend plangebied zijn passend binnen de Structuurvisie.

3.4.2 Mobiliteitsbeleid

3.4.2.1 Nota parkeernormen auto 2017

Op 7 juni 2017 heeft de Gemeenteraad de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld (Gemeentebblad 2017, 229877). Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota is dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning voor het parkeren op straat krijgen.

De projectlocatie wordt aangemerkt als B-locatie (op de kaart weergegeven in grijs). A-locaties kenmerken zich door een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Gebieden die dicht bij een intercitystation zijn gelegen worden als A-locatie aangemerkt. In deze gebieden schrijft de gemeente voor woningen alleen een maximum parkeernorm voor, geen minimumnorm.



Afbeelding 3.3: de A-locaties zijn in het paars aangegeven.

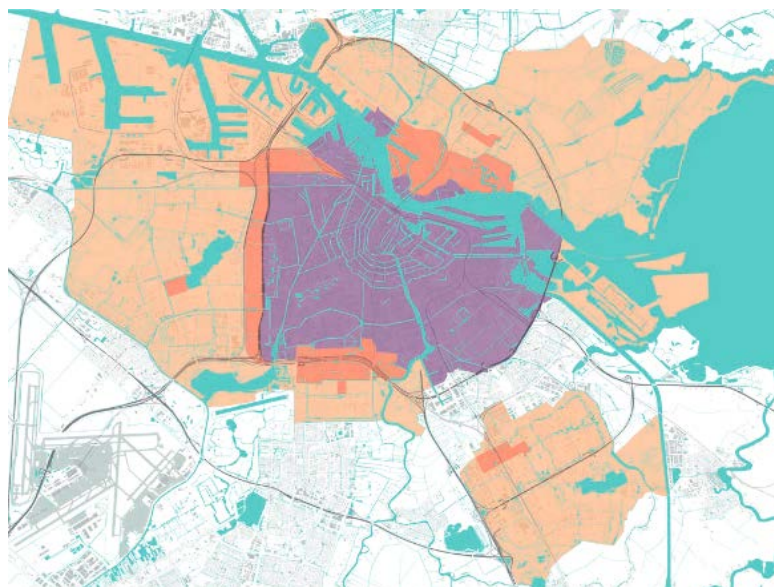
De Nota maakt bovendien onderscheid tussen sloop/nieuwbouw, nieuwbouw en transformatie (herbestemmen).

De parkeernormen zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de Nota Parkeernormen Auto. In hoofdstuk 6 wordt verder op het beleid ten aanzien van autoparkeren voor het plangebied ingegaan.

3.4.2.2 Nota parkeernormen fiets en scooter 2018

Op 15 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota parkeernormen fiets en scooter vastgesteld (Gemeentebblad, 2018, 183048). Bij nieuw te bouwen woningen is de verplichting om een (fietsen)berging te realiseren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Voor niet-woonfuncties moet de realisatie van fietsparkeervoorzieningen worden vastgelegd middels bestemmingsplannen. De Nota dient ter onderbouwing van de normen die in het bestemmingsplan worden vastgelegd.

Uitgangspunt is dat fietsparkeren altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig dient te gebeuren.



Abbeelding 3.4: in het oranje zijn de gebieden met een gemiddeld fietsgebruik aangegeven. In het roze de gebieden met een laag fietsgebruik.

Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Voor niet-woonfuncties wordt het bovendien verplicht om voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein. De parkeernormen zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de Nota parkeernormen fiets en scooter. In hoofdstuk 6 wordt verder op het beleid ten aanzien van (fiets)parkeren voor het plangebied ingegaan.

3.4.3 Duurzaamheids- en groenbeleid

3.4.3.1 Agenda Duurzaamheid

In de Agenda Duurzaamheid (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 maart 2015) zijn gebieden aangewezen waar de gemeente samenwerkt met ontwikkelaars, woningcorporaties en partijen als Alliander, AEB Amsterdam en Waternet om te investeren in duurzaamheid. De ambities van de Agenda Duurzaamheid hebben betrekking op duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Ook het verduurzamen van de gemeentegebouwen is een ambitie.

Met betrekking tot duurzame energie heeft Amsterdam twee hoofddoelstellingen die in 2020 gerealiseerd moeten zijn: Per inwoner moet 20% meer duurzame energie opgewekt worden dan in 2013 en 20% minder energie verbruikt worden dan in 2013. Daartoe moet meer gebruik worden gemaakt zonne- duurzame warmte, moet de bestaande woningvoorraad verduurzamen, moet energieverbruik verlagen en moet energieneutrale nieuwbouw worden gestimuleerd.

De lucht in Amsterdam moet schoner en gezonder, met zo min mogelijk stikstofdioxide, fijnstof en roet. De percentages stikstofdioxide en roet moeten in 2025 respectievelijk 35% en 30% lager zijn dan in 2015.

Het college wil dit bereiken door:

- innovatie, onderzoek en circulaire bedrijvigheid te stimuleren.
- meer grondstoffen en materialen terug te winnen, met als subdoel: 65 procent van huishoudelijk

afval scheiden in 2020.

Het realiseren van een circulaire economie met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie is een lange termijn doel. Om die doelen te realiseren moet innovatie, onderzoek en circulaire bedrijvigheid worden gestimuleerd en moeten meer grondstoffen en materialen terug worden gewonnen.

3.4.3.2 Actieplan Schone Lucht 2019

Het Actieplan Schone Lucht beschrijft op hoofdlijnen hoe de gemeente tot 2030 toewerkt naar schonere en gezondere lucht in de stad. In het Actieplan heeft het college de ambitie uitgesproken dat in 2030 overal in de gemeente alleen maar uitstootvrij verkeer rijdt. Daarom heeft de gemeente Amsterdam de volgende mijlpalen verwoord:

- 2020: Realisatie (diesel)milieuzone binnen ring A10 personenauto's vanaf Euro4 en geografische uitbreiding milieuzones;
- 2022: ov-bussen en touringcars centrum zijn uitstootvrij (binnen s100 ten zuiden van het spoor)
- 2025: al het verkeer, waaronder ook taxi's, passagiersvaart, pleziervaart en GVB-veren, maar behalve personenauto's en motoren, is uitstootvrij binnen de ring A10 (voor brom- en snorfietzen geldt de hele bebouwde kom);
- 2030: al het verkeer binnen bebouwde kom is uitstootvrij.

In hoofdstuk 12 wordt nader ingegaan op de duurzaamheidsregels die voor dit plangebied gelden.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied. Daarbij gaat het in hoofdzaak om de ruimtelijke uitgangspunten en spelregels voor de openbare ruimte, het programma en de bebouwing. Deze zijn gebaseerd op het Kavelpaspoort en de Investeringsnota zoals respectievelijk vastgesteld op en

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied 'Meidoornweg' hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- Het gebouw van de voortgezet onderwijs school 'De Nieuwe Havo' is toe aan vervanging en gaat samen met het Bredero college.
- In het kader van de spreiding van scholen is het wenselijk dat er één Primair Onderwijs (PO) school overblijft. Voor deze alles-in-een school is een locatie gezocht. Voortgezet Onderwijs (VO) en PO schoolbesturen willen hierin samen optrekken.
- Samen met Sport en Bos is gekeken naar de meerwaarde om van de afzonderlijke gymzalen voor de beide scholen een sporthal voor de buurt te maken. Er is sprake van meervoudig ruimtegebruik voor sportlocatie (overdag als gymlocatie voor beide scholen, 's avonds als sportvoorziening voor de buurt).

De ambitie voor het project Meidoornweg is een samenhangend programma te realiseren voor onderwijs, sport en wonen waarbij de openbare ruimte een kwalitatieve versterking van de groenstructuur krijgt.

4.2 Programma

Er wordt circa 21.200 m² bvo aan programma gerealiseerd, met de volgende verdeling:

- Een gebouw voor voortgezet onderwijs met een bouwhoogte van deels 16 en deels 12 meter. Het gebouw heeft een footprint van 2.105 m² met een totaal oppervlak van 7.400 m² + een ondergrondse fietsenkelder van 2.000 m²;
- Een sportvoorziening met fietsenstalling bestaande uit twee bouwlagen met een bouwhoogte van in totaal 12 meter. Het gebouw heeft een footprint van 2.000 m² en een totaaloppervlak van 4.000 m²;
- Een gebouw voor primair onderwijs in combinatie met een kinderdagverblijf bestaande uit twee bouwlagen met een bouwhoogte van in totaal 8 meter. Het gebouw heeft een footprint van 1.600 m² en een totaal oppervlak van 3.200 m².

