

stadsdeel bos en lommer

kolenkitbuurt

ontwerpbestemmingsplan

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
11049.00	28 november 2006			

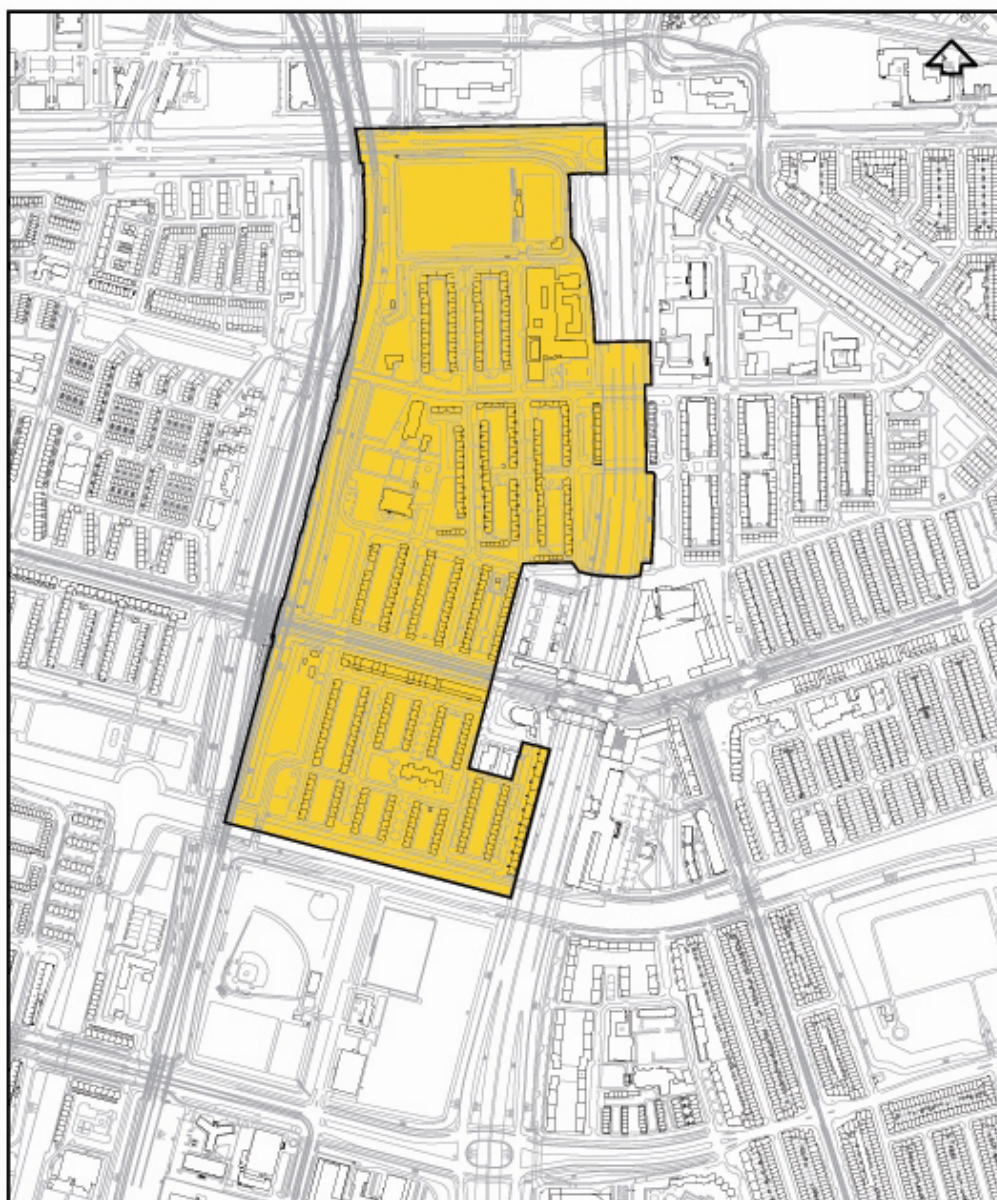
opdrachtleider : mw. ir K.M.A. Hoogenboezem-Lanslots

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Ligging plangebied	3
1.3. Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4. Planvorm	4
1.5. Leeswijzer	4
2. Gebiedsvisie	7
2.1. Bestaande situatie en uitgangspunten	7
2.2. Toekomstige situatie	9
3. Juridische planbeschrijving	15
3.1. Opbouw voorschriften	15
3.2. Verantwoording planvorm	15
3.3. Bestemmingsregeling	15
3.4. Handhaving	21
4. Beleidskader	23
4.1. Rijksbeleid	23
4.2. Provinciaal en regionaal beleid	24
4.3. Gemeentelijk beleid	25
4.4. Beleid stadsdeel Bos en Lommer	26
4.5. Conclusie	28
5. Programma	29
5.1. Wonen	29
5.2. Voorzieningen	29
5.3. Verkeer	30
5.4. Openbare ruimte	31
6. (Milieu)onderzoek	33
6.1. Wegverkeers- en spoorweglawaaai	33
6.2. Industrielawaaai	38
6.3. Luchtkwaliteit	39
6.4. Externe veiligheid	40
6.5. Schiphol	43
6.6. Bodemkwaliteit	43
6.7. Water	45
6.8. Bedrijven	48
6.9. Horeca	48
6.10. Planologisch relevante leidingen en nutsvoorzieningen	49
6.11. Duurzaamheid	49
6.12. Ecologie	50
6.13. Archeologie	51
6.14. Bezonnings- en windhinderonderzoek	53
7. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	55
7.1. Economische uitvoerbaarheid	55
7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	55
7.3. Overleg ex artikel 10 Bro	55

Bijlagen:

1. Toelichting op de Staat van Inrichtingen.
2. Literatuurlijst.



 plangebied

320.1104.00010.001-fig

figuur 1
ligging plangebied

1.1. Aanleiding

In januari 2002 is door de stadsdeelraad het Plan van Aanpak actualiseren bestemmingsplannen vastgesteld. In dit Plan van Aanpak is vastgelegd welke bestemmingsplangebieden er zijn en wanneer welk bestemmingsplan wordt geactualiseerd. Voorafgaand aan dit bestemmingsplan is conform het Plan van Aanpak actualiseren bestemmingsplannen de Plannotitie Kolenkitbuurt opgesteld. Deze Plannotitie is goedgekeurd door het dagelijks bestuur van het stadsdeel Bos en Lommer op 18 mei 2004 en geeft inzicht in de veranderingen ten opzichte van het vigerend planologisch kader. Deze notitie heeft als uitgangspunt gediend voor het voorliggende bestemmingsplan.

Op 2 april 2003 is door de stadsdeelraad het Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt vastgesteld. Dit Vernieuwingsplan is op 30 oktober 2003 tevens vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Doel van dit plan is om de negatieve ontwikkelingen te keren door het nemen van verregaande maatregelen. De Kolenkitbuurt zal worden omgevormd tot een buurt waar bewoners kansen kunnen krijgen en bereid zijn die te nemen. Daarvoor moet er veel veranderen op zowel fysiek, economisch als sociaal gebied. In dit plan zijn diverse ontwikkelingen beschreven die tot 2015 tot uitvoering zullen worden gebracht. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, zijn onderdeel van de grootschalige vernieuwing van de westelijke tuinsteden. Voor een beschrijving van de vernieuwingsplannen en een overzicht van de verschillende deelplannen wordt verwezen naar het Ontwikkelingsplan Richting Parkstad 2015. In 2001 is dit plan vastgesteld door de betrokken stadsdeelraden, de gemeenteraad en de betrokken corporaties. In 2003 is een aanvulling op het ontwikkelingsplan vastgesteld door dezelfde organen.

Op basis van het Vernieuwingsplan zijn twee uitwerkingsplannen vastgesteld: Uitwerkingsplan Ringspoorzone (vastgesteld op 29-9-2004) en Uitwerkingsplan Zuidelijk Veld (vastgesteld op 30-3-2005). De Uitwerkingsplannen Ringspoorzone en Zuidelijk Veld (en de Nota van Wijzigingen) vormen het kader en de randvoorwaarden voor wat betreft het grondgebruik, de verkaveling/rooilijnen, waterhuishouding, parkeren (gebouwd en ongebouwd), voorzieningen en andere functies. Tegelijkertijd met het Uitwerkingsplan Zuidelijk Veld is de Bouwenvelop vastgesteld. De bouwenvelop bestaat uit hetgeen is vastgelegd in de Uitwerkingsplannen + een exacte beschrijving van de toegestane optimalisatie. Ook voor het gebied Ringspoorzone-Midden is een Bouwenvelop vastgesteld. Omdat de plannen daar zouden afwijken van wat eerder in het uitwerkingsplan Ringspoorzone was vastgelegd, is er een aparte informatieavond voor bewoners georganiseerd (d.d. 2 november 2005) ter voorbereiding op de besluitvorming over de nieuwe plannen door de stadsdeelraad (d.d. 1 december 2005).

Beiden bouwenveloppen zijn vertaald in het voorliggende bestemmingsplan en zijn daarmee pas definitief als het bestemmingsplan rechtskracht heeft.

1.2. Ligging plangebied

Het plangebied van bestemmingsplan Kolenkitbuurt ligt tussen het Ringspoor en de A10, (deels in het plangebied) direct ten noorden van het toekomstige gebied Laan van Spartaan en wordt begrensd door de Erasmusgracht, het Ringspoor, de Haarlemmerweg, het talud van de A10, de Jacob van Arteveldestraat en De Leeuw van Vlaanderenstraat (zie figuur 1, Ligging plangebied).

1.3. Vigerende bestemmingsplannen

Voor de Kolenkitbuurt vigeert grotendeels het bestemmingsplan Uitbreidingsplan Bosch en Lommer van 1936. Dit bestemmingsplan dateert uit de tijd dat Bos en Lommer nog niet voltooid was. Op basis van dit plan kon de wijk verder gebouwd worden. Alleen de bestaande situatie is

toegestaan in dit bestemmingsplan. De A10 loopt dwars door het plangebied van Uitbreidingsplan Bosch en Lommer waardoor het bestemmingsplan niet strookt met de feitelijke situatie. Om alle nieuwe ontwikkelingen mogelijk te kunnen maken en de bestaande situatie te kunnen voorzien van een actuele regeling, is een nieuw bestemmingsplan nodig.

1.4. Planvorm

De juridische planvorm is afgestemd op het beleid dat erop is gericht nieuwe ontwikkelingen binnen de planperiode te kunnen realiseren en een deel van bestaande functies te behouden. Het plan heeft zowel voor de bestaande bebouwing als de toekomstige ontwikkelingen de vorm van een gedetailleerd bestemmingsplan, waarbij voor de toekomstige ontwikkelingen meer flexibiliteit is opgenomen ten aanzien van de functies. Op basis hiervan zullen de beoogde nieuwe ontwikkelingen zonder verdere uitwerking van de bestemmingen of andere planologisch-juridische procedures kunnen worden uitgevoerd en vervult het plan, voor de plekken waar de bestaande situatie wordt behouden, een belangrijke beheers- en gebruiksfunctie.

1.5. Leeswijzer

In het eerste gedeelte van dit bestemmingsplan, hoofdstuk 2 en 3, is de gewenste ontwikkeling van de Kolenkitbuurt beschreven met de juridische regeling. Hoofdstuk 2, de Gebiedsvisie, vormt in feite een samenvatting van de toelichting, waarbij alle uitgangspunten van het bestemmingsplan beknopt worden beschreven. Hoofdstuk 3, de Juridische planbeschrijving, bevat een toelichting op de juridische regeling. De uitgangspunten van de Gebiedsvisie hebben de basis gevormd voor deze regeling. Dit betekent dat de gebruikers (burgers en plantoetsers) kunnen volstaan met het lezen van deze hoofdstukken. Hoofdstuk 4 tot en met 6 bevatten de onderzoeken en andere analyses, op basis waarvan de uiteindelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. Hoofdstuk 7 tenslotte gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.



 plangrens

320.11049.00-fig

figuur 2
Bestaande situatie

In dit hoofdstuk wordt de gebiedsvisie op het plangebied beschreven. Hierbij wordt zowel ingegaan op de ruimtelijke als de functionele aspecten. Eerst wordt ingegaan op de bestaande situatie en de randvoorwaarden die daaruit voortkomen. Daarna volgt de toekomstvisie op de Kolenkitbuurt, waarbij ingegaan wordt op de relatie met het omliggende gebied.

2.1. Bestaande situatie en uitgangspunten

Ontstaansgeschiedenis

De Kolenkitbuurt is gerealiseerd in de jaren '50. Toen de wijk net was gebouwd, lag deze aan de rand van de stad en was het toonbeeld van het moderne bouwen. De wijk maakt onderdeel uit van de Westelijke Tuinsteden die zijn ontwikkeld op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Cornelis van Eesteren. De Westelijke Tuinsteden vormden de schakel tussen stad en platteland. Het ideaal van de groene, open stad met "licht, lucht en ruimte" stond centraal.

Ruimtelijke structuur

Het plangebied wordt ruwweg omsloten door de A10, de Haarlemmerweg, de Erasmusgracht en het Ringspoor. In oost-westrichting wordt het gebied doorsneden door de Bos en Lommerweg en de Wiltzanghlaan (zie figuur 2, Bestaande situatie). Op basis van de kwaliteiten en verbeterpunten van de bestaande ruimtelijke situatie, zijn een aantal randvoorwaarden voor de toekomstige situatie geformuleerd. De ruimtelijke uitgangspunten voor het plangebied zijn samen te vatten als:

- behoud en versterking heldere ruimtelijke structuur;
- versterken samenhang in noord-zuidrichting;
- verbeteren sociale veiligheid;
- behoud bijzondere bebouwingselementen;
- verbeteren kwaliteit buitenruimte.

Deze randvoorwaarden worden hieronder nader toegelicht.

Behoud en versterking heldere ruimtelijke structuur en versterken samenhang in noord-zuidrichting

De wijk heeft een heldere bebouwingsstructuur waarbij de bouwblokken haaks ten opzichte van elkaar gesitueerd zijn. Deze structuur maakt een knik bij de Leeuwendalersweg. Op een aantal plekken zou de ruimtelijke structuur verbeterd kunnen worden:

- er is geen logische verbinding met het nabijgelegen Sloterdijk;
- de langgerekte woon-winkelwand aan de zuidzijde van de Bos en Lommerweg vormt een blokkade en keert zich letterlijk af van het zuidelijke deel van de Kolenkitbuurt; er is hierdoor nauwelijks een relatie tussen de Bos en Lommerweg en de Erasmusgracht en is er in de Kolenkitbuurt Zuid sprake van een achteraf gevoel;
- aan de zuidkant lopen de noord-zuidstraten dood op de Erasmusgracht; de ruimtelijke kwaliteit van het water en groen wordt niet optimaal benut.

Verbeteren sociale veiligheid

De overgangen naar de omliggende buurten in Bos en Lommer en met het stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer zijn in het algemeen sociaal onveilig. De routes die deze gebieden met de Kolenkitbuurt verbinden gaan onder het Ringspoorviaduct of A10-viaduct door. Door deze overgangszones te veranderen moet de sociale veiligheid verbeterd worden. De sociale veiligheid in de Kolenkitbuurt zelf is matig door de aanwezigheid van de vele bergingen op de begane grond. Bij nieuwbouw moeten er meer levendige functies op de begane grond komen.

Behoud bijzondere bebouwingselementen

De bebouwing van de Kolenkitbuurt bestaat uit open en halfopen bouwblokken met groene binnentuinen. De bebouwing bestaat in het algemeen uit 5 bouwlagen. Deze bijzondere bebouwingselementen dienen behouden te blijven.



figuur 3
Toekomstige situatie
uit vernieuwingsplan

320.1104.90010.001-fig

Verbeteren en behoud kwaliteit buitenruimte

Het plangebied bestaat voor een groot deel uit (semi-)openbare ruimte (circa 80%), maar deze openbare ruimte heeft weinig verblijfskwaliteit, waardoor er niet optimaal gebruik van kan worden gemaakt. Langs het Ringspoor is sprake van een groene rand met daarin volkstuinen en enkele losstaande gebouwen. In het noordelijk deel van het plangebied ligt het Sportpark Multatuli. Verder maken de binnentuinen van de bouwblokken onderdeel uit van de semi-openbare buitenruimte. Deze zijn in het algemeen van goede kwaliteit en dragen bij aan het woongenot in de buurt. Deze binnentuinen dienen in de nieuwe situatie behouden te blijven of teruggebracht te worden.

Functionele structuur

Op basis van de kwaliteiten en verbeterpunten van de bestaande functionele situatie, zijn een aantal randvoorwaarden voor de toekomstige situatie geformuleerd. Belangrijke functionele uitgangspunten voor het plangebied zijn:

- realiseren van een meer gevarieerdere woningvoorraad;
- behoud wijkvoorzieningen.

Realiseren gevarieerdere woningvoorraad

Het gebied heeft primair de woonfunctie. De woningvoorraad bestaat voornamelijk uit kleine portieketagewoningen in de sociale huursector. Alleen langs de Leeuwendalersweg zijn enkele kleine grondgebonden woningen aanwezig. Er dient een meer gevarieerde woningvoorraad gerealiseerd te worden waarmee ingespeeld wordt op de woningbehoefte in het stadsdeel en de rest van Amsterdam en waarmee de bewoners van de Kolenkitbuurt de mogelijkheid krijgen om door te groeien binnen de eigen buurt.

Behoud wijkvoorzieningen

Een aantal wijkvoorzieningen zijn gelegen aan de A10 maar vallen formeel in het Bos en Lommerplein-project, zoals het jongerencentrum en het buurthuis. Gezien de grote behoefte aan deze voorzieningen zullen deze elders in de wijk worden ondergebracht.

Aan de Bos en Lommerweg is een aantal winkels gevestigd. Deze staan onder druk, aangezien de detailhandel zich meer concentreert ten oosten van de A10 en het nieuwe Bos en Lommerplein (buiten het plangebied).

Daarnaast zijn er verspreid over de wijk enige kleinschalige winkels, horeca, een medische praktijk en bedrijven aanwezig. Deze bevinden zich met name op de koppen van de bouwblokken tussen de Bos en Lommerweg en de Wiltzanghlaan.

2.2. Toekomstige situatie

Om de gewenste "kwaliteitsslag" te kunnen maken, wordt bij de vernieuwing van de Kolenkitbuurt uitgegaan van een grootschalige sloop-nieuwbouwingreep. Verder wordt, om invulling te kunnen geven aan de bestuurlijke wens om "eerst te bouwen en dan te slopen", de zone langs het ringspoor opnieuw ingericht in combinatie met woningbouw.

Hoofdropzet

Bij het ontwerp voor de toekomstige situatie heeft de huidige hoofdstructuur van de Kolenkitbuurt als uitgangspunt gediend (zie figuur 3, Toekomstige situatie Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt). Hierdoor is de stedenbouwkundige samenhang gewaarborgd en zullen er geen "breuken" ontstaan tussen de bestaande en nieuwe structuur tijdens de vernieuwing. De ruimtelijke samenhang met de Bosleeuw aan de andere kant van de A10 blijft op hoofdlijnen gehandhaafd doordat de hoofdstructuur van de Kolenkitbuurt als uitgangspunt blijft dienen. Dit is van belang aangezien beide buurten onderdeel uitmaken van één stedenbouwkundig plan (het AUP).

Binnen de bestaande hoofdstructuur wordt de ruimtelijke samenhang in noord-zuidrichting versterkt en zal de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgen. Hierdoor kan de buurt meer profiteren van de aanwezigheid van de Erasmusgracht aan de zuidzijde en het groene Multatuli Sportpark aan de noordzijde van het plangebied. De noord-zuidverbindingen worden omgevormd tot lommerrijke lanen die de verschillende bestaande en nieuwe voorzieningen met elkaar verbinden en aantrekkelijke routes vormen naar Laan van Spartaan ten zuiden van de



320.11049.001-fig

figuur 4
Deelgebieden

Erasmusgracht en station Sloterdijk ten noorden van het plangebied. Langs het Ringspoor worden de ecologische potenties versterkt en vormt de bebouwing een fraaie afronding van de buurt.