4.3 Stedenbouwkundige- en landschappelijke uitgangspunten

Het projectgebied is gelegen in de Noordhollandsch Kanaalzone. Deze zone is op de Integrale landschapskaart Noord opgenomen als te versterken landschapspark en onderdeel van de Hoofd Groen Structuur (HGS) tussen het IJ en Waterland. Op de uitsnede van de HGS is te zien dat de bestaande bebouwing voor een deel wordt omsloten door de HGS.

Het deel van de HGS dat is gelegen langs de Meidoornweg is deels verhard en in gebruik als geasfalteerd sportterrein, parkeerterrein en schoolplein. De groenelementen bestaan uit door paden gescheiden kort gemaaid grasvelden / plantsoenen met over het gebied verspreide bomen.



Afbeelding 4.1: vooraanzicht bestaande situatie.

Het gebouw van de voortgezet onderwijs school 'De Nieuwe Havo' is toe aan vervanging en gaat samen met het Bredero college. Met de sloop van de bestaande bebouwing en de nieuwe indeling van het plangebied wordt een kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de HGS mogelijk gemaakt. De nieuwbouw wordt meer in de richting van de Meidoornweg gerealiseerd waardoor er ruimte vrij komt tussen de bebouwing en het Noordhollandsch Kanaal.



Afbeelding 4.2: situatieschets met de drie gebouwen (bron: kavelpaspoort)

Door de nieuwe bebouwing te situeren aan de Meidoornweg zal de locatie voorkanten krijgen aansluitend aan de 'Van der Pekbuurt' en tevens aan de parkzijde (anders dan wat het nu is met achterkanten aan het park). Door de nieuwe situatie te laten reageren op de bestaande omgeving ontstaan er nieuwe verbindingen vanuit de buurt naar het park en voorzieningen.

Buiten het plangebied bestaat de mogelijkheid om de ruimte de HGS uit te breiden met een vergroening van het Spanjeplein. De buitenruimte tussen de bebouwing en aan de parkzijde wordt openbaar en zal

een maximaal groene inrichting krijgen.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht

5.1 Algemeen

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

5.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet in het realiseren van een programma met maatschappelijke voorzieningen binnen het bestaand stedelijk gebied van Amsterdam. Deze (her)ontwikkeling is geen aangewezen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

In het kader van het bestemmingsplan zijn alle relevante milieueffecten onderzocht. De bouwkundige ingrepen leiden niet tot een bijzondere toename aan nieuwe emissies of nieuwe verkeersaantrekkende werking. Het vervangen van de huidige verouderde en slecht geïsoleerde bebouwing voor gasloze nieuwbouw zal een positief effect hebben. Het ruimtebeslag en het gebruik zijn vergelijkbaar met de planologisch toegestane situatie. Het plan betreft geen stedelijk ontwikkelingsproject.

Ook op grond van de toetsing conform artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. zijn er geen omstandigheden op grond waarvan een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm moet worden gedaan.

Op grond van het Besluit mer moet het bevoegd gezag nog wel een beslissing nemen over de vraag of er een milieueffectrapport nodig is voor deze ontwikkeling. De onderbouwing hiervoor volgt uit de uitgevoerde onderzoeken in het kader van dit bestemmingsplan en de beschrijving van de milieu-aspecten met hun gevolgen in de volgende hoofdstukken van deze toelichting. Op grond van toetsing aan de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese M.e.r.-richtlijn kan uitgesloten worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat derhalve geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure of het opstellen van een aanmeldnotitie m.e.r.

Het bevoegd gezag, heeft besloten dat er geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen en er geen milieueffectrapport opgesteld hoeft te worden.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

De voorgenomen heeft invloed op de inrichting van de openbare ruimte en leidt tot een toename van verkeersintensiteiten. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de verkeerseffecten, waaronder de afwikkeling in en rondom het plangebied. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers. Tot slot wordt aandacht besteed aan parkeren.

6.1 Beleid en regelgeving

6.1.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord- Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

6.1.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

6.1.3 Regionale OV-Visie

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

6.2 Autoverkeer

Op basis van de CROW-kentallen uit de publicatie "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" kan voor een VO-school (in zeer sterk stedelijk gebied, schil centrum) uitgegaan worden van ca. 8,8 tot 15,4 voertuigbewegingen per 100 leerlingen. Dit geeft bij 900 leerlingen een verkeersgeneratie van gemiddeld 108 voertuigbewegingen per dag.

Voor basisscholen zijn geen kentallen beschikbaar. Aangehouden is dat sprake kan zijn van ca. 400 voertuigbewegingen per dag.

Ten aanzien van de sporthal geldt dat deze overdag wordt gebruikt door de scholen en daarmee geen eigen verkeersgeneratie kent. De verkeersgeneratie in de avonduren kan worden opgevangen omdat er 's avonds per definitie minder verkeer is.

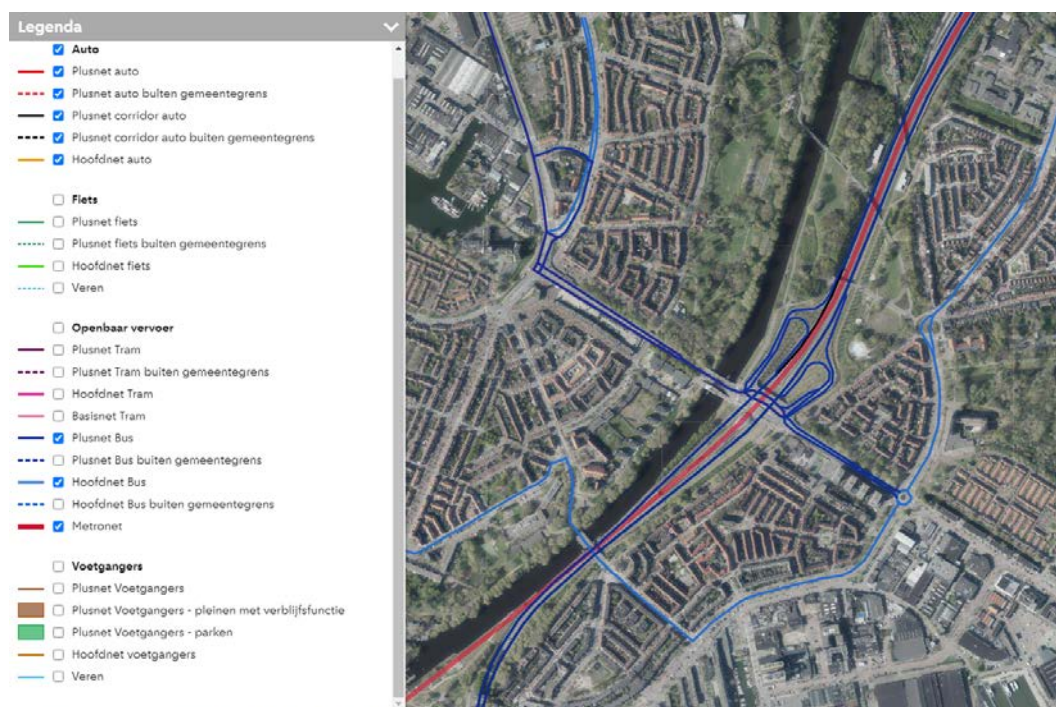
De inrichting van het voorterrein van de scholen is nog niet uitgewerkt. Er wordt uitgegaan van een Kiss&Ride-zone aan de voorzijde, parallel aan de Meidoornweg.

Ten opzichte van de bestaande situatie binnen het plangebied is er sprake van een lichte theoretische toename van het aantal verkeersbewegingen. In de werkelijke situatie ligt het aantal verkeersbewegingen een stuk lager dan volgens de kengetallen van de CROW. Dit komt doordat de scholen zeer goed bereikbaar zijn met het OV en de fiets en omdat in een ruim gebied rondom de scholen sprake is van betaald parkeren. Ten behoeve van de ontwikkeling worden geen extra parkeerplaatsen (op eigen terrein) toegevoegd en er worden door de gemeente geen vergunningen afgegeven voor parkeren op straat.

De verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling kan worden opgevangen binnen het bestaande netwerk van wegen rondom het plangebied.

6.3 Openbaar vervoer

De planlocatie aan de Meidoornweg is zeer gunstig gelegen ten opzichte van OV-voorzieningen. Op 500 meter loopafstand bevindt zich de halte Noorderpark van de Noord-Zuidlijn. De Johan van Hasseltweg maakt deel uit van het 'Plusnet Bus' en de Hagedoornweg maakt deel uit van het 'Hoofdnets Bus'.



Afbeelding 6.1: uitsnede kaart met OV lijnen (bron: maps.amsterdam)

6.4 Langzaam verkeer

De projectlocatie is gelegen op het kruispunt van het 'Plusnet fiets' en het 'Hoofdnet fiets' en is daarmee uitstekend bereikbaar voor fietsers. Het Plusnet fiets is gelegen in noord-zuid richting en sluit aan op het veerpont Buiksloterweg. Daarmee zijn de scholen eenvoudig bereikbaar voor zowel leerlingen uit Noord als leerlingen uit de rest van de stad.

6.5 Parkeren

Het projectgebied is in de Nota Parkeernormen Auto 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.

Ter plaatse van het plangebied geldt betaald parkeren. De parkeervraag wordt in de openbare ruimte opgelost waarbij, volgens de uitgifteregele, wordt beoordeeld of de scholen in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Het fietsparkeren voor de VO school wordt ingevuld door het realiseren van een fietsparkeerkelder onder de VO school. De resterende fietsen en auto's wordt gefaciliteerd in de openbare ruimte rondom de school. Om de aanzichten van de gevels niet te vervuilen met fietsen worden hiervoor in de omgeving fietsenrekken gerealiseerd.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï, industrielawaai en luchtvaartlawaaï. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

Binnen het plangebied is alleen het wegverkeerslawaaï relevant.

7.2 Wegverkeerslawaaï

Wet geluidhinder

Normen met betrekking tot wegverkeerslawaaï worden in Nederland gebaseerd op de Wet geluidhinder. Krachtens de wet worden zones aangegeven aan weerszijden van een weg. Binnen de zones wordt geëist dat ten gevolge van die weg ter plaatse van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen een zekere maximale geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) niet wordt overschreden.

Voor scholen bedraagt deze voorkeursgrenswaarde 48 dB (per weg). In bepaalde gevallen kan door Burgemeester en Wethouders ontheffing worden verleend tot een hogere geluidbelasting (een "hogere waarde"). Deze hogere geluidbelasting mag echter de in de Wet Geluidhinder gestelde maximale belastingen niet overschrijden. Voor binnenstedelijke situaties bedraagt de maximaal toelaatbare geluidbelasting in eerste aanleg 63 dB (per weg), voor buitenstedelijke situaties 53 dB (per weg). Op wegen waarvoor een maximale snelheid van 30 km/uur geldt is de Wet geluidhinder niet van toepassing, wel dient een beoordeling plaats te vinden in het kader van goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk geluidbeleid

Aanvullende eisen inzake geluid, bijvoorbeeld onder welke voorwaarden medewerking wordt verleend aan het afgeven van hogere waarden, kunnen opgenomen zijn in het gemeentelijk geluidbeleid. Het gemeentelijk geluidbeleid van de gemeente Amsterdam is vastgelegd in de nota 'Amsterdams Geluidbeleid, Hogere waarde Wet geluidhinder 2016'. Voor scholen zijn hierin minder concrete randvoorwaarden (zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van een stille zijde) voorgeschreven dan voor woningen.

Wel is de gecumuleerde geluidbelasting van belang: indien voor een geluidgevoelige bestemming een hogere grenswaarde nodig is én diezelfde geluidgevoelige bestemming ondervindt een geluidbelasting door een andere geluidbron die boven de voorkeursgrenswaarde ligt dan wordt de gecumuleerde geluidbelasting bepaald. In het hogere waarde besluit zal gemotiveerd moeten worden op welke wijze met deze samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Er treedt een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden.

7.2.1 Onderzoek

Door Peutz is Akoestisch onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaaï. Vanwege het wegverkeer over de omliggende wegen is sprake van een geluidbelasting ter plaatse van de schoolgebouwen die plaatselijk hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Voor de PO-school is sprake van:

- een geluidbelasting tot 53 dB vanwege de S116;
- een geluidbelasting van minder dan 48 dB voor de overige wegen;
- een gecumuleerde geluidbelasting tot 55 dB (zonder aftrek conform artikel 110g Wgh).

Voor de VO-school is sprake van:

- een geluidbelasting tot 53 dB vanwege de S116;
- een geluidbelasting tot 55 dB vanwege de Hagedoornplein/weg;
- een geluidbelasting tot 54 dB vanwege de Meidoornweg;
- een gecumuleerde geluidbelasting tot 61 dB (zonder aftrek conform artikel 110g Wgh).

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, de maximale ontheffingswaarde van 53 dB (voor autowegen) en 63 dB (voor lokale wegen) wordt niet overschreden.

Maatregelen (aan de bron, in de overdracht of bij de ontvanger) zijn in voorliggende situatie slechts beperkt mogelijk. De S116 is reeds voorzien van stil asfalt, en geluidschermen zijn vanuit stedenbouwkundig perspectief minder wenselijk langs de Meidoornweg en Hagedoornweg. Bij de nadere uitwerking van de schoolgebouwen dient rekening gehouden te worden met de verhoogde geluidbelasting, zodat de geluidwering van de gevel voldoende hoog is om een acceptabel binnengeluidniveau te realiseren.

Gegeven het bovenstaande kan de situatie akoestisch als inpasbaar gekwalificeerd worden. Wel dienen hogere waarden verleend te worden voor beide schoolgebouwen, daar waar sprake is van een geluidbelasting hoger dan 48 dB per weg.

Hoofdstuk 8 Bedrijven- en milieuzonering

8.1 Algemeen

Milieuzonering is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat nieuwe gevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van milieubelastende activiteiten gesitueerd worden of andersom, zodat onderlinge hinder zoveel mogelijk vermeden wordt. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft hiertoe richtafstanden tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen vanwege geluid, geur, stof en gevaar voor een scala aan typen bedrijvigheid. In de VNG-publicatie is een stappenplan opgenomen voor het bepalen van de inpasbaarheid van een ontwikkeling. Stap 1 betreft het in kaart brengen van de richtafstanden van de beoogde activiteiten. Indien de aldus bepaalde hindercirkel woningen overlapt, is nadere onderzoek noodzakelijk (stap 2) en kan eventueel een nadere afweging over de geluidgrenswaarden aan de orde zijn (stap 3).

In gemengd gebied bedraagt deze richtafstand voor scholen (milieucategorie 2) 10 meter, voor sporthallen (milieucategorie 3.1) is dit 30 meter. Bestaande woningen liggen binnen of vlak tegen de richtafstand voor de beide scholen. Dit betekent dat -conform het stappenplan zoals opgenomen in de VNG-publicatie- nader akoestisch onderzoek dient plaats te vinden naar de beoogde activiteiten in het plangebied, teneinde de inpasbaarheid hiervan te beoordelen. De afstand tussen de sporthal en de bestaande woningen is groter dan de richtafstand. De sporthal kan dan ook redelijkerwijs als akoestisch inpasbaar beschouwd worden en behoeft thans geen nader onderzoek.

8.2 Onderzoek

Door Peutz is Akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin ook aandacht is besteed aan de geluidseffecten vanwege de scholen en de sporthal op de omgeving. Het onderzoek betreft het nadere onderzoek met betrekking tot de scholen als bedoeld in stap 2 en 3 zoals hierboven beschreven.

In het nader onderzoek wordt voor de maatgevende milieuaspecten (in dit geval: geluid) de feitelijke milieubelasting bepaald. Indien noodzakelijk, kunnen tevens mogelijke maatregelen beschouwd worden. Op basis van dit nader onderzoek kan beoordeeld worden of, uitgaande van de feitelijke bedrijfsvoering, inclusief eventuele realistische maatregelsprake is van een inpasbare situatie.

Conform stap 2 van het stappenplan kunnen voor geluidgevoelige bestemmingen in een gemengd gebied in eerste aanleg de volgende richtwaarden aangehouden worden:

- langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van 50 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode;
- maximale geluidniveaus ("pieken") van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode.

Indien stap 2 niet toereikend is, kunnen conform stap 3 van het stappenplan de volgende grenswaarden worden aangehouden:

- langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van 55 dB(A) in de dagperiode, 50 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode;
- maximale geluidniveaus ("pieken") van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode, exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer. Overigens worden in de praktijk bij deze stap ook veelal piekniveaus tot 75 dB(A) in de dagperiode als aanvaardbaar gekwalificeerd.

Hierbij dient het bevoegd gezag te motiveren waarom de geluidbelasting in de situatie acceptabel wordt geacht.