Daarnaast zijn er inmiddels al een aantal bestaande bouwblokken in het plangebied gerenoveerd. Het gaat hierbij om het gebouw tussen de De Leeuw van Vlaanderenstraat en de A10, de twee bouwblokken tussen de Akbarstraat en het Jan van Schaffelaarplantsoen. Een aantal bouwblokken zullen voorlopig in hun huidige situatie behouden blijven. Het gaat hierbij om het blok tussen de Akbarstraat en de Sinjeur Semeijnsstraat, het scholeneiland en de twee woonblokken tussen de De Roos van Dekemaweg en de Wiltzanghlaan. Het gebouw van de voormalige HTS zal grotendeels in de huidige situatie behouden blijven. Voor dit gebouw is functieverandering en een beperkte uitbreiding mogelijk gemaakt.

Binnen het plangebied van de Kolenkitbuurt is een aantal deelgebieden te onderscheiden. Hieronder wordt ingegaan op de het Zuidelijk Veld (inclusief De Leeuw van Vlaanderenflat), Nannostraat, Akbarstraat, de economische broedplaats in de vorm van het Peristylum en de HTS en de Ringspoorzone (zie figuur 4, Deelgebieden).

Zuidelijk Veld

Het Zuidelijk Veld is het gedeelte van het plangebied tussen de Bos en Lommerweg, de Erasmusgracht, de A10 en de Leeuwendalersweg. Alle bebouwing in dit deelgebied wordt gesloopt, behalve de De Leeuw van Vlaanderenflat.

In het Zuidelijk Veld zullen binnen het huidige raamwerk van straten, nieuwe bouwblokken met woningen worden gerealiseerd. Het Zuidelijk Veld wordt meer met de rest van de Kolenkitbuurt verbonden door het langgerekte bouwblok wat aan de zuidzijde langs de Bos en Lommerweg staat (het zogenaamde Borstblok) te slopen. De sloop van het Borstblok is, na uitgebreid onderzoek en afweging, een centraal onderdeel in het vernieuwingsplan voor de Kolenkitbuurt. De achterkant van het Borstblok (garages en laden en lossen) maakt de hele achterliggende buurt tot achterkant. De aanpak van het Borstblok is nodig voor stedenbouwkundige verbetering, waardoor het gebied achter het Borstblok weer bij de rest van de buurt wordt betrokken en de noord-zuidstructuur van de rest van de Kolenkitbuurt Zuid wordt doorgezet tot over de Bos en Lommerweg.

De sloop en nieuwbouw van het gehele Zuidelijk Veld (met uitzondering van De Leeuw van Vlaanderenflat) is essentieel om een aantrekkelijk en gedifferentieerd woningaanbod en een mooie, veilige en levendige woonomgeving te realiseren. Doordat de nieuwbouw plaatsvindt binnen de bestaande rooilijnen, blijft de stedenbouwkundige samenhang tussen oud en nieuw grotendeels behouden.

Momenteel zijn er in het Zuidelijk Veld circa 700 woningen aanwezig. Na de herontwikkeling van de buurt zal dit aantal ongeveer gelijk zijn. Tevens zal er in de woonbuurt 1.000 m² bvo voor kleinschalige bedrijvigheid en buurtvoorzieningen gebruikt kunnen gaan worden.

Tuinblokken

De huidige Kolenkitbuurt ademt de sfeer van "licht, lucht en ruimte" uit. De nieuwe "tuinblokken" die gerealiseerd worden in de Kolenkitbuurt, combineren deze basiskwaliteit van het open bouwblok met de praktische voordelen van het gesloten bouwblok.

Binnen de tuinblokken worden woningen gerealiseerd in vier à vijf bouwlagen. De woningen hebben het karakter van (gestapelde) herenhuizen en hebben zoveel mogelijk de voorkeur aan de openbare ruimte. De tuinblokken worden georganiseerd rondom een binnentuin van minimaal 16 m breed. De gestapelde woningen aan weerszijden van de binnentuin mogen per verdieping verbonden worden via loopbruggen, zodat deze woningen ook met een lift bereikbaar zijn. De tuinen kunnen voor een deel aan particulieren worden uitgegeven en voor een deel als collectieve tuinen fungeren.

Omdat typologie en de architectuur per blok kunnen verschillen, ontstaat een bijzonder gevarieerd straatbeeld. Aangezien de blokken rondom de binnentuinen zijn georganiseerd, zijn de woongebouwen aan weerszijden van de straat verschillend. De rationele asymmetrie van het AUP krijgt hierdoor een nieuwe, architectonische impuls.

Hofjes

In de tuinblokken ter weerszijden van het Ernest Staesplein worden rondom de informele route hofjes gerealiseerd waarin gespeeld kan worden.

Encroachmentzone

De encroachmentzone is een private, niet-openbare strook langs de voorzijde van de woningen van circa 2,5 m diep. Deze strook is in het leven geroepen om nadrukkelijk de relatie tussen het leven op straat en het wonen te herstellen. De interactie tussen woning en straat verdient veel aandacht, zeker in een buurt met een diversiteit aan woonculturen. Er zijn een aantal spelregels opgezet voor deze zone. Zo heeft de strook een breedte van 2,5 m. Alle woningen, dus ook de appartementen, hebben een tuin, souterrain, erker of balkon in de encroachment. Er komt een duidelijke en herkenbare afscheiding tussen openbaar en privé. Wensbeeld vanuit de openbare ruimte is dat de inrichting voor 50% groen moet zijn. Van belang is een heldere scheiding tussen openbaar en privé met aandacht voor sociale veiligheid en beheer. De inrichting en de vormgeving van de encroachments varieert sterk. Op deze manier krijgen woonstraten een informeler en diverser karakter. Tevens wordt het onderscheid tussen verschillende woningen binnen een blok aangezet en herkenbaar gemaakt.

Parkeren

Onder de tuinblokken zullen (half)ondergrondse parkeergarages worden gerealiseerd.

Borstblok

Het huidige langgerekte woon/winkelblok (Borstblok) langs de Bos en Lommerweg heeft beperkte gebruiksmogelijkheden. De huidige situatie van het blok is dat het gebruik ervan, vooral in de bedrijfsfuncties, achteruit gaat. Zelfs zodanig dat de sloop van het blok een aanvaardbaar uitgangspunt is geworden in alle besprekingen over het vernieuwings- en uitwerkingsplan. Daarnaast staat het bouwblok de ruimtelijke samenhang tussen het zuidelijk en het noordelijk deel van de Kolenkitbuurt in de weg. Dit bouwblok zal worden gesloopt en vervangen worden door nieuwbouw. De onaantrekkelijke Woutertje Pietersestraat verval.

Het huidige Borstblok omvat 69 kleine woningen en 2.750 m² bvo aan winkelruimte. De toekomstige atriumgebouwen bieden eveneens plaats aan woningen en economische functies en voorzieningen.

Leeuw van Vlaanderen

De Leeuw van Vlaanderenflat is een beeldbepalend gebouw en schermt de Kolenkitbuurt af van de A10. Het gebouw is onlangs gerenoveerd. Met de renovatie is de woonkwaliteit verbeterd, onder andere door het realiseren van een geluidswerende gevel langs de A10. De oriëntatie van de woningen is gericht op de rustige De Leeuw van Vlaanderenstraat. De voormalige garages zijn samengevoegd met de bovengelegen woningen.

Openbare ruimte

De Bos en Lommerweg heeft een breed profiel waar veel verkeer doorheen gaat (tram, bus, auto, fietsers, voetgangers). In het toekomstige profiel is de trambaan gefixeerd, er zijn geen ventwegen meer, het middendeel van de straat heeft een open karakter en de bomen zijn aan de randen geplaatst. De Bos en Lommerweg heeft ter hoogte van de Kolenkitbuurt drie rijen bomen, aansluitend bij het karakter van deze straat aan de andere zijde van de A10.

De noord-zuidstraten worden ingericht als lommerrijke lanen. Deze lanen hebben een royale breedte van 27 m met daarbinnen de encroachmentzones aan beide zijden van de laan. De encroachmentzone kan deels bebouwd worden waardoor een levendig straatbeeld wordt gerealiseerd.

Centraal in het Zuidelijk Veld blijft het Ernest Staesplein behouden. Het nieuwe plein wordt kleiner en krijgt een meer besloten karakter en wordt door middel van twee steegjes van 5 meter breed (informele route) verbonden met de Ringspoorzone, de Kolenkitkerk en het Bos en Lommerplein.

Nannostraat

De twee bouwblokken tussen de Leeuwendalersweg en de Akbarstraat zullen worden gesloopt. Binnen het huidige stedenbouwkundige raamwerk zal hier nieuwbouw plaatsvinden, vergelijkbaar met de nieuwbouw in het Zuidelijk Veld.

In de nieuwe bouwblokken is ruimte gereserveerd voor woningen, gebouwde parkeervoorzieningen en aan de Bos en Lommerwegzijde voor detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke functies, bedrijven en horeca.

Akbarstraat

De beeldbepalende Akbarblokken vormen samen met de Kolenkitkerk het historische hart van de buurt. De woningen in deze blokken zijn gerestaureerd om het woongenot te verbeteren. Hierbij zijn de kenmerkende baksteenarchitectuur met karakteristieke details en ornamenten behouden gebleven. Ook de klassieke tuin met kapel is in stand gebleven. Op de hoeken aan de Bos en Lommerweg bevinden zich nu buurtwinkels; deze worden gehandhaafd. De kleine woningen aan het Piet Paaltjenspad worden naar verwachting gerenoveerd. Hier kunnen in de toekomst kleinschalige buurtfuncties, zoals kinderopvang of een ouderensteunpunt gevestigd worden. Ook is er een mogelijkheid voor kleinschalige bedrijvigheid en horeca, zoals een theehuis.

De Akbarstraat en de Schaapherderstraat worden ingericht als lommerrijke lanen. De sfeervolle plantsoentjes aan de Leeuwendalersweg zullen in aansluiting op de toekomstige buurtfuncties worden behouden.

Economische broedplaats

In de laagbouw van de voormalige HTS-locatie is een tijdelijke broedplaats gevestigd voor gesubsidieerde kunstenaars. Voor de hoofdbouw is een haalbaarheidsstudie gedaan naar de mogelijkheden voor herontwikkeling. In dit deel van het complex zullen verschillende maatschappelijke voorzieningen worden gehuisvest. Voor het overige deel wordt gedacht aan uiteenlopende bestemmingen waaronder studentenwoningen, horeca en bedrijfsruimten. Het gebouw is dan ook flexibel bestemd om zo op toekomstige mogelijkheden in te kunnen spelen.

Aan de Wiltzanghlaan, onder de A10 ligt het Peristylum. Dit is momenteel een loze ruimte van circa 4.600 m². Deze ruimte zal een functie krijgen als broedplaats voor werkgelegenheid. Hierbij wordt gedacht aan ruimtes voor oude en nieuwe ambachten met bijbehorende parkeer-ruimte. Deze bedrijvigheid zal bijdragen aan de levendigheid van de buurt en een grotere sociale veiligheid onder het viaduct.

Ringspoorzone

Het ontwerp voor de Ringspoorzone heeft een duidelijke samenhang met de rest van de Kolenkitbuurt. De zone krijgt een grote variatie binnen een eenvoudige en heldere opzet. De Ringspoorzone bestaat uit drie elementen: een lommerrijke laan, een waterrijke ecozone en een buurttuin. De laan en ecozone onderstrepen de gewenste ruimtelijke en sociale samenhang in noord-zuidrichting: "een buurt uit één stuk". In de historische knik (ter hoogte van de scholen) aan de Leeuwendalersweg zal een aantrekkelijke buurttuin ontstaan, met ruimte voor leren, spelen en tuinieren. De variatie in de zone wordt gerealiseerd door een aantal bijzondere plekken. De bebouwing wordt een slag robuuster dan in de rest van de Kolenkitbuurt, omdat deze de buurt moeten afschermen van het ringspoor. De bouwhoogte wordt hier over het algemeen 20 tot 25 m, aangevuld met hogere bouwelementen aan de Erasmusgracht (maximaal 50 m), Bos en Lommerweg (maximaal 57 m) en de Wiltzanghlaan (maximaal 45 m). In de Ringspoorzone zullen woningen gerealiseerd worden. In de hogere bebouwing is ook ruimte voor andere functies, zoals onder andere maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige bedrijfsruimten.

Bijzondere plekken

Bij het *Speelplein* aan de Erasmusgracht begint een afwisselende wandelroute die de Ringspoorzone verbindt met het nieuwe Ernest Staesplein en de Kolenkitkerk. Het plein maakt het nieuwe kopblok prominent. Dit woongebouw, bekroond met een ranke toren van maximaal 50 m hoog, biedt uitzicht op de Erasmusgracht. Komend uit Laan van Spartaan, markeren het speelplein en kopblok samen de zuidelijke entree.

Het *Metroplein Bos en Lommerweg* is de meest dynamische plek in de buurt. De nieuwe toren is een baken in de Bos en Lommerweg-Burgemeester De Vlugtlaan. Op de begane grond is ruimte voor voorzieningen en/of commercie, zodat "de loop" een impuls krijgt. Daarboven is wonen mogelijk.

Aan de Majoor Fransweg zal een nieuw woongebouw met een bouwhoogte van maximaal 20 m gerealiseerd worden. Daardoor ontstaat aan de Wiltzanghlaan, komend vanuit stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer, een prachtige entree van de Kolenkitbuurt. Tevens vormt het een passende beëindiging van de buurttuin. Op de begane grond is ruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Op de hoek met de Wiltzanghlaan komt een hoogteaccent van maximaal 45 m.

Waterrijke ecozone

De ecozone combineert een rijke watergebonden flora en fauna met extra waterberging en wonen aan het water. De woningen op de begane grond hebben of een voordeur aan de laan of een terras aan het water. De hoger gelegen woningen hebben uitzicht op het bomendak van Geuzenveld-Slotermeer en het Westelijk Havengebied.

De breedte van de waterpartij varieert, waardoor er afwisselende ruimtes tussen talud en bebouwing ontstaan.

Scholeneiland

Voor het Scholeneiland is in het Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt voorzien in ruimte voor een sociale cluster, bestaande uit onder andere een Brede School en de hiervoor genoemde buurttuin. Het huidige halve bouwblok tussen de Akbarstraat en het Flierefluiterpad zal worden vervangen door een nieuw tuinblok (vergelijkbaar met het Zuidelijk Veld). In de toekomst biedt deze locatie mogelijkheden om het Brede Schoolconcept functioneel door te bouwen. Omdat deze ontwikkeling niet valt in de planperiode van dit bestemmingsplan, is de bestaande situatie opgenomen. Wanneer over een aantal jaren meer duidelijkheid is over de ontwikkeling van het gebied zal hiervoor een aparte procedure worden doorlopen.

TCHN-gebouw

Het TCHN-gebouw op het sportpark Multatuli in de Kolenkitbuurt is door het stadsdeel aangekocht om hier een jongerencentrum Kolenkitbuurt te vestigen. De voorbereidingen worden nu getroffen om te komen tot een Plan van Eisen voor het gebouw. Subsidie voor de verbouwing is alvast aangevraagd in het kader van Stenen voor Sociaal 2007. Kortom, het plan is om dit gebouw in 2007 te herontwikkelen ten behoeve van een "jongerencentrum".

3. Juridische planbeschrijving

15

In dit hoofdstuk is uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag liggen en hoe de regeling is vormgegeven. Achtereenvolgens is aandacht besteed aan de opbouw van de voorschriften, de gekozen planvorm en de beschrijving van de regeling van de diverse bestemmingen.

3.1. Opbouw voorschriften

De voorschriften zijn met het oog op een heldere gestructureerde en goed leesbare regeling als volgt opgebouwd. In hoofdstuk I zijn de inleidende bepalingen opgenomen die voor het algemene begrip, de leesbaarheid en uitleg van het plan van belang zijn. Het betreft de begripsbepalingen en de wijze van meten. In hoofdstuk II zijn de specifieke bepalingen van de verschillende bestemmingen verwoord. Hierin is bepaald voor welke doeleinden de betreffende gronden mogen worden gebruikt en welke bouwvoorschriften er gelden. In Hoofdstuk III zijn de algemene bepalingen opgenomen zoals een algemene bepaling voor het gebruik van de gronden, de dubbeltelbepaling en enkele algemene vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden. De overgangs- en slotbepalingen zijn tenslotte opgenomen in hoofdstuk IV.

3.2. Verantwoording planvorm

Dit bestemmingsplan vormt in eerste instantie het juridische kader waarbinnen in dit plangebied een grootschalige herstructurering kan worden gerealiseerd. Daarnaast zal een deel van de bestaande functies behouden blijven. Deze bestaande functies worden grotendeels conform het huidige gebruik bestemd.

Het plan heeft zowel voor de nieuwe ontwikkelingen als de bestaande functies de vorm van een gedetailleerd bestemmingsplan. Op basis hiervan kunnen de beoogde nieuwe ontwikkelingen zonder verdere uitwerking van de bestemmingen of andere planologisch-juridische procedures worden uitgevoerd en vervult het plan, voor de plekken waar de bestaande situatie wordt behouden, een belangrijke beheers- en gebruiksfunctie. Door de gedetailleerde wijze van bestemmen kan het bestemmingsplan, indien nodig, als basis worden gebruikt voor onteigening.

In principe is iedere functie in het plangebied voorzien van een daarop toegesneden bestemmingsregeling. Ten behoeve van de beoogde ontwikkelingen is de nodige flexibiliteit in het plan ingebracht door het gebruik van ruimere bestemmingen, waar verschillende functies zijn toegestaan, zoals wonen, horeca, detailhandel en dienstverlening. Deze planvorm biedt flexibiliteit voor de nadere uitwerking van de nieuwe functies en tegelijkertijd rechtszekerheid voor de bewoners en gebruikers van de aangrenzende gebieden.

De in het programma vastgelegde omvang (in m²) van de diverse functies, is in hoofdlijnen in de bestemmingslegging vertaald door gebruik te maken van diverse bestemmingen die steeds (een combinatie van) bepaalde functies toelaten.

Door deze manier van bestemmen zijn de functies ruimtelijk ingeperkt.

Op de plankaart zijn alle functies zodanig bestemd, dat het direct mogelijk is om met het bijbehorende renvooi (verklaring van de bestemmingen) te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied gegeven zijn. Uitgangspunt daarbij is dat de plankaart zoveel mogelijk informatie geeft omtrent de in acht te nemen horizontale en verticale maten. In de bijbehorende voorschriften zijn de doeleindenomschrijving, de bouwvoorschriften en de gebruiksbepalingen alsmede de eventuele bestemmingsspecifieke vrijstellingsbevoegdheden te vinden.

3.3. Bestemmingsregeling

In deze paragraaf wordt de bestemmingsregeling beschreven van de aanwezige bestemmingen in het plangebied. Binnen het plangebied is het wonen een veel voorkomend gebruik. Daarnaast komen in het plangebied ook bedrijven, kantoren, horeca, dienstverlening, sport en recreatie en maatschappelijke voorzieningen voor. Deze functies worden veelal in een aparte be-

stemming beschreven, maar zijn op sommige plaatsen ook toegestaan binnen een ruimere, flexibelere bestemming. Tevens zijn er bestemmingen voor de gronden met functies van verkeer en verblijf, groen en water.

Wonen

Het totale plan kent vier woonbestemmingen (Woondoeleinden I t/m IV). Binnen alle woonbestemmingen is het uitoefenen van aan-huis-gebonden beroepen direct mogelijk, mits de woonfunctie blijft prevaleren en het beroep door de bewoner wordt uitgeoefend. Om te garanderen dat de woonfunctie in overwegende mate behouden blijft, mag ten hoogste 40% van het vloeroppervlak van het hoofdgebouw en aan- en uitbouwen worden benut ten behoeve van kantoor- en/of praktijkruimte. Het gebruik van bijgebouwen ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen is niet toegestaan.

Woondoeleinden I t/m IV (W I t/m IV)

De bestaande woningen hebben de bestemming Woondoeleinden I gekregen. Binnen Woondoeleinden I zijn woningen toegestaan. Daarnaast is ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang", een onderdoorgang toegestaan met een vrije hoogte van minimaal 3 m, overeenkomstig het bepaalde in het artikel Verkeersareaal.

Binnen Woondoeleinden II (in de Ringspoorzone) zijn woningen en parkeervoorzieningen toegestaan, waarbij geldt dat de parkeerplaatsen tot maximaal 1,5 m boven peil mogen worden gebouwd mits gelegen op minimaal 5 meter uit de voorgevel. Bij het bestemmingsvlak met de aanduiding (p1) mogen op alle verdiepingen parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Ter plaatse van de aanduiding (wm1) geldt een maximum vloeroppervlak voor het wonen van 13.000 m². Ter plaatse van de aanduiding (wm2) geldt, samen met het wonen binnen de bestemming C V, een maximum vloeroppervlak voor het wonen van 7.000 m².

Binnen de bestemming geldt dat ter plaatse van de aanduiding (o1) tot een hoogte van 9 m boven peil niet mag worden gebouwd en ter plaatse van de aanduiding (o2) tot een hoogte van 7 m. De gronden onder deze overkragingen zijn bestemd voor verkeersareaal. Bij (o1) geldt dat deze gronden ook bestemd zijn voor water.

De bestemming Woondoeleinden III is een ruimere bestemming en is opgenomen voor de herontwikkeling van de gronden in het Zuidelijk Veld, waarbij geldt dat de parkeerplaatsen tot maximaal 1 m boven peil mogen worden gebouwd. Binnen deze woonbestemming is een regeling opgenomen voor kleinschalige voorzieningen in de wijk tot een maximum van 1.000 m². Deze niet-woonfuncties zijn alleen op de begane grond toegestaan. In de koppen van de blokken aan de zijde van de Erasmusgracht mogen alleen woningen gerealiseerd worden. Deze bestemmingsvlakken hebben een aanduiding (w).

Binnen Woondoeleinden I t/m IV mogen dakterrassen gerealiseerd worden mits deze niet zichtbaar zijn vanaf de straat. Daarvoor is in de voorschriften bepaald dat dakterrassen 2 m uit de gevels moeten liggen.

Voor Woondoeleinden III en IV is op de plankaart een bouwhoogtescheidinglijn weergegeven, die de terugliggende achtergevel toont. Ook in dit gedeelte is een dakterras toegestaan. Deze dakterrassen mogen wel direct aan de gevel grenzen, mits deze 2 m vanaf de bestemming Verkeersareaal worden gerealiseerd.

Centrumdoeleinden

In het plan is gebruikgemaakt van zeven verschillende "centrumdoeleinden"-bestemmingen.

Centrumdoeleinden I t/m VII (C I t/m VII)

Binnen de bestemming **Centrumdoeleinden I t/m III** zijn de functies wonen, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming **Centrumdoeleinden IV en VI** zijn de functies wonen, bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming **Centrumdoeleinden V** zijn de functies wonen en maatschappelijke voorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming **Centrumdoeleinden VII** zijn de functies wonen, horeca, bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en een hotel toegestaan.

Per functie geldt een regeling met betrekking tot de bouwlagen waar deze functies zijn toegelaten.

De hoeken van de bestaande bebouwing, waar in de huidige situatie reeds niet-woonfuncties aanwezig zijn, hebben de bestemming **Centrumdoeleinden I** gekregen. Deze niet-woonfuncties zijn alleen op de begane grond toegestaan.

De koppen aan de zuidzijde van de Bos en Lommerweg, waaronder het gebouw in de Ringspoorzone, hebben de bestemming **Centrumdoeleinden II** gekregen. Binnen C II zijn de niet-woonfuncties alleen op de begane grond toegestaan met uitzondering van de bedrijven ter plaatse van de aanduiding (mb). Bedrijven zijn toegestaan in de tweede bouwlaag tot maximaal 550 m². Ook maatschappelijke voorzieningen zijn in de tweede bouwlaag toegestaan waarbij geldt dat er een maximum van 600m² is opgenomen voor religieuze voorzieningen zoals een gebedsruimte.

Ter plaatse van de aanduiding (o3) geldt dat er een overbouwing mag worden gerealiseerd waarbij geldt dat tot 9 m hoog niet mag worden gebouwd. De gronden vanaf peil tot deze 9 m zijn bestemd voor Voortuinen.

Parkeerplaatsen moeten (half)ondergronds worden gerealiseerd en mogen maximaal 1,5 m boven gebouwd worden. Bij de aanduiding (p2) mogen de parkeerplaatsen tot 4,20 m boven peil worden gebouwd mits deze niet zichtbaar zijn vanaf de straat.

Wonen is toegestaan vanaf de tweede bouwlaag. Een uitzondering hierop geldt voor het blok in de Ringspoorzone, daarvoor geldt dat bij de aanduiding (wo), ook wonen is toegestaan in de eerste bouwlaag.

De koppen aan de noordzijde van de Bos en Lommerweg hebben de bestemming **Centrumdoeleinden III** gekregen. De niet-woonfuncties zijn alleen op de begane grond toegestaan. Wonen is toegestaan vanaf de tweede bouwlaag. Parkeerplaatsen mogen maximaal 1,5 m boven peil worden gebouwd.

De Metrotoren ten noorden van de Bos en Lommerweg heeft de bestemming **Centrumdoeleinden IV**. Wonen, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen zijn in het gehele gebouw toegestaan. In de eerste twee bouwlagen zijn ook horecabedrijven mogelijk. Ter plaatse van de aanduiding (o1) geldt dat er een overbouwing mag worden gerealiseerd waarbij geldt dat tot 9 m hoog niet mag worden gebouwd. De gronden vanaf peil tot deze 9 m zijn bestemd voor spoorwegdoeleinden en water.

Ook hier mogen de parkeerplaatsen maximaal 1,5 m boven peil worden gebouwd.

De toren ten noorden van de Wiltzanghlaan heeft de bestemming **Centrumdoeleinden V** gekregen. In de eerste en tweede bouwlaag is wonen en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Vanaf de derde verdieping is alleen wonen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding (wm2) mag samen met de bestemming WII (wm2) maximaal 7.000 m² aan wonen worden gerealiseerd. Parkeerplaatsen mogen uitsluitend (half)ondergronds worden gerealiseerd tot 1,5 m boven peil. Daar waar de aanduiding (p1) op de plankaart is aangenomen mogen parkeerplaatsen gerealiseerd worden in alle bouwlagen.

De kleine (voormalige) woningen aan het Piet Paaltjespad hebben de bestemming **Centrumdoeleinden VI** gekregen. Hier zijn woningen, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven en horecavoorzieningen toegestaan. In de bestemmingsvlakken met de aanduiding (z) mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd.

De voormalige HTS heeft de bestemming **Centrumdoeleinden VII** gekregen. Binnen deze bestemming is het realiseren van maatschappelijke voorzieningen, woningen, horeca, bedrijven en een hotel mogelijk. Op de bebouwing met een maximale bouwhoogte van 20 m is het realiseren van een windturbine toegestaan.

Regeling dove gevels

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat op een groot deel van de bebouwing dove gevels gerealiseerd moeten worden vanwege de daar aanwezige geluidsoverschrijding. Om aan te geven waar dit gebeuren moet, is een specifiek voorschrift opgenomen, waarin de regeling over de dove gevels is weergegeven. In de tabel bij dit voorschrift geeft elke aanduiding aan, aan

welke gevelzijde (noord/oost/zuid/west) van het gebouw een dove gevel gebouwd moet worden en vanaf welke bouwlaag dit moet gebeuren.

Het voorschrift bevat de mogelijkheid om af te zien van het gebruik van dove gevels, indien met een vliesgevel wordt gebouwd. Hierbij moet de geluidsreductie, dankzij de vliesgevel, zodanig zijn, dat de geluidshinder aan de achterliggende gevel niet meer is dan de wettelijke grenswaarde.

Parkeervoorzieningen en parkeerplaatsen

De parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de toelichting zijn voor een deel vertaald naar de voorschriften. Binnen het stelsel van de WRO (toelatingsplanologie) is het niet mogelijk om eigenaren te verplichten om parkeervoorzieningen te realiseren. Er gelden daarom geen minimum parkeereisen. Om te voorkomen dat de parkeervoorzieningen te omvangrijk worden en daarmee hun eigen verkeersaantrekkende werking gaan veroorzaken, is voorzien in maximum-parkeernormen. Deze normen zijn gerelateerd aan de functies die in de desbetreffende bestemmingen zijn voorzien.

Binnen een aantal woonbestemmingen (W II t/m W IV) en centrumdoeleindenbestemmingen (C II t/m V) is (ondergronds) parkeren toegestaan. Hierbij is onderscheid gemaakt in parkeerplaatsen en parkeervoorzieningen. Parkeervoorzieningen omvatten parkeerplaatsen en de voorzieningen ten behoeve van de parkeerplaatsen, zoals toegangswegen, slagbomen, betaalsystemen etc. Deze parkeervoorzieningen zijn binnen alle genoemde bestemmingen ook boven peil toegestaan.

De gebouwen ten behoeve van de parkeerplaatsen mogen tot 1,5 m boven peil worden gerealiseerd (bij de bestemmingen W II t/m W IV en C II t/m C V). Bij C II geldt hiernaast nog een specifieke regeling voor een aantal bestemmingsvlakken (zie onder het kopje Centrumdoeleinden).

Binnen het verkeersareaal (Va) en verblijfsgebied (Vg) kan ter plaatse van de aanduiding (op) een ondergrondse parkeergarage worden gebouwd.

Maatschappelijke doeleinden (M)

De bestemming Maatschappelijke doeleinden is toegekend aan de bestaande scholen aan de Leeuwendalersweg en Wiltzanghlaan en aan het gebouw op het sportpark Multatuli ten behoeve van een jongerencentrum. Binnen deze bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan. De gronden mogen worden bebouwd voor maximaal het percentage dat op de plankaart is aangegeven.

Nutsvoorzieningen

De bestaande nutsvoorzieningen in het plangebied zijn afzonderlijk bestemd middels de bestemming "Nutsvoorzieningen".

Bedrijfsdoeleinden en Maatschappelijke doeleinden (BM)

Binnen de bestemming Bedrijfsdoeleinden en Maatschappelijke doeleinden zijn de gronden bestemd voor maatschappelijke voorzieningen gecombineerd met bedrijven uit categorie I en II van de Staat van Inrichtingen. Risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan.

Op de gronden zijn gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan, met uitzondering van de gronden ter plaatse van de aanduiding (z). Hier zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Bedrijfsdoeleinden (B)

Op de gronden met deze bestemming zijn bedrijven uit categorie I en II van de Staat van Inrichtingen toegestaan. Risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan.

Tuinen (T)

De binnenterreinen in de bouwblokken hebben de bestemming Tuinen. Vooral nog zullen deze tuinen een collectief karakter krijgen. Om de binnentuinen zoveel mogelijk open te houden, zijn er geen extra bebouwingsmogelijkheden opgenomen voor uitbouwen en bijgebouwen anders dan vergunningsvrij mogelijk is. Op de gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gebouwd worden.

Een uitzondering hierop geldt voor de mogelijkheid om loopbruggen te bouwen. Deze loopbruggen zullen als verbinding dienen ten behoeve van de gestapelde woningen. De loopbruggen

(maximaal 2 m breed) mogen alleen gebouwd worden tussen de koppen van de bouwblokken waar de bestemming Woondoeleinden III aan is toegekend en vanaf 3 m boven peil. Tevens geldt dat er per bestemmingsvlak en per verdieping één loopbrug (I1) gebouwd mag worden ter plaatse van de aanduiding (I1) en maximaal twee loopbruggen ter plaatse van de aanduiding (I2). Ter plaatse van de aanduidingen (I1) en (I2) mogen bovendien per bestemmingsvlak maximaal 2 liftkokers worden gerealiseerd.

Ook is binnen de bestemming een regeling opgenomen om (ondergronds) parkeren mogelijk te maken langs de informele route. Hiertoe is de aanduiding "hofjes" opgenomen waarbinnen parkeren tot 1 meter boven peil is toegestaan.

Voortuinen (VT)

De bestemming Voortuinen (VT) is toegekend aan de gronden in de zogenaamde "encroachmentzone". De encroachmentzone is een private, niet-openbare strook langs de voorzijde van de woningen van 2,5 m diep. Binnen deze zone mogen vanaf de tweede bouwlaag erkers en/of balkons gerealiseerd worden tot een maximum van 6 m² per woning. Er is specifiek geregeld dat de diepte van balkons maximaal 1,5 m diep en erkers maximaal 1,25 m diep mogen zijn.

Het realiseren van schotelantennes is niet toegestaan in de bestemming Voortuin. Verder is een bijzonder gebruiksbepaling opgenomen die specifiek regelt dat het gebruik van voortuinen ten behoeve van het parkeren van voertuigen verboden is. Het is wel toegestaan om per bestemmingsvlak 1 inrit en 1 uitrit naar de parkeergarages onder de aangrenzende woonbebouwing te realiseren.

Recreatieve doeleinden (R)

Binnen het plangebied ligt een bestaand sportcomplex dat bestemd is voor recreatieve doeleinden. Deze gronden worden conform het huidige gebruik bestemd.

Groenvoorzieningen (GR)

De bestemming Groenvoorzieningen (GR) is toegekend aan de gronden met structurerende groenpartijen. Langs het Sportpark Multatuli is voorzien in een fietsroute ter plaatse van de op de kaart aangegeven aanduiding.

Autosnelweg (VAR)

De bestemming Autosnelweg (VAR) is toegekend aan de gronden waarop de rijksweg A10 gelegen is. Binnen de bestemming overheerst de verkeersfunctie, maar onder de A10, ter plaatse van de aanduiding (b), zijn ook categorie I en II-bedrijven en consumentverzorgende dienstverlening toegestaan. Risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan.

Binnen de bestemming zijn gebouwen niet toegestaan, met uitzondering van de gronden ter plaatse van de aanduiding (b) voor bedrijven en consumentverzorgende dienstverlening. De bouwhoogte van de gebouwen moet dan wel lager zijn dan het wegniveau van de rijksweg A10. Daar waar de A10 (aanduiding (ova)) ongelijkvloers wordt gekruist is verkeersareaal toegestaan voor ongelijkvloers kruisend verkeer.

Verkeersareaal (VA)

De bestemming Verkeersareaal (VA) is toegekend aan alle wegen binnen het plangebied. In principe zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. In het bestemmingsvlak met de aanduiding (op) is een ondergrondse parkeergarage toegestaan.

Verblijfsgebied (Vg)

De bestemming Verblijfsgebied (V) is toegekend aan alle pleinen en wandelgeieden binnen het plangebied. In principe zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. In het bestemmingsvlak met de aanduiding (op) is een ondergrondse parkeergarage toegestaan.

Spoorwegdoeleinden

De bestemming Spoorwegdoeleinden (S) is toegekend aan de gronden waar met name de metrolijn is gelegen. Deze metrolijn ligt op een talud. Dit talud is op sommige plaatsen via een onderdoorgang doorkruisbaar, zoals ter hoogte van de Bos en Lommerweg, Wiltzanghlaan en Haarlemmerweg. Op die plaatsen is door middel van een aanduiding aangegeven dat ook an-

dere doeleinden zijn toegestaan overeenkomstig de genoemde artikelen. Zo zijn bijvoorbeeld ter plaatse van de aanduiding (ova) ook verkeersareaal, zoals genoemd in het gelijknamige artikel, toegestaan.

In principe zijn binnen de bestemming alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Uitsluitend ten behoeve van de metrovoorzieningen zijn echter ook gebouwen mogelijk.

Water (WA)

De bestemming Water (WA) is bedoeld voor verkeer te water, wateraan- en afvoer en aan het water grenzende groenvoorzieningen. Het gebruik ten behoeve van ligplaatsen of aanlegplaatsen voor woonschepen is via de bijzondere gebruiksbepaling verboden. Bij de aanduiding "brug" zijn de gronden ook bestemd voor verblijfsgebied.

Primair waterkeringsdoeleinden

Voor de waterkeringen is de waterkerende functie tot uitdrukking gebracht in de medebestemming Primair waterkeringsdoeleinden. De betreffende gronden hebben, behalve de "primaire" bestemming, nog een andere ("secundaire") bestemming gekregen, omdat zij tevens een andere functie hebben. Het bebouwen van deze gronden ten behoeve van de secundaire bestemmingen is uitsluitend toegestaan als hiervoor vrijstelling is verleend door het dagelijks bestuur. Vrijstelling wordt verleend als de waterkeringsbelangen hierdoor niet onevenredig worden geschaad. Het Dagelijks Bestuur wint hiervoor, met het oog op een zorgvuldige voorbereiding van het besluit, advies in bij de beheerder van de waterkering, voordat ze beslissen op het verzoek om vrijstelling.

Archeologisch waardevol gebied

De aanwezige archeologische waarden in het plangebied worden beschermd via de medebestemming Archeologisch waardevol gebied. Hierdoor geldt een vergelijkbare regeling als bij de hiervoor besproken medebestemming Primair waterkeringsdoeleinden, met dien verstande dat bij deze gronden de vrijstelling of vergunning slechts kan worden verleend, indien is aangetoond dat de te verrichten activiteiten de archeologische waarden niet zullen schaden.

Naast de regeling voor het bouwen van bouwwerken geldt ook een aanlegvergunningplicht voor een aantal genoemde werken en werkzaamheden. Ook hierbij zal het Dagelijks Bestuur toetsen aan de archeologische belangen.

Leidingen

In het plangebied liggen twee planologisch relevante leidingen: een rioolwaterpersleiding en een primair net van de stadsverwarming. De belangen, verbonden aan deze leidingen, zijn in de voorschriften beschermd via de medebestemming Leidingen. Op grond van deze medebestemming is voor activiteiten waarbij gegraven wordt, zoals bouwen en een aantal specifiek genoemde werken en werkzaamheden, een vrijstelling of een aanlegvergunning nodig. Het verlenen van de vrijstelling of vergunning door het Dagelijks Bestuur is slechts mogelijk indien de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad.

Tijdelijk gebouw

Voor de als tijdelijk bedoelde bebouwing van het moeder-kindcentrum aan de Wiltzanghlaan is in dit plan voorzien in een voorlopig bouwvoorschrift ex artikel 12 WRO met een termijn tot 30 april 2009.

Flexibiliteit

Ten behoeve van de flexibiliteit en bruikbaarheid in de praktijk, is in hoofdstuk III van de voorschriften voorzien in vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden. Met de vrijstellingsbevoegdheid kan het Dagelijks Bestuur een afwijking van de maatvoering van bouwwerken toestaan met ten hoogste 10% (artikel 31).

In hetzelfde artikel is verder is voorzien in een vrijstellingsregeling met betrekking tot de Staat van Inrichtingen.

De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om bestemmingsgrenzen met ten hoogste 3 m te overschrijden, waarbij het bestemmingsvlak met ten hoogste 10% mag worden vergroot (artikel 32).

Overgangs- en slotbepalingen

In de slotbepalingen is onder meer de strafbepaling opgenomen. Ook zijn hier bepalingen omtrent het gebruik en het overgangsrecht ondergebracht. Het laatste artikel van de voorschriften betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

3.4. Handhaving

De handhaving van de regelgeving vervat in dit plan is de bevoegdheid van het dagelijks bestuur. Het gaat daarmee met name om de voorschriften inzake het bouwen en het gebruik van gronden en bouwwerken. De planvoorschriften bevatten een algemeen verbod om gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming. Een aantal vormen van gebruik worden specifiek aangeduid als strijdig met de bestemming, om handhavend optreden hiertegen goed mogelijk te maken. Uiteraard betreft het hier een niet-limitatieve opsomming.