Activiteitenbesluit

De scholen (en ook de sporthal) vallen onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit milieubeheer. In dit besluit zijn ten aanzien van geluid voorschriften opgenomen voor de toelaatbare geluidniveaus bij gevoelige bestemmingen (waaronder woningen). Bij de bepaling van de geluidniveaus op basis van het Activiteitenbesluit blijft echter onder andere buiten beschouwing:

- het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein, dat onderdeel is van de inrichting, tenzij dit terrein kan worden aangemerkt als een binnenterrein;
- het stemgeluid van bezoekers op het open terrein van een inrichting voor sport- of recreatieactiviteiten;
- het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een inrichting voor primair onderwijs, in de periode vanaf een uur voor aanvang van het onderwijs tot een uur na beëindiging van het onderwijs;
- het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een instelling voor kinderopvang;
- de maximale geluidniveaus ("pieken") vanwege het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden.

In het kader van een planologische afweging, zoals bij de bestemmingsplanprocedure voor het voorliggende plan, zal onder andere beoordeeld dienen te worden in hoeverre sprake is van een acceptabel leefklimaat. In tegenstelling tot de normstelling uit het Activiteitenbesluit dient in dit kader een brede afweging gemaakt te worden, waarbij ook bijvoorbeeld stemgeluid betrokken wordt.

Op de afbeelding hieronder is de geluidbelasting vanwege de scholen weergegeven ter plaatse van de dichtstbijgelegen woningen in de omgeving (op meerdere beoordelingshoogten, begane grond/eerste verdieping/tweede verdieping). De geluidbelasting is weergegeven in dB(A) etmaalwaarde, de dagperiode is hierin maatgevend. De hoogste geluidbelasting bedraagt 55 dB(A).



Afbeelding 8.1: weergave geluidbelasting vanwege de school op de omgeving

Vanwege de scholen is plaatselijk sprake van een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Het betreft de woningen aan de Laanweg nabij de buitenruimte van de PO school, hier is sprake van een geluidbelasting tot 55 dB(A) in de dagperiode. Dergelijke waarden kunnen als acceptabel beschouwd worden, gegeven de maatschappelijke functie van de school en de omstandigheid dat de verhoogde geluidbelasting zich beperkt tot de dagperiode.

De maximale geluidniveaus (vanwege spelende kinderen) bedraagt tot 74 dB(A) in de dagperiode. Hiervoor geldt eveneens dat dergelijke waarden als acceptabel beschouwd kunnen worden, gegeven de maatschappelijke functie van de school en de omstandigheid dat de verhoogde geluidbelasting zich beperkt tot de dagperiode.

Gegeven het bovenstaande kan de situatie akoestisch als inpasbaar gekwalificeerd worden.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

9.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de tabel hieronder weergegeven.

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekende mate (nibm)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (=1,2/µgm³);
- 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.

9.1.1 Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

9.1.1.1 Richtlijnen gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat “geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is” wordt vervangen door: “in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het eigen wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is” (Amendement C - Gemeentebld afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

9.1.2 Betekenis voor het project

Het initiatief kan, gezien de beperkte omvang, aangemerkt worden als een project dat niet in betekenende mate van invloed is op de luchtkwaliteit.

Uit de informatie die beschikbaar is via de Monitoringstool NSL blijkt dat de jaargemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide in 2017, 2020 en 2025 langs wegen in de nabijheid van het plangebied onder de 35 µg/m³ liggen. Ter plaatse van het gehele plangebied zal dan ook worden voldaan aan de grenswaarden omdat de concentraties luchtverontreinigende stoffen afnemen naarmate een locatie verder van de weg ligt. Met betrekking tot luchtkwaliteit is in het plangebied sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Algemeen

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

10.2 Beleid en regelgeving

10.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

10.2.2 Bodemkwaliteitskaart

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

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

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid. Conform de Bodemkwaliteitskaart behoort de grond onder de Meidoornweg tot "Zone 3". De grond is geschikt voor de beoogde functies.

Grond afkomstig uit alle lagen van zone 3 is vrij toe te passen in de zones C en D van de openbare weg en in de zones 3 t/m 7 met de bodemfuncties:

- ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie

Grond afkomstig van het oorspronkelijk maaiveld van zone 3 (mits deze laag apart kan worden ontgraven) mag naast bovenstaande bodemfuncties ook vrij worden toegepast in de zones B, C en D van de openbare weg, en in de zones 2 t/m 7 met de bodemfunctie:

- groen met natuurwaarden

Omdat de 95-percentielwaarde van de toplaag en diepe laag van zone 3 voor een aantal stoffen de Interventiewaarde overschrijdt, bestaat de kans dat sterk verontreinigde grond wordt toegepast. Voor lood kan dat een humaan risico opleveren bij de bodemfuncties 'Wonen met tuin', 'Plaatsen waar kinderen spelen', 'Moestuin/volkstuin' en 'Landbouw'. Grond uit deze twee lagen van zone 3 moet daarom altijd eerst een partijkeuring ondergaan en getoetst worden aan de gebiedsspecifieke toepassingseisen voor de betreffende bodemfunctie op de toepassingslocatie.

Bij een aanvraag omgevingsvergunning zal een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

10.3 Conclusie

Gelet op het historisch gebruik van de gronden is geen zware bodemverontreiniging te verwachten. In het kader van de aanvraag om omgevingsvergunning dient nader bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Hoofdstuk 11 Cultuurhistorie en archeologie

11.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar. Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Monumentenwet

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

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

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

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

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

11.2.2 Archeologiebeleid Amsterdam

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

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

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

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

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

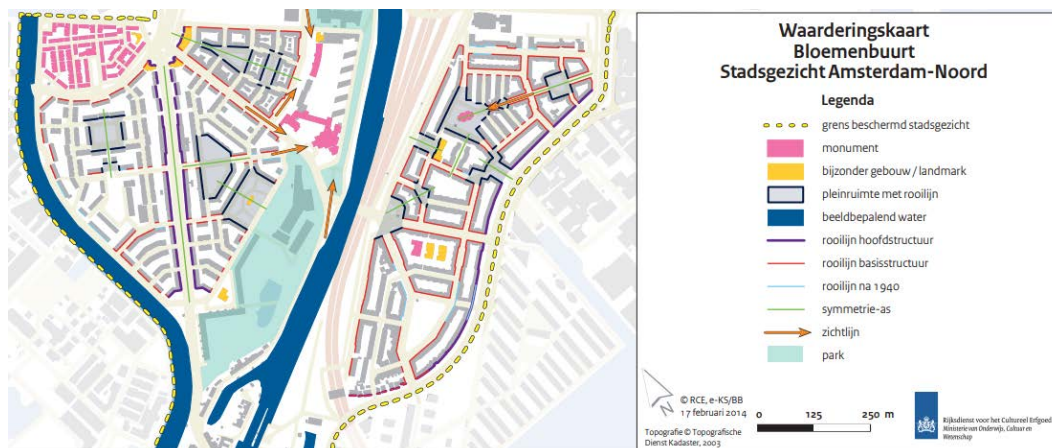
11.2.3 Vrijgave van het gebied

Archeologie

Door de afdeling Monumenten en Archeologie is de archeologische verwachtingswaarde van het plangebied beoordeeld. Vanwege een lage/negatieve verwachting geldt vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. In het nieuwe bestemmingsplan is geen dubbelbestemming archeologie nodig. Wel geldt volgens de Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht.

Cultuurhistorie

Het plangebied is gelegen binnen het op 03-03-2014 aangewezen Rijksbeschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord.



Afbeelding 11.1: uitsnede uit de Waarderingskaart Bloemenbuurt

Het plangebied is op de waarderingskaart aangewezen als park. Op de ondergrond is uiteraard ook te zien dat het gebied in de werkelijke situatie voor een deel is bebouwd.

De huidige bebouwing is in verschillende periodes van de vorige eeuw tot stand gekomen en toont geen onderlinge samenhang. De bouwwerken hebben ook geen behoudenswaardige architectonische kwaliteiten. De bestaande bebouwing wordt geheel gesloopt en vervangen voor drie nieuwe volumes waarbij de stedenbouwkundige en archeologische samenhang wel als uitgangspunt is genomen. Hierbij wordt ook aangeloten op de bestaande kwaliteiten en stedenbouwkundige kenmerken van het beschermde stadsgezicht.

Hoofdstuk 12 Duurzaamheid

12.1 Algemeen

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

12.2 Beleid en regelgeving

12.2.1 Gemeente Amsterdam

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

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

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO² neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

12.2.1.1 *Duurzaamheid in de nieuwbouw*

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

12.2.1.2 *Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam*

In de 'Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005' zijn de eisen met betrekking tot duurzaam bouwen in Amsterdam vastgelegd. Dit beleid zal in de bouwveloppen worden voorgeschreven. Voorbeelden zijn het toepassen van duurzame materialen (o.a. FSC-hout), maar ook het niet toepassen van uitlogbare metalen op plaatsen die in aanraking met hemel- of oppervlaktewater kunnen komen. In samenwerking met de marktpartijen is onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het toepassen van duurzame energiesystemen.