Handhaving van dit plan is van belang om de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van het plangebied te realiseren woonomgeving te realiseren en in stand te houden. Daarnaast heeft handhaving uiteraard ook een belangrijke functie in het kader van de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid.

De voorschriften in dit plan zijn voldoende duidelijk, concreet en toepasbaar om te kunnen handhaven. Handhaving van het plan zal in de praktijk primair plaatsvinden via de bestemmingsplantoets in het kader van de bouwvergunning en door feitelijk toezicht op de aanwezigheid van bouwwerken en op gebruiksactiviteiten. Binnen het stadsdeel heeft bouw- en woningtoezicht hierin een centrale taakstelling. Bij gebleken strijdigheid met het plan wordt een handhavingstraject ingezet.

Als sluitstuk is gebruik in strijd met de bestemming in het plan aangemerkt als strafbaar feit, overeenkomstig de Wet op de economische delicten. Dit maakt strafrechtelijke handhaving en het gebruik van daaraan verbonden instrumenten en opsporingsbevoegdheden mogelijk.

Beluizen, speelautomatenhallen en seksinrichtingen

Uit onderzoek is gebleken dat beluizen soms worden gebruikt als dekmantel voor criminele activiteiten. Gelet op een rapport van de Commissie Van Traa loopt het stadsdeel het risico gelegenheid te geven aan criminaliteit en overlast als zij beluizen toestaat. Ook kunnen beluizen een ongewenste ruimtelijke uitstraling hebben door de verkeersaantrekkende werking en omdat ze zich vaak niet houden aan de winkelsluitingstijden. Er is echter ook een positieve kant. Een belhuis heeft namelijk een sociale functie: mensen met een laag inkomen hebben zo de gelegenheid om contact te houden met familie en vrienden in het land van herkomst tegen lage tarieven. In dit bestemmingsplan worden beluizen geweerd. Dit kan bereikt worden door een onderscheid te maken tussen beluizen en belwinkels:

- Belwinkel: bedrijf dat zich in hoofdzaak richt op detailhandel als ook op publiekgerichte dienstverlening op het gebied van telefoon- of faxvoorzieningen, mits deze niet meer dan 40% van het totale vloeroppervlak uitmaken. De belwinkel moet zich houden aan de winkelsluitingstijden en veroorzaakt (daardoor) minder overlast. Omdat de winkel alleen overdag open is, is het toezicht hierop groter en makkelijker.
- Belhuis: bedrijf dat zich in hoofdzaak richt op publiekgerichte dienstverlening op het gebied van telefoon- of faxvoorzieningen. Een belhuis kan 24 uur per dag geopend zijn. Deze categorie veroorzaakt dan ook meer overlast door hun verkeersaantrekkende werking en rondhangende mensen. Het toezicht in de avonden is moeilijker.

In dit bestemmingsplan zijn beluizen geheel uitgesloten. Daar waar sprake is van een winkelconcentratiegebied zijn belwinkels gereguleerd mogelijk. In het plangebied van de Kolenkitbuurt is geen sprake van een winkelconcentratiegebied waardoor in dit bestemmingsplan ook belwinkels zijn uitgesloten.

Speelautomatenhallen en seksinrichtingen worden vanuit ruimtelijke overwegingen als ongewenst beschouwd binnen het plangebied. Het programma voorziet in belangrijke mate in een woonfunctie binnen het plangebied. Deze woonfunctie is in het programma goed afgewogen met de andere functies binnen het plangebied, zodat sprake is van een afgewogen geheel. Speelautomatenhallen en seksinrichtingen passen niet binnen dit programma en zouden met name het woonklimaat kunnen verstoren. Beide activiteiten zijn in dit bestemmingsplan uitgesloten via een specifieke bepaling in het algemeen gebruiksverbod (artikel 32).

De beleidscontext voor de visie op de ontwikkeling en het beheer van het plangebied wordt gevormd door een aantal landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante rijks-, provinciaal en regionaal alsmede lokaal beleid beknopt samengevat. De voorziene ontwikkelingen in dit bestemmingsplan passen binnen het vigerende beleid.

4.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

In deze nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid. Hiermee komt de nadruk meer dan in de Vijfde Nota te liggen op economische ontwikkeling.

Het rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken waar Amsterdam deel van uitmaakt. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimte-vraag binnen de Randstad op te vangen. In de Randstad moet tussen 2010 en 2030 rekening worden gehouden met een vraag naar 360.000 tot 440.000 woningen. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door "verdichting" in bestaand stedelijk gebied. Het streefgetal voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen in het bestaand bebouwd gebied van stedelijke netwerken is 40% van het totale uitbreidingsprogramma, hoewel het rijk rekening houdt met 25% op basis van de tegenvallende praktijk. Een optimale benutting van het bebouwd gebied blijft van groot belang.

Nota Mobiliteit (2006)

In de Nota Mobiliteit is het verkeer en vervoerbeleid voor Nederland weergegeven. De visie van het rijk op de mobiliteit luidt als volgt: *'Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische groei en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economische en internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Dit kan alleen door extra samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer.'*

De verwachting is dat de (auto)mobiliteit gaat toenemen. Mobiliteit is namelijk de belangrijkste drager van economische groei. Mobiliteit zal daarom niet bestreden worden, maar de groei wordt in goede banen geleid. De ambitie van het rijk is het vergroten van de betrouwbaarheid en het verminderen van de reistijd. Om dit te bereiken moet er afstemming plaatsvinden tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening en economie. De aanpak ligt in de uitbreiding en beter benutten van wegen, verbeteren van de betrouwbaarheid (robuustheid) van de netwerken, scheiden regionaal en nationaal verkeer, stimuleren van innovatie en prijsbeleid.

Afstemming tussen de verschillende vervoersmodaliteiten is een voorwaarde voor een goed functionerend openbaar vervoernetwerk. Nationaal, regionaal en lokaal openbaar vervoer moeten op elkaar worden afgestemd. Het aanbod van openbaar vervoer in stedelijk gebied moet toenemen en in het landelijk gebied afgestemd worden op de vraag.

De fiets speelt een belangrijke rol bij verplaatsingen over een korte afstand, met name in de stedelijke omgeving. Fietsgebruik dient gestimuleerd te worden om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Hierbij ligt een grote verantwoordelijkheid bij de lagere overheden.

Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers in 2020 is het doel van de rijksoverheid. Beoogd is in 2020 een reductie te bereiken van het aantal verkeersdoden met 40% en ziekenhuisgewonden met 30%. Alle overheden dienen hieraan een bijdrage te leveren.

De neveneffecten van mobiliteit, zoals de uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast en de versnippering van het landschap, moeten binnen de perken blijven. Aan alle (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige eisen moet worden voldaan.

Vierde Nota Waterhuishouding (1998)

De landelijke hoofdlijnen van het beleid op het gebied van de waterhuishouding zijn hierin aangegeven, waarbij integraal waterbeheer en de watersysteembenadering belangrijke uitgangspunten vormen. Er wordt gestreefd naar een veilig en bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Relevant in dit kader is het streven naar duurzaam stedelijk waterbeheer, vergroting van de waterberging van watersystemen en een goede afstemming van het water- en het ruimtelijke ordeningsbeleid.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)

In het streekplan is het plangebied aangeduid als bestaand stedelijk gebied binnen de rode contour. Verstedelijking dient plaats te vinden binnen deze rode contouren.

Naast de grote vraag naar groene woonmilieus, is er ook grote vraag naar stedelijke woonmilieus. Van de bestaande capaciteit van 112.000 woningen dienen 58.000 woningen gerealiseerd te worden in bestaand stedelijk gebied. Van de dan nog resterende bouwopgave van 54.000 woningen voor de periode van 2000 tot 2020, zet de provincie in op realisering van 50% door verdergaande binnenstedelijke verdichting (28.000 woningen). Voor de andere circa 50% zijn nieuwe uitleglocaties nodig. Binnenstedelijke woningbouw en verdichting dienen echter niet ten koste te gaan van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de steden. Bij de bouw van nieuwe woningen moet ervoor worden gezorgd dat het bouwproject, waar nodig, bijdraagt aan de beschikbaarheid van voldoende betaalbare huur- en koopwoningen. Bij (her)inrichting van het stedelijk gebied wordt gestreefd naar beperking van negatieve invloeden op het grondwatersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief. Een functieverandering of herinrichting mag niet leiden tot een grotere aan- en afvoer van water. Binnen het stedelijk gebied gaat het in voorbereiding zijnde nieuwe provinciale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen gelden.

Regionaal structuurplan 1995-2005 (1998)

In het regionaal structuurplan (ROA) is het plangebied aangemerkt als bestaand stedelijk gebied.

Het grootste deel van de ruimte voor de verstedelijkingsopgave dient binnen het bestaand stedelijk gebied gevonden te worden. Inbreiding en verdichting hebben prioriteit, mede ter versterking van het draagvlak van het stedelijk gebied. De uitbreiding van de woonfunctie gaat gedeeltelijk ten koste van ruimte voor bedrijvigheid, voorzieningen en groen. Bij elke beslissing tot verdichting, dient sprake te zijn van een zorgvuldige afweging van functies en het zonodig nemen van compenserende maatregelen. De kwaliteit van wonen en werken dient gewaarborgd te blijven.

Regionaal verkeer- en vervoerplan

Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) is een belangrijk onderdeel van de Regionale Agenda van het ROA, het werkprogramma voor de bestuursperiode 2003-2006. Onderdeel van het RVVP is een uitvoeringsprogramma waarin de verantwoordelijkheden ten aanzien van beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd.

Het RVVP is door het ROA gemaakt in samenspraak met gemeenten, andere overheden en een aantal betrokken belangenorganisaties.

Het opstellen van het RVVP kende drie onderdelen:

- De **strategische fase**, waarin de verkeers- en vervoersopgaven van de regio zijn benoemd en geprioriteerd. Daarbij is direct de relatie gelegd met ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen. Daarnaast is er een analyse gemaakt van het instrumentarium

dat de overheid ten dienste staat om de oorzaken van de knelpunten weg te nemen. Deze fase is afgerond.

- De **beleidsuitwerking**, waarin de oplossingsstrategieën zijn uitgewerkt. Er is aangegeven welke instrumenten ingezet gaan worden op welke manier en in welk gebied. Samen met de uitkomst van de strategische fase vormt dit het RVVP. Daarvan is het ontwerp in het najaar van 2004 vrijgegeven voor inspraak. Het Dagelijks Bestuur stelde naar aanleiding van de inspraakreacties een Nota van reactie en Wijzigingen vast. Vervolgens heeft de Regioraad de tekst van het RVVP definitief vastgesteld.
- Het derde onderdeel van het RVVP is het **uitvoeringsprogramma**, waarin concrete maatregelen (inclusief afspraken over financiën en verantwoordelijkheden) worden vastgelegd voor de korte termijn (tot 2010) en met een doorkijk naar de lange termijn van 2010 tot 2030. Het Uitvoeringsprogramma is in maart 2005 vastgesteld.

4.3. Gemeentelijk beleid

Structuurplan Amsterdam "Kiezen voor stedelijkheid" (2003)

Amsterdam neemt binnen het streekplan een bijzondere positie in. Afspraken over beleidsvrijheid van Amsterdam houden in dat het Amsterdamse structuurplan "streekplanstatus" krijgt. Bestemmingsplannen van stadsdelen moeten na toetsing aan het structuurplan en na advies van het Amsterdamse gemeentebestuur ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd. In het structuurplan worden de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 beschreven en een doorkijk voor de langere termijn.

Het plangebied is aangeduid als gebied voor stedelijk wonen en werken. Amsterdam kiest voor stedelijk bouwen in de stad. Bij stedelijk bouwen gaat het om woningen, kantoren, voorzieningen en bedrijven. Er is een grote behoefte aan woningen in de regio Amsterdam en de gemeente wil graag voldoen aan de groeiende vraag naar stedelijk en zeer stedelijk (metropolietaan) wonen. Met het creëren van dichte stedelijke milieus kan een zo groot mogelijk deel van de woningbehoefte in de stad zelf worden opgelost. Tot 2010 zullen in Amsterdam ongeveer 35.000 nieuwe woningen worden gebouwd en ongeveer 15.000 worden vervangen. Dat is nodig, omdat er behoefte is aan kwalitatief betere woningen, met name ook om middeninkomensgroepen in de stad te houden.

In de periode na 2010 moet nog ruimte worden gevonden voor 50.000 woningen binnen het stedelijk gebied van Amsterdam. Hierdoor hoeven in de regio minder bouwlocaties te worden ontwikkeld waardoor in het landelijk gebied waardevolle landschappen kunnen worden behouden. Keerzijde van verdichting in stedelijk gebied is dat groen, bedrijvigheid en de stedelijke infrastructuur in de stad onder druk komen te staan. Ook moet voldoende ruimte voor waterberging gegarandeerd worden.

Voor de 19^e- en 20^e-eeuwse gordels, waaronder het plangebied, moet een grotere differentiatie in het wonen worden nagestreefd zonder dat de leefbaarheid voor de huidige bewoners vermindert en zonder dat waardevolle stedenbouwkundige structuren worden aangetast. Het proces waarbij nieuwe werkfuncties en voorzieningen ruimte vinden, moet worden gestimuleerd.

Initiatieven waarin detailhandel is opgenomen met een bedrijfsvloeroppervlak van 2.000 m² of meer worden getoetst aan het centraal-stedelijk beleid en worden aan de betreffende commissie voor advies voorgelegd. Dit is vastgelegd in de gemeentelijke nota "Detailhandel in balans" (Amsterdam, 2001).

Nota Stedelijke Vernieuwing (1999)

In deze nota wordt het beleidskader voor stedelijke vernieuwing van Amsterdam beschreven. Naast de fysieke pijler bestaan een economische en sociale pijler. De fysieke pijler heeft tot doel de ruimtelijke voorwaarden te scheppen voor de revitalisering van een buurt waarbij het gaat om de integrale aanpak van woon- en werkmilieus.

Waterplan Amsterdam, Water Het Blauwe Goud van Amsterdam, Visie en Strategie (2002)

De gemeente Amsterdam heeft samen met het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (inclusief de Dienst Water en Riolerings) een stedelijk waterplan voor Amsterdam opgesteld, waarin de visie ten aanzien van het stedelijk water nader is uitgewerkt. Doel van dit waterplan is om de inbreng van water te bepalen in ruimtelijke plannen voor waterbeheerders en stedenbouwkundigen. Het waterplan is sterk gericht op het ruimtelijke aspect van stedelijk water. Beleidspeerpunten zijn met name:

- behoud en versterking van diversiteit van ruimtelijke kernmerken watertypes;
- versterking van water in het publieke domein;
- verhoging van de belevingswaarde van water;
- eenheid van water en groen/uitbreiding ecologisch netwerk van natuurvriendelijke oevers.

Het beleid is er tevens op gericht om de watertoets een prominente plaats te geven in stedenbouwkundige (her)inrichtingsplannen en om in bestemmingsplannen duidelijkheid te geven over ruimtelijke ordening aan en op water, het gebruik van water en oevers en andere wateraspecten. Hiertoe moeten plannen een waterparagraaf bevatten met voor het plan relevante aspecten van inrichting en gebruik van water.

4.4. Beleid stadsdeel Bos en Lommer**Woonvisie Bos en Lommer 2002-2007 (2003)**

In deze visie heeft de stadsdeelraad van Bos en Lommer het programma voor de uitvoering van de afspraken uit de beleidsovereenkomst wonen Amsterdam 2001-2002, waaronder woningverbetering en nieuwbouw in Bos en Lommer, vastgelegd.

De belangrijkste doelstellingen zijn:

- vergroten van de woningvoorraad en de woningdifferentiatie door nieuwbouw;
- het aanbrengen van meer woningdifferentiatie in de woningvoorraad naar prijs, eigendom en woninggrootte en -kwaliteit;
- opheffen van tekorten voor aandachtsgroepen (onder andere senioren, mindervaliden en grote gezinnen);
- opheffen onderhouds- en kwaliteitsachterstanden van de bestaande woningvoorraad;
- creëren van duurzame en leefbare buurten;
- stimuleren bewonersparticipatie in de planvorming.

Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt, Visie op de economische vernieuwing van de Kolenkitbuurt (2003)

Op 2 april 2003 is door de stadsdeelraad het Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt vastgesteld. Dit Vernieuwingsplan is op 30 oktober 2003 tevens vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Doel van dit plan is om de negatieve ontwikkelingen te keren door het nemen van verregaande maatregelen. De Kolenkitbuurt zal worden omgevormd tot een buurt waar bewoners kansen kunnen krijgen en bereid zijn die te nemen. Daarvoor moet er veel veranderen op zowel fysiek, economisch als sociaal gebied. In dit plan zijn diverse ontwikkelingen beschreven die tot 2015 tot uitvoering zullen worden gebracht.

Behoud en versterking van het voorzieningenaanbod, met een nadruk op maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige bedrijvigheid is een belangrijk onderdeel van het vernieuwingsplan voor de Kolenkitbuurt.

Het Vernieuwingsplan is nader uitgewerkt in twee uitwerkingsplannen: Uitwerkingsplan Ringpoorzone (vastgesteld op 29 september 2004) en Uitwerkingsplan Zuidelijk Veld (vastgesteld op 30 maart 2005). Beide uitwerkingsplannen (en de Nota van Wijzigingen) vormen het kader en de randvoorwaarden voor wat betreft het grondgebruik, de verkaveling/rooilijnen, waterhuishouding, parkeren (gebouwd en ongebouwd), voorzieningen en andere functies. Tegelijkertijd met het Uitwerkingsplan Zuidelijk Veld is de Bouwenvelop vastgesteld. De bouwenvelop bestaat uit hetgeen is vastgelegd in de Uitwerkingsplannen én een exacte beschrijving van de toegestane optimalisatie.

Kadernota Economisch Beleid Stadsdeel Bos en Lommer (2004)

De missie van het economische beleid van het stadsdeel is om economische bedrijvigheid te stimuleren. Het stadsdeel wil hiermee een bijdrage leveren om de werkgelegenheid te vergroten en een duurzame stedelijke samenleving te bevorderen. Daarnaast moeten er in het stadsdeel

voor startende en doorgroeende bedrijven goede vestigingsmogelijkheden (blijven) bestaan. Uit de stedelijke en stadsdeelkaders zijn de volgende doelstellingen voor het economisch stadsdeelbeleid gedestilleerd:

1. kleinschalige bedrijfsruimte behouden en realiseren;
2. winkelgebieden/detailhandel (re)vitaliseren om de sociaal economische structuur te verbeteren;
3. een gebiedsgerichte aanpak in de transformatie en vernieuwingsgebieden om het ondernemersklimaat te verbeteren en de werkgelegenheid te stimuleren;
4. bedrijventerrein Landlust behouden voor bedrijfsbestemmingen en herstructureren van het terrein;
5. bedrijven (werkgelegenheid) behouden in Bos en Lommer; nieuwe bedrijven naar Bos en Lommer trekken;
6. toerisme en hotellocaties ontwikkelen;
7. ontwikkelen van nieuwe locaties voor economische functies in Bos en Lommer.

Nota Groen en Blauw 2005-2015

In deze nota wordt invulling gegeven aan het groen- en waterbeleid in Bos en Lommer. De groene lijn langs de Leeuwendalersweg (in oost-westrichting), de oever van de Erasmusgracht en de Ringspoorzone maken onderdeel uit van de groenblauwe structuur van Bos en Lommer. Het is van belang dat deze groene routes behouden blijven en kwalitatief worden versterkt. Een beleidsuitgangspunt is dat als ergens groen verloren gaat, dit dient te worden gecompenseerd.

Kadernota Openbare Ruimte (2004)

In de kadernota openbare ruimte zijn de uitgangspunten voor de beeldkwaliteit, de functie en het gebruik van de openbare ruimte verwoord. In de visie op de openbare ruimte wordt gesteld dat er meer aandacht moet komen voor groen, (sociale) veiligheid en toegankelijkheid, spelen en ontmoeten. De verschillende aspecten zijn uitgewerkt in kaders en richtlijnen voor de inrichting.

Beleidsnota Verkeer (2004)

De Beleidsnota Verkeer bouwt voort op de verkeerskundige uitgangspunten en principes die vastgelegd zijn in het Verkeerscirculatieplan Bos en Lommer uit 1996. In dat plan zijn doelstellingen opgenomen voor doorstroming van het verkeer en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en milieu. Hoewel toen niet met name genoemd, is duidelijk dat ook beoogd wordt de leefbaarheid te verbeteren van de woonomgeving in het stadsdeel. Voor de doorstroming van het verkeer zijn de belangrijkste punten: vermindering van congestie en omrijverkeer, verbetering infrastructuur fiets/voetgangers- en OV-gebruik en geleiding van het vrachtverkeer. Op het punt van de verkeersveiligheid zijn de belangrijkste doelstellingen: geleiding van het doorgaand verkeer, snelheidsverlaging van gemotoriseerd verkeer, afname van het sluipverkeer en aanpak van black spots. De doelstellingen betreffende het milieu luiden: vermindering gemotoriseerd verkeer in woonstraten en stimuleren OV-gebruik en langzaam verkeer (fiets/voetganger).

Nota Parkeren (2005)

In de Nota Parkeren 2005 staat het parkeerbeleid van het stadsdeel. Het parkeerbeleid is erop gericht de overlast van parkeren voor het milieu, gezondheid en leefbaarheid te beperken, terwijl het noodzakelijk geachte autoverkeer de beschikking heeft over een parkeerplaats. Om dit te realiseren, is in 1997 betaald parkeren als parkeerregime in heel Bos en Lommer geïntroduceerd. In de Nota Parkeren 2005 staan de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- evenwichtige verdeling van de openbare ruimte, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de zwakkere gebruikers;
- geen uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen (op maaiveld);
- beschikbaarheid van een parkeerplaats op redelijke afstand van de woning, winkel en zakelijke bestemming;
- bij nieuwbouw dient op eigen terrein of binnen het plangebied te worden voorzien in de parkeerbehoefte;
- voor toekomstige ontwikkelingen geldt als uitgangspunt dat de parkeerplaatsen die op straat verdwijnen, moeten worden gecompenseerd in gebouwde voorzieningen, op het niveau van het desbetreffende vergunninggebied.

Bovenstaande uitgangspunten gelden zolang het beleid niet wordt aangepast ook voor dit bestemmingsplan. Wanneer er in het kader van het nieuwe bestemmingsplan een extra bouwlaag

en daarmee een extra woning wordt gerealiseerd, hoeft echter geen extra parkeerplaats te worden gerealiseerd. Het is in deze gevallen, waarbij het gaat om een extra verdieping op reeds bestaande bebouwing, namelijk niet mogelijk/haalbaar om een gebouwde parkeervoorziening te realiseren. Uiteindelijk wordt de parkeerdruk gereguleerd omdat er een maximaal aantal vergunningen wordt afgegeven.

Horecabeleidsplan (2005)

Met het horecabeleidsplan wil het stadsdeel (binnen voorwaarden) meer ruimte bieden voor bedrijfsontwikkeling van de horecasector zonder dat het woon- en leefklimaat wordt aangetast. In het beleid worden naast de economische voordelen ook de risico's voor de openbare orde meegewogen. Het plan dient als toetsingskader voor ontwikkelingen en planvorming rond de horeca, vergunningverlening en handhaving. Speerpunten uit het plan luiden onder andere:

- meer ruimte bieden voor horeca (vergunningen/vrijstellingen) zonder dat het woon- en leefklimaat wordt aangetast; bij herziening van bestemmingsplannen moet hier rekening mee worden gehouden;
- een grotere diversiteit toelaten in soorten horecabedrijven;
- culturele voorzieningen met additionele horeca toelaten;
- in het ruimtelijk beleid meer flexibiliteit scheppen voor mengvormen van horeca;
- strikte handhaving van horeca als het gaat om de openbare orde, illegale horeca, overlast milieuaspecten en veiligheid.

4.5. Conclusie

De voorgestane ontwikkelingen leveren een belangrijke bijdrage aan de vernieuwing van de woningvoorraad in Bos en Lommer. Het plangebied leent zich goed voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van wonen en gemengde stedelijke functies als kantoren, detailhandel en onderwijs. Het vernieuwingsplan voor de Kolenkitbuurt sluit goed aan op het beleid, gezien de herstructurerings- en verstedelijkingsopgave door intensivering binnen bestaand stedelijk gebied.

Het programma voor de Kolenkitbuurt bestaat uit verschillende functies. Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de diverse programmaonderdelen, te weten wonen, voorzieningen, verkeer en groen en water, met daarbij de onderbouwing van het programma.

5.1. Wonen

De woningen in de Kolenkitbuurt sluiten nu niet aan bij de wensen van de meeste Amsterdamers. De woningen zijn te klein, er zijn te weinig koopwoningen, te weinig eengezinswoningen en er is te weinig variatie in prijs. De problemen op de Amsterdamse woningmarkt zijn vele malen uitvergroot in de Kolenkitbuurt.

Voor de vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden is het ontwikkelingsplan Richting Parkstad 2015 opgesteld. Een van de belangrijkste doelen van dit plan is het doorbreken van de huidige eentonigheid van de Westelijke Tuinsteden. Gestreefd wordt naar een melange van leefmilieus, zodat het gebied beter kan inspelen op uiteenlopende woonwensen en leefstijlen.

In aanvulling op de afspraken in Richting Parkstad 2015, hebben het stadsdeel en de consortia programmatische randvoorwaarden voor de Kolenkitbuurt opgesteld. Het uitgangspunt hierbij is dat aan het einde van het Vernieuwingsproject (2015) het woningbestand in de Kolenkitbuurt drastisch veranderd moet zijn. Alleen dan kan op de woningvraag ingespeeld worden. De randvoorwaarden zijn als volgt:

- 50% marktwoningen en 50% sociale woningen;
- een substantieel deel van de huidige bewoners van de Kolenkitbuurt kan terugkeren in de vernieuwde buurt;
- eerst bouwen, dan slopen;
- goede markttechnische kwaliteit van het woonmilieu;
- vergroting van het aandeel grondgebonden woningen in verband met diversiteit woonmilieu in de A10-zone, vergroting van de concurrentiepositie van het woonmilieu in de Kolenkitbuurt en een natuurlijke overgang naar Slotermeer;
- toename van de woninggrootte van gemiddeld 60 m² gbo naar gemiddeld 90 m²;
- geen woningverlies, toename mag wel;
- aanbod voor bijzondere doelgroepen.

Uiteindelijk zal het aantal woningen in de Kolenkitbuurt ongeveer gelijk zijn aan het huidige aantal. Het type woningen en de prijsklasse zal veel meer aansluiten bij de woonwensen en de woningbehoefte in Bos en Lommer en Amsterdam als geheel.

5.2. Voorzieningen

Behoud en versterking van het voorzieningenaanbod, met een nadruk op maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige bedrijvigheid, is een belangrijk onderdeel van het vernieuwingsplan voor de Kolenkitbuurt. Onderstaand worden de verschillende voorzieningen die in de Kolenkitbuurt worden gerealiseerd nader toegelicht.

Maatschappelijke voorzieningen

In de huidige situatie kent de buurt een aantal maatschappelijke voorzieningen welke deels toebehoren tot het Bos en Lommerpleinproject. Voorbeelden hiervan zijn een buurthuis, jongerenvereniging, Turkse vereniging, sportschool, basisscholen, een Koninkrijkszaal voor Jehova's Getuigen en een moskee. Deze voorzieningen liggen verspreid door de buurt en worden goed bezocht. De basisscholen tussen de Leeuwendalersweg, Akbarstraat en de Wiltzanghlaan blijven in dit bestemmingsplan gehandhaafd.

In de voormalige HTS zullen een aantal maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd die afkomstig zijn uit de huidige Kolenkitbuurt. Om de vernieuwing mogelijk te maken, dienen deze verplaatst te worden. Het gaat hier om o.a. het buurthuis en de sportschool.

Voor de bestaande publieksgerichte functies aan de Bos en Lommerweg wordt vervangende nieuwbouw gerealiseerd, waar naast maatschappelijke voorzieningen ook consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel, bedrijven en horeca mogelijk is. Ook in de toren nabij de metro zijn deze functies grotendeels mogelijk.

Ten zuiden van het metrostation aan de zuidzijde van de Bos en Lommerweg is het mogelijk om maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, bedrijven en horeca te realiseren.

Ten noorden van de Wiltzanghlaan zal er in de Ringspoorzone ruimte voor een gebedsruimte gereserveerd worden. In de "piggelmeewoningen" aan het Piet Paaltjenspad is ruimte gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen en bedrijven en horeca.

Tot slot wordt in het Zuidelijk Veld gedacht aan de realisatie van een beperkt aantal vierkante meters aan maatschappelijke voorzieningen, bedrijven en horeca.

Bedrijven, kantoren en consumentverzorgende dienstverlening

De aanwezige bedrijvigheid in de Kolenkitbuurt is kleinschalig van aard en bestaat onder meer uit taxi- en schoonmaakbedrijfjes. Om kleinschalig ondernemerschap in de wijk te faciliteren en stimuleren, zijn op een aantal plekken in de buurt kleinschalige bedrijfsruimten voorzien. In het Zuidelijk Veld en het gebouw aan de zuidzijde van metrostation De Vlughtlaan, zijn kleinschalige bedrijfsruimten gepland in de vorm van consumentverzorgende dienstverlening en bedrijven.

De mogelijkheid wordt onderzocht om in het Peristylum, een ruimte onder de A10 aan de Wiltzanghlaan, consumentverzorgende dienstverlening, bedrijfsvestigingen en ambachten te realiseren.

Detailhandel en horeca

De bestaande detailhandel in de buurt concentreert zich aan de Bos en Lommerweg, en bestaat voornamelijk uit relatief kleine vestigingspunten. De detailhandelsvestigingen staan onder druk, er is sprake van een proces van concentratie van detailhandel aan de oostkant van de A10. Dit is enerzijds een autonoom proces onder invloed van ruimtelijk-economische factoren. Anderzijds wordt ook beleidsmatig een concentratie van detailhandel aan het Bos en Lommerplein beoogd. Naast ruimte voor detailhandel, wordt aan de Bos en Lommerweg zoals genoemd ook ruimte gegeven aan publieksvoorzieningen (aan de zuid- en noordzijde). Horeca wordt verder mogelijk gemaakt in de koppen van de Akbarblokken, de "piggelmeewoningen", de voormalige HTS, in de toren nabij het metrostation De Vlughtlaan en in het Zuidelijk Veld. In totaal zijn in het plangebied 8 horecavoorzieningen toegestaan.

5.3. Verkeer

Ontsluiting autoverkeer

Binnen het gebied is het grootste deel van de wegen gecategoriseerd als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Uitzondering daarop wordt gevormd door de oost-westgeoriënteerde Wiltzanghlaan en de Bos en Lommerweg, die zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h. De erftoegangswegen zijn voornamelijk in noord-zuidrichting aanwezig.

Het gebied wordt over de Wiltzanghlaan en de Bos en Lommerweg via de Admiraal de Ruyterweg in oostelijke richting ontsloten op de Haarlemmerweg. Deze weg, ook bekend als de N200, vormt de verbinding tussen Amsterdam (centrum) en Haarlem. In de noordoosthoek van het plangebied sluit de Haarlemmerweg aan op rijksweg A10 (Einsteinweg) en daarmee op het landelijke netwerk van autosnelwegen. In westelijke richting ontsluiten de Wiltzanghlaan en de Bos en Lommerweg het gebied op de A10 en in de richting van Geuzenveld en eveneens op de Haarlemmerweg. In zuidoostelijke richting vormt de Admiraal de Ruyterweg de verbindingsweg tussen het plangebied en het centrum van Amsterdam. Voor het plangebied is derhalve sprake van een goede ontsluiting voor het autoverkeer.

De wegen die zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg zullen, voorzover dat nog niet is gebeurd, een verblijfskarakter krijgen. Dit in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingswegen die een duidelijke verkeersfunctie zullen hebben, inclusief trambaan en busroutes.

De Bos en Lommerweg zal heringericht worden. Het voorstel voor de herprofilering is voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie.

Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer maakt op de Wiltzanghlaan en de Bos en Lommerweg, evenals op de doorgaande wegen buiten het gebied, gebruik van de daar aanwezige fiets- en voetpaden. De Bos en Lommerweg maakt onderdeel uit van het hoofdnets fiets.

Op de erfdoegangswegen zijn wel voetpaden aanwezig, maar wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer afgewikkeld, conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Zowel in oost-west- als in noord-zuidrichting zijn daarmee een groot aantal routes voor het langzaam verkeer. Daarnaast zal een nieuwe fietsverbinding worden aangelegd over de Erasmusgracht in het verlengde van de Jacob van Arteveldestraat. Er wordt ook een nieuwe fiets-/wandroute gerealiseerd naar de Haarlemmerweg, zodat ook station Sloterdijk beter bereikbaar is geworden voor het langzaam verkeer. Langs de Leeuwendalersweg wordt een (hoofdnets)fietsroute aangelegd die zorgt voor de verbinding met station Sloterdijk.

Openbaar vervoer

Zowel de Wiltzanghlaan als de Bos en Lommerweg maken onderdeel uit van het hoofdnets openbaar vervoer en worden gebruikt door lijndiensten van het openbaar stadsvervoer van Amsterdam. Op de Wiltzanghlaan bevindt zich een halte van de busdienst tussen het Centraal station en Geuzenveld. Over de Bos en Lommerweg rijden de busdiensten tussen Slotervaart en het Centraal Station, alsmede de tramverbinding tussen Slotermeer en het Flevopark. Beide lijnen halteren bij het net buiten het plangebied gelegen metrostation De Vlugtlaan, waar ook de metro's van de ringlijn halteren. Ook het station Sloterdijk bevindt zich op relatief korte afstand (600-1.400 m) van het plangebied. De afstand tot een bus-/tramhalte of metrostation bedraagt nergens meer dan 400 m. Het gebied is dan ook per openbaar vervoer goed ontsloten.

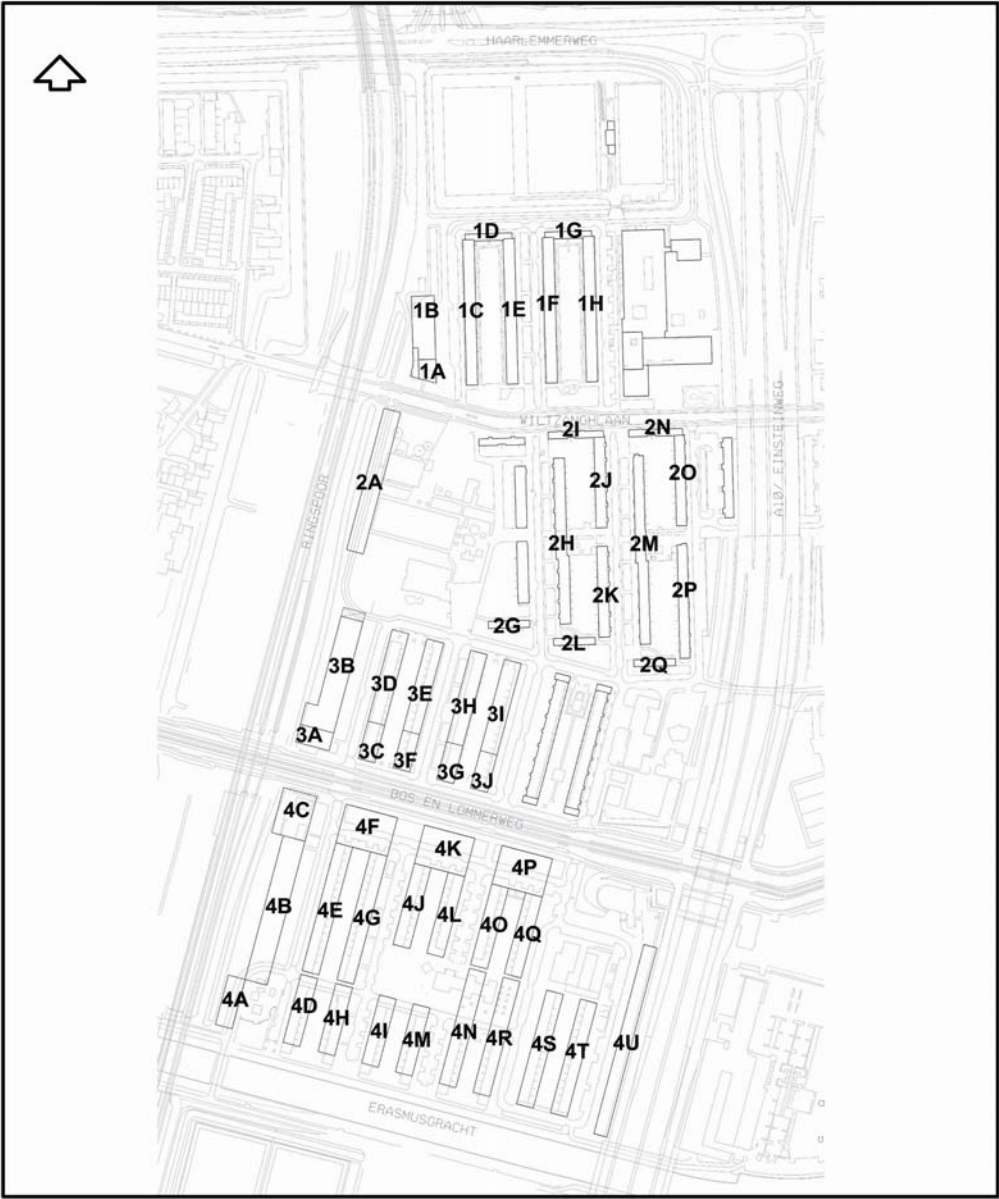
Parkeren

Vooralsnog wordt voor het ruimtebeslag uitgegaan van 0,5 parkeerplaats per woning in de sociale huursector. Voor marktwoningen (huur en koop) wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per woning. Voor bezoekersparkeren geldt het uitgangspunt dat per woning aanvullend 0,2 parkeerplaats moet worden aangelegd.

Voor overige functies geldt de norm van 1 parkeerplaats per 125 m² (bvo).

5.4. Openbare ruimte

In de huidige situatie is er relatief veel (semi-)openbare buitenruimte in het plangebied aanwezig, maar de ruimtelijke en gebruikskwaliteit laten te wensen over. Het plan voor de Kolenkitbuurt is erop gericht de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Zo worden de noord-zuidstraten omgevormd tot lommerrijke lanen en wordt de Ringspoorzone een groene zone waar woningbouw gerealiseerd wordt. Tussen deze woningen en de Ringspoorlijn wordt een ecologische zone ontwikkeld. In deze zone zal ook extra water worden toegevoegd voor de waterberging en als ecologische verbinding. Er wordt meer aandacht besteed aan de relatie tussen de bebouwing en het groen en water, waardoor de openbare ruimte bij zal dragen aan de woonkwaliteit van de Kolenkitbuurt.



figuur 5
Bloknummers

In dit hoofdstuk worden de diverse milieuaspecten en onderzoeken beschreven die voor de ontwikkelingen van belang zijn. Dit betreft de aspecten wegverkeers- en spoorweglawaaai, industrielawaai, luchtkwaliteit, geur, externe veiligheid, Schiphol, bodemkwaliteit, water, bedrijven, horeca, duurzaamheid en ecologie. Er bevinden zich geen planologisch relevante leidingen in het plangebied.