12.2.1.3 *Leidraad Energetische Stedenbouw*

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetische Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten.

LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast.

Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

12.2.1.4 *Windmolens*

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windmolens te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO₂-reductiedoelstellingen.

Ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie heeft realisering van windmolenparken langs kanalen, waterkeringen, spoorwegen en wegen en in het grensgebied tussen land en water de voorkeur. Solitaire windmolens dienen bij voorkeur te worden geplaatst bij infrastructurele knooppunten.

Windmolens vallen sinds 1 januari 2011 onder de werking van het 'Activiteitenbesluit'. Bijna alle windmolens op land vallen geheel onder deze algemene regels. Een omgevingsvergunning blijft nodig voor de windmolens waarvoor het bevoegd gezag na beoordeling gemotiveerd voor het maken van een milieueffectrapport kiest. Op deze windmolens is, naast de omgevingsvergunning, paragraaf 3.2.3 van het Activiteitenbesluit van toepassing. Dit betreft de normering voor geluid.

Er is voor wat betreft de externe veiligheid een nieuw artikel 3.15a in het Activiteitenbesluit opgenomen waarin onder andere normen zijn opgenomen voor het plaatsgebonden risico, veroorzaakt door een nieuwe windmolen of een combinatie van nieuwe windmolens, voor buiten de inrichting gelegen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen kwetsbaar object is niet hoger dan 10⁻⁶ per jaar. Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen beperkt kwetsbaar object is niet hoger dan 10⁻⁵ per jaar. Er kunnen bij ministeriële regeling afstanden worden vastgesteld, die minimaal aanwezig moeten zijn tussen een nieuwe windmolen of een combinatie van nieuwe windmolens en een buiten de inrichting gelegen kwetsbaar dan wel beperkt kwetsbaar object. In dat geval zijn de eerder bedoelde waarden niet van toepassing. Er kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld over de berekening van het plaatsgebonden risico.

12.2.1.5 Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

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

12.3 Specifiek plan/project

In de uitwerking van de bouwplannen wordt rekening gehouden met de (Amsterdamse) duurzaamheidseisen.

Hoofdstuk 13 Externe veiligheid

13.1 Algemeen

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

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

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

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

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

13.2 Beleid en regelgeving

13.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

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

13.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

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

13.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

13.2.4 Buisleidingen

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

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

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

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

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

13.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

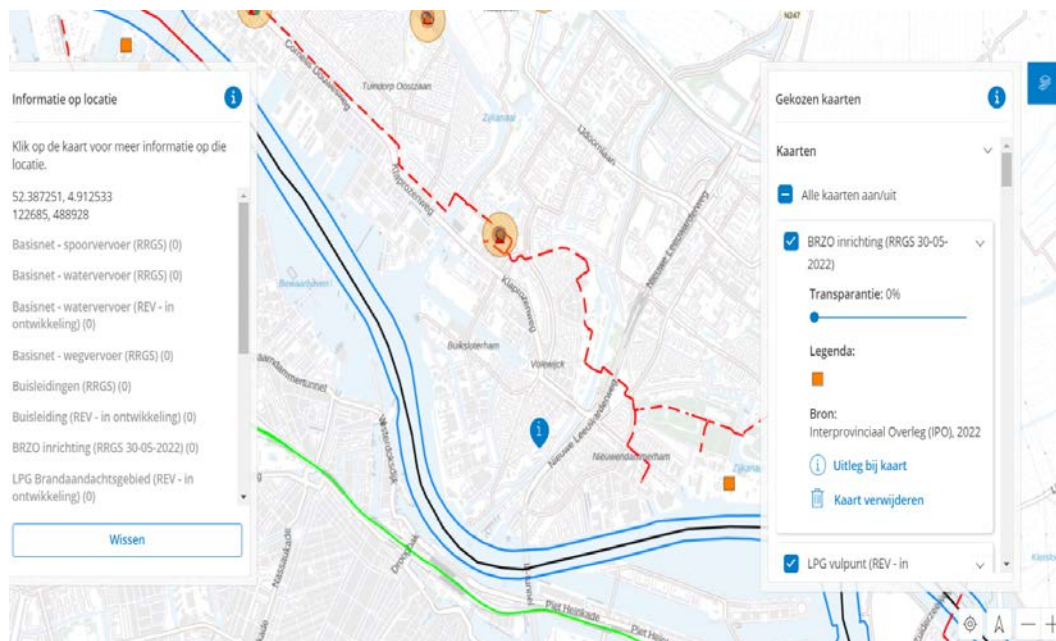
Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

13.3 Betekenis voor het project

Ten behoeve van de ontwikkeling is de Risicokaart geraadpleegt. Uit de kaart is gebleken dat de projectlocatie niet is gelegen binnen de risico-contour van risicovolle inrichtingen, transportroutes en / of buisleidingen.



Afbeelding 13.1: uitsnede uit de risicokaart

Het onderdeel extreme veiligheid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

14.1 Algemeen

Wet natuurbescherming

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura 2000-gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn) opgesteld. De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de Provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn, soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn en de bescherming van overige soorten. De provincie kan ontheffing verlenen van de verboden voor overige soorten ofwel soorten van de lijst Nationaal beschermde soorten behorende bij artikel 3.10 van de Wnb.

14.2 Resultaten onderzoeken

Ten behoeve van het project is een Natuurtoets uitgevoerd.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied maakt geen deel uit van beschermde gebieden, zoals het Natuur Netwerk Nederland. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn Markermeer & IJmeer en Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske op 4,8 km afstand. Gezien de afstand tot natuurgebieden en de geringe ontwikkeling kunnen ook verstoring, verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten.

Om stikstofdepositie van de beoogde ontwikkeling uit te sluiten is voor de gebruiksfase een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 4 Stikstofberekening. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er voor de gebruiks- en aanlegfase geen depositiebijdrage binnen Natura 2000-gebieden wordt berekend. Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jr.

Soortenbescherming

Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten amfibieën, vogels, grondgebonden zoogdieren en vleermuizen.

Gezien de uitgevoerde toetsing, kunnen van de amfibieën en grondgebonden zoogdieren alleen 'vrijgestelde' soorten verblijvend aanwezig zijn. Voor deze aangetroffen of verwachte 'vrijgestelde' soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting, zoals het besproken plan.

In het plangebied kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van half maart tot half juli.

In het plangebied kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen, namelijk die van Sperwer, Boomvalk of Ransuil. Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden niet uit te sluiten zijn, is onderzoek naar voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van deze vogelsoorten uitgevoerd. Tijdens het vervolgonderzoek volgens geldende richtlijnen dergelijke verblijfplaatsen niet gevonden. Een ontheffingsaanvraag is niet noodzakelijk.

Voor het mogelijk incidentele terreingebruik van het plangebied door overige vogels met jaarrond beschermde nesten (Huisemus), wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter leefgebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. Het plangebied biedt geen essentieel leefgebied voor deze soorten en ze kunnen gemakkelijk uitwijken.

Omdat negatieve effecten door de werkzaamheden voor verblijvende vleermuizen niet uit te sluiten zijn, is een Inventarisatie beschermde soorten uitgevoerd naar voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van vleermuizen uitgevoerd. Tijdens de veldinventarisatie volgens landelijk geldende richtlijnen, protocollen, soortstand-aarden en/of Kennisdocumenten is een verblijfplaats aangetroffen van de Gewone dwergvleermuis. Er wordt een ontheffingsaanvraag ingediend, waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven. Er zijn compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk en de verwachting is dan ook dat de ontheffing wordt verleend. De ontheffingsprocedure staat de voortgang van de bestemmingsplanprocedure niet in de weg.

Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk tijdelijk uitwijken.

14.3 Hoofdgroenstructuur: TAC advies

14.3.1 Toetsingskader

Een deel van het plangebied onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur. In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' (17 februari 2011) is de hoofdgroenstructuur van Amsterdam vastgelegd.

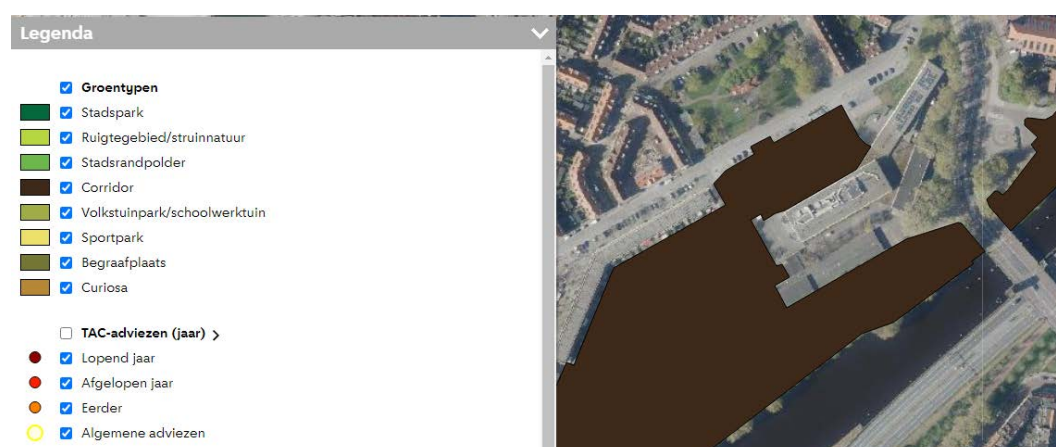
De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen, per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

De verschillende groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuinpark of schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.

14.3.2 Betekenis voor het project

Een deel van het plangebied valt volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 onder het groentype 'corridor'.



Afbeelding 14.1: ligging Hoofdgroenstructuur

Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de volgende voor dit groentype geldende richtlijnen gehanteerd:

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

Tabel 14.1: kwaliteiten groentype 'corridor'

14.3.3 TAC advies

Op 12 juli 2022 heeft de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) advies uitgebracht over het planvoornemen. Het advies is als Bijlage 6 bij dit bestemmingsplan gevoegd. Op grond van de verstrekte informatie constateert de TAC dat de herontwikkeling van de scholenlocatie inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur.

Hoofdstuk 15 Water

15.1 Algemeen

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

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het *hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder van de *Amstel*. Het nautisch beheer ligt *deels bij de Dienst Binnenwaterbeheer van de Gemeente Amsterdam*. Het stadsdeel Noord is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; het stadsdeel verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon)schepen en het aanleggen van steigers.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) beheerder is van de in het plangebied aanwezige waterkering A603.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

15.2 Regelgeving

15.2.1 Waterwet

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

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt

dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

15.2.2 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

15.2.3 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de behartiging van aan het waterschap opgedragen taken. In 2019 is de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het Hoogheemraadschap AGV is gericht op het beschermen van de wateraanvoer en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door

de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 2.3 van de Keur is het verboden om zonder vergunning van het dagelijks bestuur van het waterschap in stedelijk gebied meer dan 1.000 m² verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m² te laten toenemen. Per afwateringsgebied wordt bepaald hoeveel compensatie voor de aan te brengen verharding moet plaats vinden.

Legger

De legger is een openbaar register van het Hoogheemraadschap AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen en dient als uitwerking van de Keur. De legger heeft geen invloed op voorliggend bestemmingsplan.



Afbeelding 15.1: uitsnede uit de legger

15.3 Beleid

15.3.1 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

15.3.2 Brief Water en Bodem

De regering heeft op 25 november 2022 de brief Water en Bodem verzonden aan de Tweede kamer der Staten-Generaal van 25 november 2022. In deze brief wordt het uitgangspunt geformuleerd dat water en bodem leidend is bij ruimtelijke keuzes en dat de tijd van vrijblijvendheid voorbij is. Uitgangspunten zijn: niet afwentelen, meer rekening houden met extremen, in samenhang omgaan met wateroverlast, droogte en bodem, meerlaagseveiligheid, minder afdekken, minder graven, niet verontreinigen, integrale aanpak en comply en explain. Met onder meer ook structurende keuzes voor vermindering van het drinkwatergebruik en beperken laagwaardig gebruik van drinkwater. Het creëren van ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water in onze ruimtelijke inrichting. Het reserveren van 5% tot 10% van diepe polders voor waterberging. En ook dat nieuwe bebouwing niet ten kosten mag gaan van waterbergend vermogen. In de brief zijn ook maatregelen geformuleerd:

- Water beter vasthouden; vasthouden doen we zowel mogelijk in de bodem die als spons het water opneemt.
- Extremen vangen we op in bergingen.
- Bij het verbeteren van de waterkwaliteit zetten we bronaanpak voorop (puntbronnen en diffuse bronnen).

15.3.3 Provinciale Watervisie 2021

In de Watervisie 2021: Buiten de oevers (november 2015) zijn de hoofdlijnen van het provinciale beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. Aan de hand van de thema's veilig, schoon en voldoende is beleid vastgesteld voor de lange termijn (2040) en prioriteiten voor de planperiode (2016-2021). Het Uitvoeringsprogramma 2016-2021 (december 2015) geeft aan wat de concrete maatregelen zijn om de lange termijn doelstellingen te verwezenlijken.

Thema Veilig

Beperken van slachtoffers en economische schade via preventie en gevolgenbeperking, door:

- Kaders stellen voor regionale waterkeringen: vastleggen van normen en tracés in de waterverordeningen en bindende afspraken maken met de waterschappen over de termijnen waarbinnen de regionale keringen op orde moeten zijn.
- Beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit: toetsen op voldoende ruimtelijke inpassing door de waterbeheerder en bevorderen van ruimtelijke kwaliteit via programma's met cofinanciering door regionale partijen.
- Waterrobuust inrichten bevorderen: via ruimtelijke maatregelen beperken van aantal slachtoffers en beperken van economische schade en een adequate rampenbestrijding bij (dreiging van) een overstroming.

Thema Schoon en Voldoende water

Het voorkomen van verontreiniging, overlast en tekort, door:

- Het bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater: bevorderen dat er voldoende goed water is voor verschillende bestemmingen zoals landbouw, natuur en recreatiegebieden.
- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater: duurzaam beheer van grondwatervoorraden voor verschillend gebruik zoals drinkwater, industrie en energievoorziening.

15.3.4 Klimaatbestendige Nieuwbouw

De opgave is nieuwbouwlocaties zo te realiseren dat zij voorbereid zijn op de steeds extremere weersomstandigheden – hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen ten gevolge van de wereldwijde klimaatverandering. Het basisveiligheidsniveau bestaat uit uitgangspunten en doelvoorschriften voor nieuwbouw (gebiedsontwikkeling) op deze thema's. Het beschrijft een totaalpakket aan doelvoorschriften waar nieuwbouw binnen de Metropoolregio Amsterdam aan zou moeten voldoen om klimaatbestendig te zijn, schade door het veranderende klimaat te verminderen en leefbaarheid te vergroten.

15.3.5 Waterbeheerplan Waterschap AGV 2016-2021

Op 8 oktober 2015 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) het Waterbeheerplan AGV 2016-2021: Waterbewust en Waterrobuust vastgesteld. Het betreft het tweede waterbeheerplan van het Hoogheemraadschap AGV in de nieuwe zesjarige waterplancycclus van het Rijk, de provincie en het waterschap.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken, te weten nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn, wat de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

15.3.6 Gemeentelijk rioleringsplan 2016-2021

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

- inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
- inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
- treffen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRA) 2016-2021 staat vermeld hoe deze drie zorgplichten voor de komende jaren door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Het doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen. Het GRA 2016-2021 heeft de volgende uitgangspunten:

Stedelijk afvalwater

- zoveel mogelijk scheiding aan de bron van de componenten van stedelijk afvalwater;
- waar mogelijk decentrale zuivering in plaats van de huidige centrale, zolang dit duidelijk aanwijsbare voordelen biedt.

Hemelwater

- de perceeleeigenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op eigen terrein;
- de verwerking van hemelwater is een inspannings- en geen resultaatverplichting voor de gemeente;
- uitgangspunt is om verontreinigd hemelwater gescheiden te houden van het overige hemelwater;
- gebruik heeft de voorkeur boven direct lozen;
- gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien.

Grondwater

- duurzaam functionerend grondwatersysteem om nieuwe hinder voorkomen en bestaande hinder weg te nemen;
- de perceeleigenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor het grondwater op eigen terrein.

15.3.7 Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam opgesteld. In dit afwegingskader zijn de volgende onderdelen opgenomen:

1. Gebiedsanalyse waarin wordt aangegeven welke maatregelen per buurt nodig zijn.
2. Technische eisen aan de aanleg van een kelder om de stroom van het grondwater in stand te houden.
3. Een analyse van het beschikbare instrumentarium voor de vastlegging van de gewenste maatregelen, met daarbij voorstellen hoe het 'technische deel' juridisch zal worden geïmplementeerd.
4. De wijze waarop de aangelegde voorzieningen om te komen tot grondwaterneutraliteit kunnen worden geborgd ook nadat het eigendom van een pand is overgegaan op een andere eigenaar.

Van een grondwaterneutrale kelder is volgens het Afwegingskader sprake als door de aanleg van die kelder de stand en stroming van het grondwater niet of nauwelijks verandert, waar mogelijk zal verbeteren, en waarbij er geen negatieve grondwatereffecten optreden.