6.1. Wegverkeers- en spoorweglawaaai

Bestemmingsplan en zonering

Amsterdam kiest voor stedelijk bouwen in de stad. Er is een grote behoefte aan woningen in de regio Amsterdam. De gemeente wil graag voldoen aan de groeiende vraag naar stedelijk en zeer stedelijk (metropolitaan) wonen. Met het creëren van dichte stedelijke milieus, kan een zo groot mogelijk deel van de woningbehoefte in de stad zelf worden opgelost. Hierdoor hoeven in de regio minder bouwlocaties te worden ontwikkeld en kan het landelijk gebied worden behouden. Verdichting betekent ook bouwen op locaties waar onder meer geluid een grote druk op de bouw geeft. Deze locatie is hiervan een voorbeeld. Het ontwikkelingsgebied Kolenkitbuurt is gelegen binnen de geluidzones van de A10, de ringspoorlijn en de Bos en Lommerweg

Geluidsonderzoeken plangebied

Ten behoeve van de (woningbouw)plannen is geluidsonderzoek gedaan. Royal Haskoning heeft onderzoek gedaan naar de geluidseffecten van de A10 op het plangebied, Tauw heeft onderzoek gedaan naar de effecten van het Ringspoor en DRO heeft onderzoek gedaan naar de effecten van de Bos en Lommerweg. Aanvullend heeft Royal Haskoning onderzoek gedaan naar het geluid vanwege verkeerslawaaai bij het voormalige HTS-gebouw, en het stedelijk verkeersgeluid bij de nieuwe bebouwingmogelijkheden in het ontwerpbestemmingsplan.

De gekozen stedenbouwkundige structuur

Deels blijft woningbouw van de Kolenkitbuurt behouden, deels worden woningbouwblokken gesloopt en vernieuwd. Tevens worden parallel aan het ringspoor nieuwe woningen gebouwd. Bij het ontwerp voor de toekomstige situatie heeft de huidige hoofdstructuur van de Kolenkitbuurt als uitgangspunt gediend. Hierdoor is de stedenbouwkundige samenhang gewaarborgt en zullen er geen 'breuken' ontstaan tussen de bestaande en nieuwe structuur tijdens de vernieuwing. De ruimtelijke samenhang met de Bosleeuw aan de andere kant van de A10 blijft op hoofdlijnen gehandhaafd, doordat de hoofdstructuur van de Kolenkitbuurt als uitgangspunt blijft dienen. Dit is stedenbouwkundig van belang aangezien beide buurten originair onderdeel uitmaken van één stedenbouwkundig plan (het AUP).

Belangrijk is, dat met deze stedenbouwkundige structuur ook het gebied wordt afgeschermd van de twee belangrijkste geluidsbronnen: het spoor aan de westkant en de A10 aan de oostkant. Deze keuze behelst tevens de realisatie van langere, hogere, parallel aan het spoor en de A10 gesitueerde bouwblokken en het handhaven van de bestaande afschermdende bouwblokken langs de A10 zoals de Leeuw van Vlaanderen.

Aan de zuidkant van het Zuidelijk Veld zou het sluiten van het bouwblok deels de geluidbelasting kunnen verminderen. Echter, een niet gesloten bouwblok hier geeft een betere bezonning van de woningen. Op grond hiervan is er van afgezien deze bouwblokken ook aan de zuidkant gesloten uit te voeren.

Op de hogere bouwlagen van de nieuwbouw (Ringspoorzone en de koppen van de bouwblokken van het Zuidelijk Veld aan de Bos en Lommerweg) wordt de maximale grenswaarde overschreden. Er zal daar, binnen de financiële ruimte van de vernieuwing van deze wijk, goed worden gekeken naar de mogelijkheden voor extra voorzieningen zoals serres of afgesloten loggia's bij de verdere uitwerking van de bouwplannen

Geluidsmaatregelen

Naast de voornoemde stedenbouwkundige keuze, zijn bron- en overdrachtsmaatregelen genomen. Geluidsluw asfalt is aangebracht op de snelweg en afritten, de maximum snelheid is teruggebracht naar 80 km per uur en er zijn geluidsschermen geplaatst langs de A10.

Plaatsing van een zes meter hoog scherm op het kunstwerk over de Erasmusgracht is overwogen. Het bleek uitermate kostbaar om zulke hoge schermen op het kunstwerk te plaatsen en niet de beoogde beperking van de geluidbelasting tot de maximale ontheffingswaarde op te leveren.

Normstelling

Volgens de Wet geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde van een nieuwe woning in de zone van een weg 50 dB(A) en in de zone van een spoorweg 57 dB(A). Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsreducerende maatregelen zijn redelijkerwijs niet of onvoldoende mogelijk, kan het dagelijks bestuur van het stadsdeel de gemeenteraad verzoeken een hogere waarde vast te stellen tot een maximum 55dB(A) voor het geluid van de A10 (autosnelweg) voor nieuwbouwwoningen en 65 dB(A) voor de vervangende nieuwbouwwoningen, een maximum van 65 dB(A) voor geluid van (bestaande) stedelijke wegen (50 km/u wegen) en tot een maximum van 70 dB(A) voor het geluid van railverkeerslawaai.

In het Bouwbesluit is opgenomen dat nieuwe woningen moeten worden geïsoleerd tot een binnenwaarde van 35 dB(A) voor het wegverkeer en tot 37 dB(A) voor het spoor.

Amsterdams beleid geluidluwe zijde

Uitgangspunt bij het Amsterdams gemeentelijk beleid is dat bij een woning waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd een *geluidluwe zijde* wordt gerealiseerd. Een woning met een 'dove' gevel dient een stille zijde te krijgen. Een geluidluwe zijde wordt in dit kader gedefinieerd als gevel die voldoet aan de voorkeurswaarde voor binnenstedelijk en buitenstedelijk wegverkeergeluid van 50 dB(A) en voor railverkeergeluid aan een voorkeurswaarde van 57 dB(A).

Aan te vragen hogere waarden

Bij aanvraag van de hogere waarden wordt uitgegaan van het maximaal benodigde aantal ontheffingen. Daartoe wordt gerekend met een geringe –maar reële- gemiddelde grootte van de woningen.

1. Geluidsbelasting vanwege de A10

In het kader van het bestemmingsplan Kolenkitbuurt worden volgens de Wet geluidhinder ten behoeve van de A10 West hogere waarden aangevraagd voor de woningen, medische en onderwijsvoorzieningen onder de voorwaarden van artikel 2 lid 1 en lid 2b onder vier en vijf en artikel 5 van het *Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen*. Bij de woningen in het Zuidelijk veld en de Nannostraat en omgeving gaat het om vervanging van bestaande bebouwing, bij de woningen in de Ringspoorzone gaat het om het opvullen van een open plaats.

De effecten van de A10 (zie kaart "Bouwbloknummers")

Ondanks de getroffen maatregelen (geluidsluw asfalt op de snelweg en afritten, maximum snelheid van 80 km per uur, geluidsschermen) en de gekozen stedenbouwkundige structuur dringt het geluid van de A10 door in het plangebied.

Op de hogere bouwlagen van de hogere bouwblokken van het plangebied treedt een te hoge geluidsbelasting vanwege de A10 op. Het gaat om de ringspoorblokken met een hoogte van 20 m of meer (1B en 1A, 2A, 3B en 3A, en 4A en 4C), en de blokken aan de koppen van de meest noordelijke blokken van het Zuidelijk Veld (4F, 4K en 4P). Op een belangrijk deel van de zijden die zijn gericht op de A10 van de andere dan de hiervoor genoemde blokken ondervindt een deel van de woningen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Op delen van de van de A10 afgekeerde zijden van de bouwblokken treedt ook een hogere geluidsbelasting op vanwege het geluid van de A10.

Op de hogere bouwlagen van een deel van de nieuwbouwblokken treedt een overschrijding van de maximale grenswaarde op.

De getroffen maatregelen kunnen ook niet volledig verhelpen dat de A10 zodanig doordringt in het gebied dat de woningen hier deels niet kunnen worden gerealiseerd anders dan zonder een geluidluwe zijde. Dit geldt voor de blokken 4T, 4S, 4R, 4Q, 4O en 4N in het Zuidelijk veld, de blokken 3L en 3K in de Akbarstraat en de blokken 3I en 3H in het gebied Nannostraat e.o., in het bijzonder in de meest nabij de A10 gelegen bouwblokken.

Hierbij kan het volgende worden opgemerkt:

1. De bestaande bouwblokken langs de A10 geven een belangrijke afscherming van de dichtst bij de A10 gelegen (vervangende) nieuwbouwblokken. Zo kennen 4T en 3L nauwelijks of geen te hoge geluidbelasting en blijven de hogere belastingen voor het belangrijkste deel nog enkele dB(A)'s onder de maximale ontheffingswaarde.
2. Naarmate de afstand tot de A10 groter wordt neemt de geluidbelasting in dB(A)'s af. De grootte van de afname vermindert naarmate de afstand tot de A10 toeneemt. Bouwblok 4T kent een hogere geluidbelasting dan 4R, 4R kent een hogere geluidsbelasting van 4M en 4M kent weer een hogere geluidbelasting dan 4H. Het verschil tussen 4M en 4H is echter minder groot dan het verschil tussen 4T en 4R.
3. De afschermende werking van een voorgelegen bouwblok is groter naarmate de afstand tussen het afschermende bouwblok en het afgeschermd bouwblok kleiner is. Naarmate de afstand tussen de verschillende parallelle bouwblokken kleiner is, neemt daardoor het aantal geluidbelaste bouwlagen af. Zo is het aantal belaste bouwlagen bij 4S lager dan het aantal geluidbelaste bouwlagen van 4R, ook al is bouwblok 4S dicht bij de A10 gelegen. Bouwblok 4S geniet meer afscherming door het dicht er op gelegen bouwblok 4T dan bouwblok 4R geniet van 4S. Tussen bouwblok 4R en het dichtstbijgelegen bouwblok in de richting van de A10 (4S) is de afstand namelijk ruimer (er loopt een straat tussendoor). Daardoor is het aantal geluidbelaste bouwlagen bij 4R hoger.
4. Bij de zijden van de bouwblokken afgekeerd van de A10 geldt een omgekeerd verhaal. De zogenaamde westzijde van de bouwblokken waarvan het dichtstbijgelegen bouwblok verder weg is gelegen, kent door reflectie (ondanks de grote afstand) een hogere geluidbelasting. Dit heeft te maken met het feit dat die verderweg gelegen bouwblokken meer geluid vangen van de A10, juist omdat de afstand tussen die blokken groter is. Naarmate de afstand van de A10 groter wordt, wordt dit verschil kleiner.

Alleen de nieuwbouw in de Ringspoorzone (4A, en voor een drietal woningen 4C, 3A en B, 2A en 1A en B) en in het Zuidelijk Veld (4F, K en P) kent ten dele (op de hogere bouwlagen) een te hoge geluidbelasting (overschrijding van de maximale grenswaarde). Ook de voormalige HTS kent deels (aan de zijde van de A10) een te hoge geluidsbelasting.

Bij de Ringspoorzone (4A, en C, 3A en B, 2A en 1A en B) is de te hoge geluidbelasting te verklaren door de hogere bebouwing. Vanaf ongeveer 20 meter steekt deze bebouwing uit boven de tussengelegen bebouwing, en wordt deze bebouwing niet langer afgeschermd door de tussengelegen bebouwing. De keuze van de hogere bebouwing langs het ringspoor heeft alles te maken met de afscherming die deze bebouwing geeft van het ringspoorgeluid. Aan de hogere bouwlagen van de koppen van de vervangende nieuwbouwblokken in het Zuidelijk Veld (4F, K en P) is deze te hoge geluidbelasting te verklaren door én de hogere bebouwing én door de vrijere toegang van het geluid van de A10 hier via de haaks op de A10 gesitueerde Bos en Lommerweg. De te hoge geluidsbelasting bij de voormalige HTS is te verklaren door de directe nabijheid van de A10.

Motivering ontheffing geluidbelasting vanwege de A10

Hogere waarden

De A10 vormt in het plangebied een belangrijke geluidsbron. Onder meer om de geluidbelasting vanwege de A10 terug te brengen is de snelheid beperkt tot 80 km/u. De A10 is uitgevoerd met dubbellaags ZOAB op de aardenbaan in combinatie met ZOAB op de kunstwerken. De bestaande langsbebouwing geeft een belangrijke afscherming van de direct daarachter parallel gelegen (vervangende) nieuwbouwblokken (4T).

Juist om een (gemengde) woonwijk mogelijk te maken in dit gebied is gekozen voor de bestaande stedenbouwkundige structuur met bouwblokken parallel aan de belangrijkste geluidbronnen (waaronder de A10). Deze bouw geeft in belangrijke mate afscherming, zeker van de lager gelegen bouwlagen. Bewust is gekozen ook voor langsbebouwing om het geluid van het ringspoor in het plangebied te weren. Aan de A10 zijde is sprake van bestaande afschermende langsbebouwing, die in combinatie met de geluidsschermen met name voor de direct daarachter gelegen bouwblokken in belangrijke mate afscherming biedt.

Geluidluwe zijde

Ondanks de getroffen bronmaatregelen, de geluidsschermen en de keuze om uit te gaan van de bestaande parallelle bebouwing en de daarbij behorende afschermende bouwblokken langs

de A10 (Leeuw van Vlaanderen flat) kan niet worden voorkomen dat het geluid van de A10 het gebied binnendringt. Reflecties tegen achterliggende bouwblokken zijn er de oorzaak van, dat ook de van de A10 afgekeerde zijden van de bouwblokken niet altijd geluidsluw zullen zijn. In het bijzonder de woningen op de hogere bouwlagen zullen daardoor niet altijd met een geluidluwe zijde kunnen worden gerealiseerd.

Bij de panden met te hoge geluidbelasting zullen dove gevels worden geplaatst. Het treffen van extra maatregelen anderszins om de geluidbelasting op de gevel terug te brengen zal zorgvuldig worden bekeken binnen de beperkte financiële ruimte voor de vernieuwing van deze wijk. Met het realiseren van het onderhavige plan zijn hoge kosten gemoeid om te kunnen voldoen aan de landelijke regelgeving. Aanvullende maatregelen en de daarmee gepaard gaande extra kosten om te kunnen voldoen aan het Amsterdamse beleid (begroot op 1 miljoen euro bij geluidsluw uitvoeren van de oostgevel) kunnen het vernieuwingsproces onder druk zetten.

Dat niet altijd een geluidluwe zijde zal kunnen worden gerealiseerd vanwege de reflectie van het geluid van de A10 wordt door het stadsdeelbestuur geaccepteerd. Daarbij gelden de volgende afwegingen:

- Naast de voornoemde keuze voor stedelijk bouwen in zijn algemeenheid geldt het belang van deze (gemengde) woonwijk voor het maken van een wooncarrière van haar stadsdeelbewoners.

- Op een dergelijke gecompliceerde locatie op het punt van het geluid is geen andere oplossing mogelijk die zorg kan dragen voor een geluidsluw gebied. Daarbij geldt tevens dat de bestaande woningbouw met dezelfde geluidbelasting te maken heeft.

Conclusie A10

De mogelijke maatregelen aan de bron zijn getroffen om de geluidbelasting vanwege de A10 terug te dringen. Ook is gekozen voor een stedenbouwkundige opzet die zoveel als mogelijk het geluid buiten het plangebied houdt. Desondanks kan niet worden voorkomen dat de geluidbelasting het gebied binnendringt. Ook kan hierdoor niet worden voorkomen, dat een deel van de woningen niet zal kunnen worden gerealiseerd met een geluidluwe zijde. Nu belangrijke maatregelen zijn getroffen om de geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken, en gezien ook het belang van de woningbouw, en de maatschappelijke voorzieningen waaronder de medische en onderwijsvoorzieningen, zowel voor het stadsdeel als gemeentebreed, is het stadsdeelbestuur van oordeel dat ontheffing gerechtvaardigd is evenals afwijking van het gemeentelijke beleid ten aanzien van geluidluwe zijden.

2. Geluidsbelasting vanwege het Ringspoor

In overeenstemming met artikel 4, 8 en 9 van het Besluit geluidhinder spoorwegen wordt in het kader van het bestemmingsplan een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) aangevraagd voor de woningen, de medische en onderwijsvoorzieningen..

De effecten van het Ringspoor

Hoger belaste gevels

De invloed van het Ringspoor doet zich gelden aan de Ringspoorzone.

In het zuidelijk deel van de Ringspoorzone leidt de aanwezigheid van het ringspoor tot een te hoge geluidbelasting op een zeer beperkt aantal woningen, en een hogere geluidbelasting op een groot deel van de woningen. In de eerste bouwblokken achter de bouwblokken in de Ringspoorzone (blok 4D, 4E en 4F) leidt het geluid van het Ringspoor tot alleen nog een hogere geluidbelasting op het meest zuidelijke puntje (4D).

In het midden- en het noordelijke deel van de Ringspoorzone geeft het Ringspoor bij het merendeel van de woningen een hogere geluidbelasting. Alleen bij de woontoren in het middendeel is sprake van een te hoge geluidbelasting in een deel van de bouwlagen. Achter de bouwblokken van de Ringspoorzone, in het middendeel van het gebied (de Nannostraat e.o.: 3C, 3D, 3E e.v.) is de belasting al zover teruggelopen, dat alleen nog op de meest zuidelijk punt van deze bouwblokken sprake is van een hogere geluidbelasting vanwege het ringspoor.

Motivering ontheffing geluidbelasting

Hogere waarden

Het ringspoor is op een talud van circa 6 meter hoogte gelegen. De bestaande schermen van het ringspoor, destijds geplaatst voor de bestaande woningbouw in het gebied, bieden afscherming ook voor de lagere bouwlagen van de bebouwing in de Ringspoorzone. Een

eventuele verhoging van deze schermen zal, gezien de hoogte van de bebouwing in de ringspoorzone weinig effect sorteren. Het zou leiden tot aanzienlijke kosten, die niet kunnen worden gerealiseerd binnen de gestelde financiële kaders. Nu daarenboven het merendeel van de woningen in het plangebied geen hinder ondervindt van de geluidbelasting van het railverkeer wordt afgezien van verdergaande geluidsbeperkende maatregelen.

Geluidsluwe zijde

Slechts een beperkt deel van de woningen in het plangebied kent een dubbelzijdige belasting waar het railverkeer een rol in heeft.

Conclusie ringspoor:

Het treffen van –aanvullende– geluidsbeperkende maatregelen op de bestaande maatregelen is kostbaar. Het effect daarvan zal gering zijn vanwege de hoogte van de Ringspoorbouwblokken. Op een zeer beperkt aantal woningen wordt de maximale grenswaarde overschreden, op een groter aantal woningen wordt de voorkeurgrenswaarde overschreden. Het gaat vrijwel alleen om de woningen in het Ringspoorgebied. Het merendeel van de woningen in het plangebied ondervindt geen belasting van het ringspoorgeluid. Op grond hiervan is het stadsdeelbestuur van oordeel dat het legitiem is, dat geen aanvullende maatregelen worden getroffen.

3. Geluidsbelasting vanwege het binnenstedelijk verkeer

In het kader van het bestemmingsplan de Kolenkitbuurt worden volgens de Wet geluidhinder ten behoeve van de Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan hogere waarden aangevraagd voor de woningen, medische en onderwijsvoorzieningen onder voorwaarden van artikel 2 lid 1, en lid 2 onder b onder 2, 4 en 5 en artikel 5 van het *Besluit Grenswaarden binnen zones langs wegen*. De bouwblokken vullen door de gekozen situering een open plaats op tussen de aanwezige bebouwing (de ringspoorzone), en zij vervangen bestaande bebouwing (Zuidelijk Veld, Nannostraat e.o. en de voormalige HTS).