Onder deze negatieve grondwatereffecten vallen in ieder geval het risico op een te dunne deklaag en het risico op opbarsten van de deklaag (dit is de bodemlaag die de diepere bodemlagen afdekt en het diepe grondwater slecht doorlaat).

In sommige delen van Amsterdam kan door de aanleg van een kelder een te dunne deklaag overblijven. Dat betekent een groot risico op doorbreken van die deklaag waardoor een permanente kwel ontstaat. Diep en zout grondwater stroomt dan naar de oppervlakte met grote negatieve gevolgen voor grondwater en oppervlaktewater. Zo'n doorbraak in de deklaag is niet of alleen tegen hoge kosten te repareren. Onder een kelder moet daarom altijd een deklaag van minimaal 1,5 m overblijven.

Ook is er in sommige gebieden risico op opbarsten. Dat is hetzelfde risico als bij de te dunne deklaag, zoals hiervoor beschreven, alleen ligt de oorzaak nu in de druk die het diepe grondwater uitoefent op de onderkant van de deklaag. Voor de aanleg van een kelder wordt grond, die op de deklaag ligt, verwijderd. Daardoor wordt de opwaartse druk voor de deklaag te groot en zal deze opbarsten, met dezelfde permanente kwel als gevolg.

In het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam zijn daarom vanwege het risico op een te dunne deklaag of het risico op opbarsten van de deklaag ook gebieden opgenomen waar geen kelderbouw meer kan worden toegestaan.

Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant.

Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch rapport wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

De maatregelen zoals die in het Afwegingskader zijn vastgelegd voor kelders die wel aan de bovengenoemde maatvoeringseisen voldoen zijn dus niet zonder meer toepasbaar. Uit het geohydrologisch rapport zal dus moeten blijken welke maatregel kan en zal worden toegepast om de kelder op de betreffende locatie grondwaterneutraal aan te leggen.

Als grondwaterneutrale aanleg niet mogelijk is, moet de omgevingsvergunning voor die kelder worden geweigerd. In de gebieden die op de kaart bij het Afwegingskader in een rode kleur zijn aangegeven is het vanwege de grondsamenstelling in verboden om kelders (ongeacht de omvang) aan te leggen. Middels een buitenplanse afwijking waarbij kan worden aangetoond dat de kelder grondwaterneutraal kan worden aangelegd, kan er worden afgeweken van dit verbod.

15.4 Watertoets

Er is in de huidige situatie geen oppervlaktewater aanwezig in het plangebied. De hoeveelheid verharding neemt als gevolg van de ontwikkeling licht af ten opzichte van de bestaande situatie.

Bestaande situatie:

Totaal <u>verhard</u> opp. => 12805 m ²	
	100% verhard - 12805 m ²
	100 % onverhard - 8195 m ²
Totaal <u>onverhard</u> opp. => 8195 m ²	

Nieuwe situatie:

Totaal <u>verhard</u> opp. 8071 + 4508 => 12579 m ²	
	100% verhard - 8071 m ²
 70%	70% verhard (maximaal 6440 m ² * 0,70 =>) 4508 m ²
 30%	30 % onverhard (minimaal 6440 m ² * 0,30 =>) 1932 m ²
	100 % onverhard - 6490 m ²
Totaal <u>onverhard</u> opp. 1932 + 6490 => 8422 m ²	

Grondwater

Geprobeerd moet worden hemelwater zoveel mogelijk her te gebruiken. Wat niet kan worden hergebruikt moet worden vastgehouden en zoveel mogelijk in de bodem worden gebracht.

Tegelijkertijd moet worden voldaan aan de eisen voor de minimale ontwateringsdiepte uit het Omgevingsplan Riolering (OPR) van de gemeente Amsterdam. Om die reden en vanwege de bouw van de grote fietskelder is een grondwatermodellering noodzakelijk. Daaruit moet blijken of en zo ja hoeveel het gebied moet worden opgehoogd. Voorkomen moet worden dat drainage nodig is om

grondwateroverlast te voorkomen.

Bij de bouw van een grote fietskelder moet rekening gehouden worden met het nieuwe beleid voor grondwaterneutraal bouwen. Daarom moet vooraf Geohydrologisch onderzoek worden gedaan en worden aangetoond hoe voorkomen wordt dat de grondwaterstroming en grondwaterstand buiten het plangebied (te bebouwen perceel) negatief worden beïnvloed door de bouw van geplande fietskelder.

Watercompensatie

Het watersysteem mag na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 2.3 van de Keur is het verboden om zonder vergunning van het dagelijks bestuur van het waterschap in stedelijk gebied meer dan 1.000 m² te verharderen.

De oppervlakte bebouwing neemt met meer dan 1.000 m² toe. Behalve de eerdergenoemde zorgplicht geldt dus ook vergunningplicht voor het aanbrengen van deze extra hoeveelheid verharding. Voor het verkrijgen van een vergunning moet aangetoond worden dat voldoende watercompensatie zal worden gerealiseerd. Omdat geen oppervlaktewater in het gebied aanwezig is moet een alternatieve waterberging worden gerealiseerd volgens de Keur AGV.

In plaats van open water aanleggen, kan een initiatiefnemer ook compenseren met een alternatieve waterberging. Deze moet zodanig groot zijn dat het effect op het watersysteem gelijkwaardig is aan het effect van compensatie door aanleg van open water. De essentie is dat de voorziening voldoende regenwater kan opvangen en ook op langere termijn effectief en duurzaam blijft. De aanvrager moet dat aantonen en met een beheer- en onderhoudsplan borgen dat de voorziening ook in de toekomst blijft werken. Dit om te voorkomen dat de bergingscapaciteit na verloop van tijd minder wordt, en er alsnog wateroverlastproblemen ontstaan.

De minimale omvang van de waterberging is 70 m³. Dit is de benodigde waterberging bij de aanleg van 1.000 m² verharding. De berekening van de benodigde capaciteit van de waterberging bij 1.000 m² verharding is gebaseerd op een ontwerpbui van 70 mm/dag en verwaarlozing van de gemaalcapaciteit.

Inmiddels zijn er nieuwe gestandaardiseerde neerslaggebeurtenissen beschikbaar, die gebiedsafhankelijk kunnen worden toegepast. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de 7 gestandaardiseerde neerslaggebeurtenissen voor korte en lange duur. De tabel bevat voor iedere neerslaggebeurtenis de schaal, de duur, de hoeveelheid, de initiële conditie en de herhalingstijden. Met behulp van deze tabel is het benodigde volume van een waterberging te berekenen.

Schaal	Duur	Herhalingstijd huidig klimaat (jaar)	Hoeveelheid huidig klimaat (mm)	Hoeveelheid klimaat 2050 (mm)	Factor
Lokaal	1 uur	100	60	70	21%
		250	70	90	21%
	2 uur	1000	130	160	21%
Regionaal	48 uur	100	100 (115)	120 (135)	15%
		250	115 (140)	130 (165)	15%
		1000	135 (190)	160 (220)	15%

Tabel: Neerslaghoeveelheden voor de standaard neerslaggebeurtenissen met herhalingstijden van 100, 250 en 1000 jaar voor het huidige klimaat en het klimaat in 2050 volgens het worst-case scenario consistent met KNMI (Bron: STOWA, 2015 & 2018, KNMI 2018 en tussentijdse berekeningen KNMI).