De effecten

Hoger belaste gevels vanwege de Bos en Lommerweg en de Wiltzanghlaan

De woningbouw ten noorden en ten zuiden van de Bos en Lommerweg ligt in de geluidzone van de Bos en Lommerweg. Zowel aan de noordzijde (de Nanostraat en omgeving en de Ringspoorzone: de bouwblokken 3A, C, F,G, en J, en een deel van 3B, D, E, H, en I) als aan de zuidzijde (het Zuidelijk Veld en de zuidelijk deel van de Ringspoorzone: de bouwblokken 4C, F, K en P en een deel van de bouwblokken 4B, E, G, J, H, O en Q) leidt het verkeer op de Bos en Lommerweg tot een hogere geluidbelasting. Tot een te hoge geluidbelasting leidt het verkeer van de Bos en Lommerweg niet. De Wiltzanghlaan geeft aan de zuidelijke kop van het gebouw in de Ringspoorzone (1A), de noordelijke kop van het gebouw 2A in de Ringspoorzone en aan het voormalige HTS gebouw een hogere geluidbelasting.

Motivering ontheffing geluidbelasting binnenstedelijk verkeer

Hogere waarden

De Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan geven in het plangebied een beperkt hogere geluidbelasting. Bronmaatregelen aan deze wegen zijn slechts ten dele mogelijk. De aanleg van geluidsreducerend asfalt wordt uitsluitend aangebracht bij groot onderhoud. Dit in verband met de kosten. Dit onderhoud is niet op korte termijn gepland. Plaatsing van geluidsschermen is ongewenst langs de Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan. Beperking van het autoverkeer maakt al onderdeel uit van het Amsterdamse geluidbeleid.

Het handhaven van de bestaande stedenbouwkundige structuur is mede gekozen om de geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen zoveel mogelijk te beperken binnen het plangebied. Deze verkaveling parallel aan de twee grootste geluidbronnen, heeft tot gevolg dat de bouwblokken haaks op de Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan staan. Het geluid van het verkeer hier kan daardoor relatief gemakkelijk via de straten tussen de bouwblokken in het woongebied binnendringen. Ten noorden van de Bos en Lommerweg is dit altijd zo geweest. Ten zuiden is ten behoeve van de versterking van de stedenbouwkundige opzet en de sociale veiligheid gekozen voor meer doorzicht in de buurt. Het stadsdeelbestuur vindt de hogere geluidbelasting vanwege de Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan acceptabel gegeven de complexe geluidssituatie in dit gebied, en de wens en de noodzaak om dit gebied te behouden en te versterken als woon- en verblijfgebied.

Geluidluwe zijde

Het plan is erop gericht zoveel mogelijk woningen met een geluidsluwe zijde mogelijk te maken. Dit is een lastige opgave in een gebied dat door drie geluidsbronnen vanuit even zoveel zijden wordt belast. Mede omdat dit aansluit op de bestaande stedelijke structuur is er voor gekozen parallel te bouwen aan de meest dominante geluidsbronnen: A10 en spoor. Daarmee wordt zo veel als mogelijk het geluid van de twee grootste geluidsbronnen (A10 en Ringspoor) buiten het plangebied gehouden. De noodzakelijke toegang tot de bouwblokken maakt het in die situatie onmogelijk om het geluid van de Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan geheel buiten de woonwijk te sluiten: een woonwijk kan niet buiten ontsluitingsstraten.

De keuze voor de minst geluidbelastende structuur voor het gebied in totaliteit heeft tot gevolg dat het geluid van de Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan via de ontsluitingsstraten de woonwijk kan binnendringen. Dit is een beperkt deel van het plangebied. Het leidt daar tot een hogere geluidbelasting, niet tot een te hoge geluidbelasting. Mede vanwege het geluid vanwege de andere geluidbronnen is het daardoor op deze locaties niet altijd mogelijk om woningen met een geluidluwe zijde te realiseren. Dit is naar het oordeel van het stadsdeelbestuur acceptabel. Hierbij wordt mede overwogen, dat het geluid van de Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan slechts op een deel van het plangebied effect heeft en dat zelfs met maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen (zoab, geluidsschermen of anderszins) de voorkeurgrenswaarde niet kan worden gehaald. Het stadsdeelbestuur overweegt daarbij mede, dat het grotendeels gaat om vervangende nieuwbouw. In de bestaande situatie zijn ook reeds dubbelzijdig belaste woningen aan de Bos en Lommerweg.

Conclusie binnenstedelijke wegen

De gekozen opzet voor het plangebied heeft tot gevolg, dat de vervangende nieuwbouwblokken haaks op de Bos en Lommerweg blijven staan. Het kunnen blijven binnendringen van het binnenstedelijk verkeersgeluid in het gebied direct ten noorden en ten zuiden van de Bos en Lommerweg en de Wiltzanghlaan is het gevolg. Het stadsdeelbestuur vindt dit acceptabel, evenals de daar uit voortvloeiende beperking, dat niet overal geluidluwe zijden zullen kunnen worden gerealiseerd. Hierbij weegt zij af de noodzaak het plangebied te vernieuwen, de noodzaak om de bestaande stedenbouwkundige structuur en de doorzichtigheid van het woongebied te versterken, de complexe geluidssituatie in het gebied en de beperkte mogelijkheden om de geluidbelasting vanwege de Bos en Lommerweg en Wiltzanghlaan terug te brengen.

6.2. Industrielawaai

In de omgeving van het plangebied ligt het industrieterrein Westelijk Havengebied (Westpoort). Op dit industrieterrein zijn inrichtingen gevestigd die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken" zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder. Volgens artikel 53 van deze Wet dienen dergelijke bedrijven te worden gezoned. Buiten de geluidszone Industrielawaai mag de geluidsbelasting als gevolg van de bedrijven op het industrieterrein niet meer bedragen dan 50 dB(A). Binnen de geluidszone Industrielawaai dient onderzoek uit te wijzen of wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A) op de gevel. Nieuwe woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen de zone met een geluidsbelasting hoger dan 50 dB(A) zijn slechts toelaatbaar in bijzondere situaties, zoals in het geval van woningen bij het opvullen van een open plek in de bestaande bebouwing of stads- en dorpsvernieuwing. Hiervoor dienen hogere waarden te worden vastgesteld. Dit is alleen mogelijk indien de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden.

Het plangebied ligt geheel binnen de vigerende geluidszone van het industrieterrein Westpoort. In het kader van het bestemmingsplan Kolenkitbuurt worden ten behoeve van het industriege-luid afkomstig van Westpoort hogere waarden aangevraagd voor de woningen onder de voorwaarden van artikel 2 lid 1 en lid 2 onder b en e van het *Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen*. Bij de woningen in het Zuidelijk Veld en de Nannostraat en omgeving gaat het om vervanging van bestaande bebouwing. Bij de woningen in de Ringspoorzone gaat het om het opvullen van een open plaats.

De effecten*Hoger belaste gevels*

De invloed van Westpoort doet zich – logischerwijs – in het bijzonder gelden aan de westzijde van het plangebied. In de Ringspoorzone zullen een aantal panden een hogere waarde vanwege het industriegeluid kennen. Er is ook enig effect merkbaar van Westpoort langs de doorgaande wegen Bos en Lommerweg en Leeuwendalersweg. Dit heeft ermee te maken, dat deze wegen in feite een opening vormen in de richting van het geluid van Westpoort. Daarnaast is er op een tweetal plekken een hogere geluidsbelasting vanwege Westpoort op de meest oostelijke bouwblokken van het Zuidelijk Veld. Het betreft hier alleen de hoogste bouwlaag (het meetpunt op 16.5 m).

Motivering ontheffing geluidsbelasting vanwege het industriegeluid

Het industrieterrein Westpoort is op grote afstand gelegen van het plangebied Kolenkit en bestaat uit een groot aantal geluidsbronnen. Dit maakt het akoestisch/financieel niet doelmatig om (bron)maatregelen te treffen. Ontheffing voor de hogere geluidsbelasting is naar het oordeel van het stadsdeelbestuur hier aanvaardbaar. Het gaat om een beperkt aantal panden met een beperkte overschrijding (tot maximaal 53 dB(A), maar de meeste overschrijdingen komen niet boven 52 dB(A) uit), de geluidsbelasting vanwege andere geluidsbronnen op die panden is bovendien al hoger dan die vanwege Westpoort en het grootste deel van die belaste panden (in de Ringspoorzone) zorgen bovendien voor afscherming van het achterliggende deel van het plangebied.

Geluidsluwe zijde

Omdat de geluidsbelasting vanwege andere bronnen hier hoger is, zal de geluidsbelasting vanwege Westpoort om die reden geen bijdrage leveren aan het aantal dubbelzijdig belaste woningen.

Conclusie industriegeluid

Op een beperkt aantal panden geeft Westpoort een enigszins hogere geluidsbelasting. Omdat deze panden al door een andere geluidsbron hoger worden belast, en maatregelen aan de bron hier feitelijk ondoelmatig zijn, is het stadsdeelbestuur van oordeel dat het verantwoord is ontheffing voor het industriegeluid aan te vragen. Deze waarden zullen voor de vaststelling van het bestemmingsplan zijn vastgesteld. Het aspect industrielawaai levert derhalve geen beperking op voor de voorgenomen ontwikkelingen.

6.3. Luchtkwaliteit

Plannen kunnen leiden tot meer verkeer. De luchtkwaliteit mag ten gevolge van dat meerdere verkeer niet boven de daarvoor geldende normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 uitkomen. Indien de normen van het Besluit luchtkwaliteit al worden overschreden in de bestaande situatie, dient met de nieuwe plannen minimaal een verdere toename te worden voorkomen.

Onderzoek luchtkwaliteit

Het IBA heeft onderzocht welke invloed het bestemmingsplan Kolenkitbuurt heeft op de luchtkwaliteit. Verwezen wordt naar bijlage 3.

Conclusie

Over de luchtkwaliteit ter plaatse van de in dit onderzoek betrokken wegen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- de realisatie van het bestemmingsplan Kolenkitbuurt is in overeenstemming met het Besluit Luchtkwaliteit 2005;
- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide wordt alleen langs de A10 overschreden; het plan zorgt niet voor verdere normoverschrijding. De invloed van het plan is alleen op de Bos en Lommerweg kwantitatief aantoonbaar, zonder dat dit leidt tot overschrijding van de grenswaarde;
- de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide wordt niet overschreden;
- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof wordt niet overschreden; de invloed van het plan op de luchtkwaliteit is niet aantoonbaar;

- de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van fijn stof wordt alleen overschreden langs de A10; de invloed van het plan is alleen op de Bos en Lommerweg kwantitatief aantoonbaar, zonder dat dit leidt tot overschrijding van de grenswaarde;
- de concentraties van de overige onderzochte luchtverontreinigingscomponenten (zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood) overschrijden de grenswaarden niet.

Daarnaast is door het gemeentebestuur het Actieplan Luchtkwaliteit vastgesteld om te komen tot een verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit die dient te verzekeren dat de door Europese richtlijnen gestelde normen in 2010 niet worden overschreden. Daarbij blijft belangrijk, dat op landelijk niveau maatregelen worden genomen ter beperking van de grootste vervuilers onder de voertuigen. Vooral sinds de Raad van State zijn standpunt met betrekking tot de Europees geldende normen voor luchtkwaliteit nog eens heeft samengevat (eind maart 2005), is de verwachting gewettigd dat door de hogere overheid te nemen bronmaatregelen effectief tijdig voor 2010 de geldende normen zullen worden bereikt.

6.4. Externe veiligheid

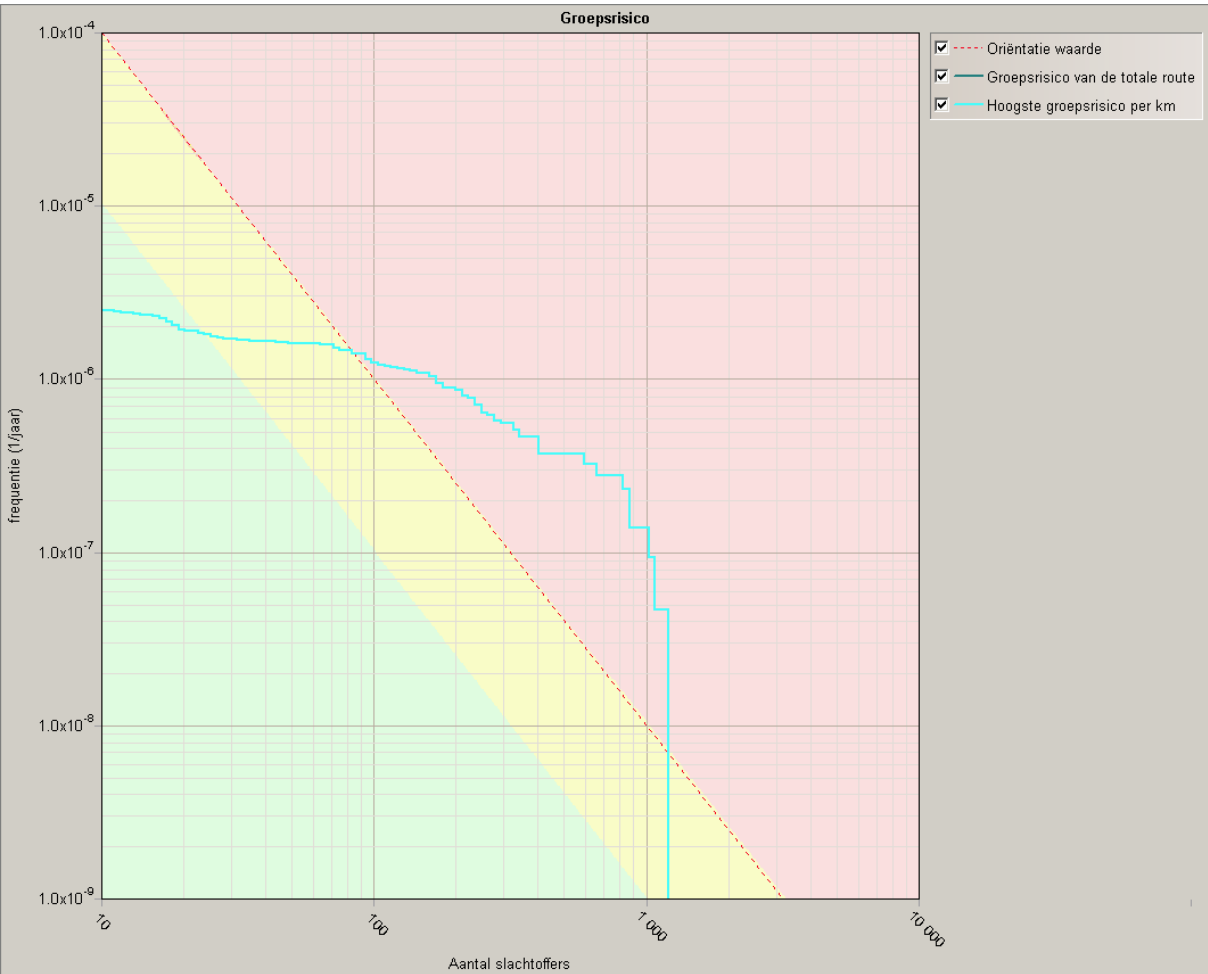
In de omgeving van het plangebied is de A10-west gelegen, waarover in de huidige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Met betrekking tot externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is voor woningen en andere kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Dat wil zeggen dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn. Het groepsrisico is de kans dat een grotere groep mensen bij een dergelijk ongeval is betrokken. Het groepsrisico heeft geen wettelijke status en is vooralsnog een oriënterende waarde. Het bevoegd gezag kan, indien goed gemotiveerd, een overschrijding van de oriënterende waarde accepteren.

Uit het rapport "Externe veiligheid A10 bestemmingsplan Kolenkitbuurt" (AVIV, juni 2006) blijkt dat het plaatsgebonden risico langs de weg nergens groter is dan $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr.

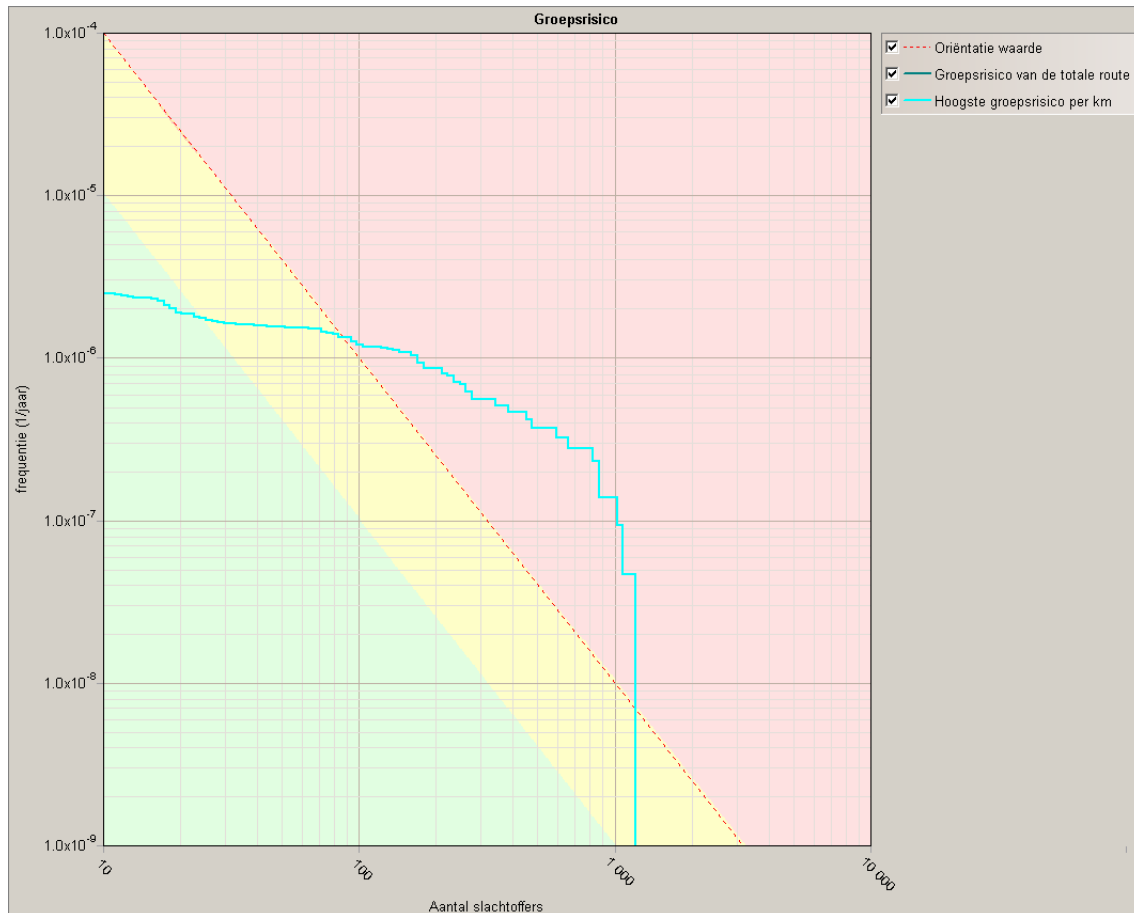
In de Nota "Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen" (Ministeries VROM en V&W, 2005) wordt aanbevolen per transportwijze aandachtszones met een maximale afstand te hanteren. Voor de A10 bedraagt deze afstand met betrekking tot het groepsrisico 200 m. Gelet op de aard (LPG) en omvang van het transport van gevaarlijke stoffen over de A10, draagt alleen de bebouwing binnen 85 m afstand van het LPG-vervoer bij aan het groepsrisico. Overigens wordt het LPG een enkele keer naar de A10 vervoerd via de Haarlemmerweg. Hiervan mag worden aangenomen, dat het geen invloed heeft op de berekeningen, omdat dit geen wezenlijke verandering geeft op de betreffende situatie. Het vervoer via de Haarlemmerweg komt zeer sporadisch voor, de afstand van de Haarlemmerweg tot de voormalige HTS overschrijdt de 85 m en het aantal LPG-bewegingen op de A10 wordt hierdoor niet beïnvloed.