Fietskelder

Er geldt vergunningplicht voor het realiseren van een grote fietsenkelder. Aangetoond moet worden dat wordt voldaan aan het afwegingskader Grondwaterneutrale kelders. Grondwaterneutraal is: Het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming. Voor de beoordeling is een geohydrologisch rapport noodzakelijk bij de vergunningaanvraag dat door Waternet zal worden beoordeeld

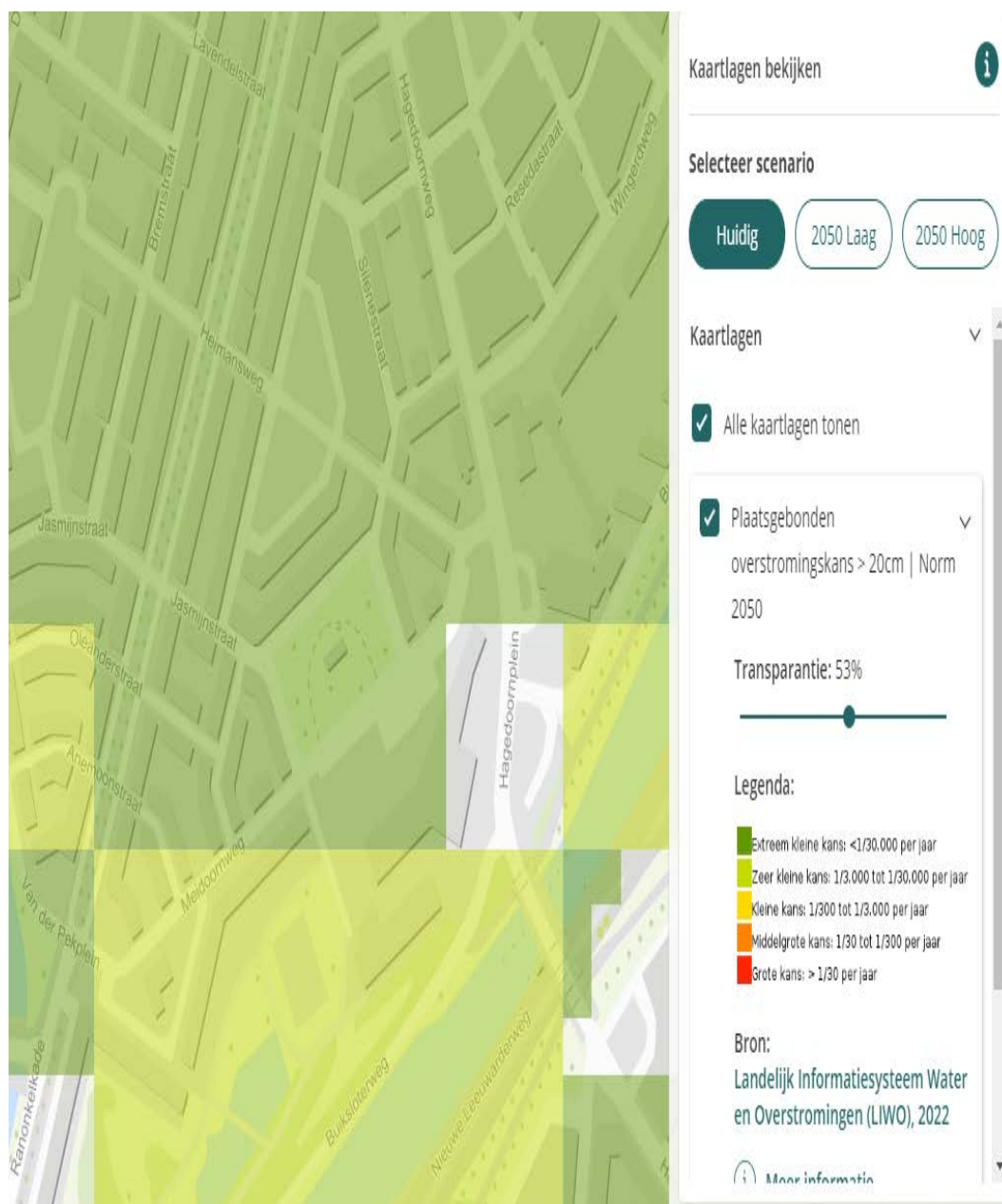
15.4.1 Betekenis voor het project

Klimaatadaptief bouwen

Bij de bestaande bebouwing en verharding is geen rekening gehouden met normen voor hergebruik of verwerking van hemelwater. Bij het uitwerken van de bouwplannen wordt rekening gehouden met een duurzaam watersysteem met buffering en een gescheiden rioolstelsel.

Meerlaagse veiligheid

Op viewer klimaateffectatlas is te zien dat in het geval van falen van de waterkering de kans op overstroming met meer dan 20cm extreem klein is.



Afbeelding 15.2: uitsnede uit de viewer klimateffectatlas

15.5 Conclusie

Het onderdeel water vormt geen belemmering voor het project.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

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

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

De toelichting heeft geen 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 de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

16.2 Planvorm

De planvorm komt rechtstreeks voort uit het eerder door de gemeente vastgestelde kavelpaspoort. De drie te realiseren gebouwen hebben elk een eigen bouwvlak waarbinnen de gebouwen kunnen worden gerealiseerd.

16.2.1 Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de Standaarden Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld. Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (verbeelding) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven.

Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan. Als ondergrond voor de plankaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven.

16.2.2 Regels

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

De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten, die zijn opgenomen in de regels, dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal algemene regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar bestemmingsvlak overschrijdend zijn.

Het overgangsrecht en de anti-dubbelregel zijn opgenomen in het Bro met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In de bestemmingsomschrijving 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.

16.3 Artikelgewijze toelichting

16.3.1 Toelichting op de bestemmingen

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

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

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

- **Wijze van meten**

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

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **Groen**

De openbare ruimte rondom de bebouwing krijgt de bestemming Groen. Deze gronden worden zowel ingericht ten behoeve van de scholen (schoolpleinen) als ten behoeve van het verblijven in het groen door een ieder. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de kwaliteit die nodig is om een goede invulling te geven van de status van het plangebied als Hoofdgroenstructuur.

Binnen de bestemming Groen zijn geen gebouwen toegestaan. Wel is het mogelijk om bouwwerken, geen gebouwen te realiseren zoals speeltoestellen.

- **Maatschappelijk**

De hoofdbestemming van dit bestemmingsplan wordt gevormd door de bestemming 'Maatschappelijk'. Deze bestemming is specifiek gericht op het realiseren van onderwijsgebouwen met daarin ook de mogelijkheid voor kinderopvang. Verder is rekening gehouden met een openbare sportvoorziening.

Gebouwen mogen alleen worden opgericht binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken. Ook de maximaal toegestane bouwhoogte is weergegeven op de verbeelding.

- **Waarde - Cultuurhistorie**

Op 3 maart 2014 is het besluit tot aanwijzing van Oud Noord tot beschermd stadsgezicht genomen. In hoofdstuk 11 is aandacht besteed aan de cultuurhistorische ontwikkeling. Alle gronden in het plangebied hebben deze dubbelbestemming. Behoud van de cultuurhistorische- en architectuurhistorische waarden staat bij gronden met deze bestemming voorop. Om die reden is de bestemming primair gemaakt aan de overige aan deze gronden gegeven bestemmingen. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunning altijd eerst dienen te worden getoetst aan de regels van de dubbelbestemming.

Hoewel het plangebied is gelegen in Oud Noord heeft de bestaande (te slopen) bebouwing geen bijzondere cultuurhistorische kwaliteiten.

- **Waterstaat - Waterkering**

Deze dubbelbestemming is gelegd op de primaire waterkeringen en bijbehorende beschermingszones in het plangebied. Ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) moeten zowel primaire als secundaire waterstaatswerken (deze is breder dan het fysieke waterstaatswerk als zodanig) in het bestemmingsplan worden verwerkt zowel op de verbeelding als in de regels. In dit bestemmingsplan wordt hieraan voldaan door het waterstaatswerk op de verbeelding aan te duiden met deze dubbelbestemming en in de regels hieromtrent een bestemmingsomschrijving op te nemen.

Voor het overige zijn de regels van de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier van toepassing.

- **Anti-dubbeltelregel**

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

- **Algemene bouwregels**

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

- **Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

- **Algemene afwijkingsregels**

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

- **Overgangsrecht**

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

- **Slotregel**

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

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

17.1 Grondexploitatiewet

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Het plan en de GreX

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit het bevoegd gezag, 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.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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

1. Provincie Noord-Holland;
2. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
3. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Noord;
4. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet;
5. Liander;
6. Gasunie.

Van Liander, Waternet en Provincie Noord-Holland is een inhoudelijke reactie ontvangen. Deze opmerkingen zijn verwerkt in de toelichting op het bestemmingsplan.

18.2 Participatie

Voor de ontwikkeling is in het kader van de Investstringsnota en het kavelpaspoort geparticipeerd. Hierbij zijn verschillende kanalen en middelen ingezet. Er zijn onder andere brieven naar omwonenden gestuurd, er zijn (online en fysiek) informatieavonden georganiseerd, inloopspreekuren gehouden en gesproken met bewoners over de plannen om reacties en ideeën te verzamelen. Ook zijn de plannen op een daartoe ingerichte projectwebsite beschreven.

De reacties die zijn ontvangen zijn meegenomen in de plannen en verdere inrichting van de communicatie en participatie.

- Mede door de reacties van omwonenden, zijn de woningen in het plan komen te vervallen.
- In het eerste ontwerp was de sporthal iets hoger. Dat gebouw wordt, ook mede door de reacties die buurtbewoners hebben gegeven, nu lager.
- Om de openheid in de ruimte om de school heen te behouden, is de ruimte tussen de scholen breder geworden. Hiermee is meer openheid en doorkijk naar het Noord Hollandsch kanaal ontstaan vanaf het Meidoornplein