Uit het rapport van AVIV blijkt dat de oriënterende waarde van het groepsrisico langs de A10 West als gevolg van het transport van LPG – ook ter plaatse van het plangebied – wordt overschreden. Zoals reeds eerder is aangegeven, kan het bevoegd gezag, indien goed gemotiveerd, een overschrijding van de oriënterende waarde accepteren.

Het groepsrisico wordt bepaald door binnen een kilometervak het aantal aanwezigen binnen het effectgebied van een calamiteit af te zetten tegen de kans op die calamiteit. Hierdoor ontstaat een grafiek. In bijgaande figuur staat het GR van het kilometervak waar de Kolenkitbuurt onderdeel van uitmaakt. De grijze diagonaal in de grafiek stelt de oriënterende waarde van het GR voor. Daar waar de donkere lijnen boven de diagonaal uitsteken wordt het GR overschreden. De hier gepresenteerde gegevens komen uit 2001. Op grond van de huidige feitelijke lagere transportintensiteiten zou een herberekening leiden tot meer dan een halvering van de berekende overschrijding. De overschrijding wordt verkleind van maximaal 18.7 keer tot maximaal 7.8 keer. De maximale overschrijding van het groepsrisico neemt door het plan Kolenkitbuurt niet toe.



Groepsrisico A10 zonder plan Kolenkitbuurt (hoge intensiteit LPG GF3)



Groepsrisico A10 met plan Kolenkitbuurt (hoge intensiteit LPG GF3)

Er zijn verschillende argumenten voor het bevoegd gezag om deze overschrijding ter plaatse van het plangebied te accepteren. De belangenafweging kan als volgt worden samengevat.

De ruimtebehoefte in de regio Amsterdam is groot en blijft sterk toenemen. Om nieuwe woon- en werkfuncties te realiseren en tegelijkertijd het open landschap te sparen en de groei van mobiliteit zoveel mogelijk te beperken, kiest Amsterdam voor de strategie van de compacte stad. Intensief (en zelfs dubbel) grondgebruik is een belangrijk instrument om verdichting van de stad te realiseren. In het ontwerpstructuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" van de gemeente Amsterdam, wordt de lijn van optimalisering grondgebruik verder doorgezet. Voor de omgeving van de A10 West wordt in het ontwerpstructuurplan zelf een grote ambitie voorgesteld voor het te realiseren programma.

De gemeente onderkent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen een aandachtspunt is bij de verdere verdichting rondom de A10. Door de betrokken instanties (waaronder de gemeente) wordt onderzocht welke structurele oplossingen op korte termijn (risicobeheersing) en lange termijn (risicoreducering) voor de gehele A10 West bestaan. In de Nota Ruimte wordt aangekondigd dat de A5 (Westrandweg) als route wordt gereserveerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiermee is een structurele oplossing op afzienbare termijn mogelijk.

Het vervoer van LPG neemt de laatste jaren drastisch af. Hogere onderhoudskosten aan motoren maken dat autofabrikanten steeds meer afzien van het inbouwen van LPG-tanks in personenauto's. Hierdoor neemt ook de verkoop van LPG af. In combinatie met de voorgestelde maatregelen van het Rijk om de risico's van LPG verder te beheersen, lijkt het knelpunt van het vervoer van LPG zich op termijn op te lossen.

Voor de periode dat de Westrandweg nog niet in gebruik is genomen en nog enig LPG-transport plaatsvindt over de A10, wil de gemeente het LPG-transport verder reguleren. In het kader van de LPG-Ketenstudie van VROM en V&W worden verschillende maatregelen genoemd die bijdragen aan het oplossen van de knelpunten van het vervoer van LPG over de A10, zoals het aanbrengen van een brandwerende coating op de tanks. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijke maatregelen om bij een eventueel ongeval met een LPG vrachtwagen de gevolgen te beperken. Hierbij is van belang, dat het plangebied wordt afgeschermd door de bestaande

bouwblokken. Door de gemaakte stedenbouwkundige keuzes is het plangebied goed bereikbaar voor hulpdiensten en kunnen de bewoners goed weg komen. Er is een op- en afrit naar de A10 in de zeer directe nabijheid van het plangebied. Oppervlaktewater is aanwezig in de Erasmusgracht dat voor de brandweer kan dienen als koel- en bluswater bij een eventueel ongeluk met een LPG-tankwagen.

Amsterdam accepteert een overschrijding van het GR hier, mede omdat deze tijdelijk is (een structurele oplossing wordt voorbereid), er initiatieven om de risico's in de tussentijd te beheersen en het transport van LPG door autonome ontwikkelingen steeds minder wordt.

6.5. Schiphol

Normstelling en beleid

In de directe omgeving van de gemeente Amsterdam is Schiphol gelegen. Het rijksbeleid ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van Schiphol is geformuleerd in de Wet tot wijziging van de wet Luchtvaart die op 20 februari 2003 in werking is getreden (verder Wijzigingswet genoemd). De Wijzigingswet is gericht op het tot stand brengen van een wettelijke grondslag voor het nieuwe regime voor de luchthaven Schiphol. Deze wet vormt de grondslag voor twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit.

De ruimtelijke consequenties van de Wijzigingswet worden weergegeven in het Luchthavenindelingbesluit. In dit Besluit wordt een beperkingengebied aangegeven. Hierin worden verschillende milieuaspecten ten aanzien van Schiphol geregeld, namelijk beperkingen met het oog op externe veiligheid, geluidsbelasting, vogelaantrekkende werking of hoogtebeperkingen.

In de Nota Ruimte (kabinetsstandpunt) wordt voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol uitgegaan van de 20 Ke-contour voor nieuwe uitleglocaties. Binnen deze contour kunnen geen nieuwe uitleglocaties worden ontwikkeld. Volgens de Nota ruimte is in dit gebied herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied wel mogelijk.

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied worden middels herstructurering nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt.

Onderzoek en conclusie

De gemeente Amsterdam ligt deels binnen het invloedsgebied van het luchtvaartterrein Schiphol. Het plangebied ligt echter buiten het beperkingengebied van het luchtvaartterrein Schiphol. Het plangebied ligt tevens buiten de 20 Ke-contour zoals aangegeven in de Nota Ruimte. Het Luchthavenindelingbesluit en de uitbreidingsruimte voor Schiphol die in de Nota Ruimte wordt aangegeven, hebben derhalve geen gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

6.6. Bodemkwaliteit

Normstelling en beleid

Volgens artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening zullen burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer een onderzoek verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

De provincie Noord-Holland heeft een checklist (bodemtoets) opgesteld, waarin vijf bodemaspecten zijn opgenomen die in een bestemmingsplan aandacht moeten krijgen. Deze aspecten worden in de voorbereidingsfase bij het opstellen van het voorontwerpplan onderzocht. Door de bodemtoets als instrument voor ruimtelijke planners wordt het plannen met "bodem" gemakkelijker gemaakt.

De bodemtoets bestaat voorlopig uit de volgende bodemaspecten:

- bodemopbouw: functies/bestemmingen dienen afgestemd te worden op de bodemopbouw binnen het plangebied;

- bodemkwaliteit: er dient minimaal een historisch bodemonderzoek te zijn gedaan en indien er sprake is van een verdachte locatie, dan tevens een verkennend bodemonderzoek. In het bestemmingsplan moeten de gevolgen van de bodemkwaliteit voor de toegekende functies worden aangegeven;
- bodembeschermingsgebieden: de gemeente moet de ligging van grondwater- en bodembeschermingsgebieden zichtbaar maken op de plankaart; de geldende gebruiksbeperkingen in deze gebieden moeten in het ruimtelijk plan worden opgenomen;
- archeologie: de gemeente moet de ligging van de archeologische waarden op de plankaart opnemen; in het ruimtelijk plan moet worden opgenomen of de toegekende bestemmingen samengaan met de doelstelling ten aanzien van het in-situ bewaren van de archeologische waarden; indien noodzakelijk worden hier speciale voorschriften voor opgenomen;
- ontgroningen: zodra beton- en metselzand op land gewonnen gaan worden, moet in ruimtelijke plannen rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van potentiële winlocaties.

Met betrekking tot de bodemkwaliteit zijn de volgende beleidsnota's voor het onderhavige plangebied relevant:

- Nationaal Milieubeleidsplan; voor het plangebied betekent het beleid van het Nationaal Milieubeleidsplan dat de aanwezige (ernstige) bodemverontreiniging verwijderd dient te worden, bij voorkeur tijdens de bouwwerkzaamheden;
- Beleidsvernieuwing bodemsanering (BEVER); uitgangspunt is dat verontreinigingen functiegericht moeten worden gesaneerd. Hierbij is de overweging dat niet elk gebruik van de bodem om geheel schone grond vraagt. Voor het plangebied betekent dit dat aanwezige bodemverontreinigingen waarvoor een saneringsnoodzaak bestaat, functiegericht en kosteneffectief gesaneerd dienen te worden;
- de Wet bodembescherming (2002); deze wet kent een algemene zorgplicht met betrekking tot de verontreiniging van de bodem: de voorgenomen activiteit mag geen nieuwe bodemverontreinigingen veroorzaken. Gebeurt dit wel of worden bestaande bodemverontreinigingen aangetroffen, dan geeft de wet aan dat deze bodemverontreinigingen moeten worden gesaneerd en op welke wijze dit moet gebeuren;
- Bouwstoffenbesluit; dit besluit schept een kader voor het hergebruik van de vrijgekomen schone en licht verontreinigde grond. Voor het plangebied betekent dit dat de vrijkomende grond zoveel mogelijk (op locatie) hergebruikt dient te worden.

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied worden middels herstructurering nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt.

Onderzoek en conclusie

Bodemopbouw

Over de exacte bodemopbouw zijn in het stedelijke gebied weinig gegevens bekend. Over het algemeen bestaat de bodem in Bos en Lommer uit een ondergrond van veen of klei-op-veen, waarover bij de aanleg van het stedelijk gebied een dikke laag (arm) zand is gespoten.

Bodemkwaliteit

Binnen het plangebied hebben verschillende bodemonderzoeken plaatsgevonden¹⁾. De meest belangrijke worden hieronder genoemd. Binnen het Zuidelijk Veld van de Kolenkitbuurt heeft een indicatief bodemonderzoek plaatsgevonden²⁾. Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat er op de locatie sprake is van een matige verontreiniging met PAK in de grond. Deze verontreiniging is echter van dien aard, dat geen nader bodemonderzoek noodzakelijk is. De verontreiniging beperkt zich tot de ondergrond (0,5 - 1 m mv). Tevens is er sprake van een sterke verontreiniging met arseen en benzeen in het grondwater (ter plaatse van De Leeuw van Vlaanderenstraat 30-32). Nader onderzoek heeft plaatsgevonden³⁾. Er is sprake van een sterke grondwaterverontreiniging. Omdat het verontreinigde bodemvolume kleiner is dan 100 m³ en zowel horizontaal als verticaal is afgeperkt, is er geen sprake van ernstige bodemverontreiniging zoals bedoeld in de Wet bodembescherming.

1) Onder andere Historisch onderzoek Bos en Lommerweg 371 te Amsterdam, DMB, 6 augustus 2003 en Aangepast Historisch onderzoek plangebied Kolenkitbuurt, DMB, 3 maart 2004.

2) Rapportage indicatief bodemonderzoek zuidelijk deel "Kolenkitbuurt" te Bos en Lommer, Cauberg-Huygen, 30 juni 2003, rapportnr. 20030550R1/BSSt.

3) Rapportage nader bodemonderzoek peilbuis 6 "Kolenkitbuurt" te Bos en Lommer, Cauberg-Huygen, 3 dec 2003, rapportnr. 20031524-1.

Binnen de Ringspoorzone heeft ook een indicatief bodemonderzoek plaatsgevonden¹⁾. Uit het onderzoek is een matige verontreiniging met PAK in de bovengrond geconstateerd. Deze verontreiniging is echter van dien aard, dat geen nader bodemonderzoek noodzakelijk is. Wel wordt aangeraden de bovengrond tijdens de uitvoer van de plannen separaat te ontgraven en af te voeren naar een erkend verwerker. De overige grond binnen het plangebied kan geclassificeerd worden als schoon. Derhalve kan geconcludeerd worden dat de milieuhygiënische kwaliteit van de (water)bodem de herinrichting van het gebied niet in de weg staat. Ter plaatse van de gravel- en sintelverharding aan de locatie Wiltzanghlaan heeft nog een indicatief bodemonderzoek plaatsgevonden²⁾, naar aanleiding van eerder uitgevoerd bodemonderzoek³⁾. Uit deze onderzoeken blijkt dat in de gravel- en sintelverharding sterk verhoogde waarden van verschillende bodemverontreinigende stoffen zijn waargenomen. Dit betreft echter alleen de verhardingslaag. Omdat de onderliggende bodem niet verontreinigd is, is er geen sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

Bodembeschermingsgebied

Het plangebied is niet aangewezen als bodembeschermingsgebied dan wel grondwaterbeschermingsgebied.

Archeologie

Verwezen wordt naar paragraaf 6.13.

Ontgravingen

Het plangebied zal in de toekomst niet worden aangemerkt als zandwinlocatie. Dit aspect heeft derhalve geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

6.7. Water

Waterbeheer

Het plangebied ligt voor het grootste gedeelte binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Waternet (voormalige Dienst Waterbeheer en Riolering, en het Waterleidingbedrijf Amsterdam) neemt daarbij de uitvoering van het waterbeheer en het beheer van de waterkeringen voor zijn rekening. Aan de noordgrens van plangebied loopt de Haarlemmervaart, een boezemwatergang met aan de zuidzijde een boezemwaterkering. Deze boezemwatergang is in beheer bij het Hoogheemraadschap van Rijnland.

De gemeente Amsterdam beheert de riolering en heeft een zorgtaak met betrekking tot het grondwater.

Huidige situatie

Waterstaatkundig is het plangebied gelegen in boezemland, dat wil zeggen dat het vrij afwatert (zonder hulp van gemalen) op de Stadsboezem van Amsterdam. Het betreft voormalig veenweidegebied van de Sloterpolder, waarover bij de aanleg van het stedelijk gebied een dikke laag (arm) zand is gespoten.

Aan de noordgrens van plangebied loopt de Haarlemmervaart, een boezemwatergang met een peil van NAP -0,6 m (Rijnlands boezempeil). Aan de zuidzijde hiervan ligt een boezemwaterkering. De boezemwaterkering heeft de bestemming Primair waterkering. Op deze zone waterkering is de Keur AGV en de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland van kracht. Beide Keuren bevatten gebodsbepalingen, die betrekking hebben op onder meer bouwactiviteiten. Aan de zuidzijde ligt de Erasmusgracht met een peil van NAP -0,4 m (stadsboezem), die naast de waterhuishoudkundige functie van aan-, afvoer en waterberging ook de functie van secundaire vaarweg heeft. Ten slotte ligt er parallel aan de Ringspoordijk een smallere sloot ter ont-

1) Rapportage indicatief bodemonderzoek ter plaatse van deelplan "Ringspoorzone" te Bos en Lommer, Cauberg-Huygen, 17 november 2003, rapportnr. 20031532-1.

2) Indicatief bodemonderzoek ter plaatse van gravel- en sintelverharding locatie Wiltzanghlaan, BK Ingenieurs Velserbroek BV, 29 juli 2004.

3) Indicatief Bodemonderzoek op deelgebied C van het plangebied Ringspoorzone, Omegam, 12 oktober 1999.

watering van de spoordijk, die via duikers in open verbinding staat met de eerdergenoemde Erasmusgracht. Het in het plangebied gelegen sportpark Sloterdijk heeft een afwijkend peil, te weten zomerpeil NAP -0,5 m en winterpeil NAP -0,9 m. Rondom dit park ligt een peilscheiding welke het peilverschil van 0,5 m in stand moet houden.

De waterkwaliteit van de boezemwateren is matig door overschot aan voedingsstoffen en diffuse verontreinigingen (bestrijdingsmiddelen, afspoeling wegen, etc.). Door de aanwezige binnentuinen en groenvoorzieningen is het plangebied niet geheel verhard (ongeveer voor 60 tot 70%). Het gebied is voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel: hemelwater vanaf verhard oppervlak (wegen, daken en trottoirs) wordt afgevoerd naar het boezemwater, huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd via een vuilwaterstelsel naar de RWZI Amsterdam Westpoort, ten noordwesten van het plangebied nabij het Noordzeekanaal. In de Jacob van Arteveldestraat ligt een belangrijke rioolpersleiding die is gelegen in het zogenaamde A4-project welke het rioolwater naar de nieuwe rioolwaterzuiveringsinrichting Amsterdam West transporteert. Er zijn in het plangebied geen waterhuishoudkundige knelpunten, zoals wateroverlast, aanwezig.

Fugro ingenieursbureau heeft onderzoek gedaan naar de gevolgen van de verlaagde parkeerkelders voor de grondwaterstand. De belangrijkste conclusie uit rapport is dat van de kelders geen significante barreirewerking wordt verwacht en dat de eventuele grondwaterstijging vanwege de halfverdiepte kelders minimaal zal zijn.

Watertoets

In het kader van de watertoets is vooroverleg gevoerd met de waterbeheerder over het stedenbouwkundige ontwerp en de aanwezige compensatie aan waterberging in het plan.

De waterbeheerder en het stadsdeel Bos en Lommer streven naar een duurzamer stedelijk waterbeheer. Dit betekent dat stedelijke watersystemen mede in het licht van de effecten van klimaatverandering meer zelfvoorzienend en veerkrachtiger moeten worden. Hiertoe hebben zij gezamenlijk het stedelijk waterplan Amsterdam opgesteld, waarin de visie ten aanzien van het stedelijk water nader is uitgewerkt. Doel van dit waterplan is om de inbreng van water te bepalen in ruimtelijke plannen voor waterbeheerders en stedenbouwkundigen. Het waterplan is sterk gericht op het ruimtelijke aspect van stedelijk water. Beleidspeerpunten uit dit waterplan zijn:

- behoud en versterking van diversiteit van ruimtelijke kernmerken watertypes;
- versterking van water in het publieke domein;
- verhoging van de belevingswaarde van water;
- eenheid van water en groen/uitbreiding ecologisch netwerk van natuurvriendelijke oevers.

Het beleid is er tevens op gericht om de watertoets een prominente plaats te geven in stedenbouwkundige (her)inrichtingsplannen en dat bestemmingsplannen duidelijkheid bieden over ruimtelijke ordening op water, het gebruik van water en oevers en andere wateraspecten.

Het waterplan geeft voor dit plangebied geen specifieke aanduiding in het streefbeeld. Wel maakt het plangebied deel uit van het laagste ecologische ambitieniveau "gebruikswater".

Een verslag van het overleg met de waterbeheerder is opgenomen in bijlage 5.

Water in nieuwe situatie

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een woonwijk, inclusief ontsluitingsweg alsmede openbare voorzieningen. Van belang voor de watertoets is dat de ruimtelijke ontwikkeling geen negatieve gevolgen mag hebben voor de waterhuishouding. De hoofdthema's, welke vanuit het perspectief van integraal en duurzaam waterbeheer relevant zijn en terug te voeren zijn naar de zorgtaken van het hoogheemraadschap, zijn hieronder, in relatie tot het planvoornemen, kort beschreven.

Voorkomen van wateroverlast

Door de herstructurering is sprake van een toename aan verharding. De totale toename aan verharding is 50.000 m². Waternet (voorheen DWR) eist dat 10% van deze toename aan verharding wordt gecompenseerd in oppervlaktewater. In het ontwerp is daarom een toename aan water van 5.000 m³ opgenomen. Deze compensatie wordt vrijwel geheel gerealiseerd in de Ringspoorzone. Daarbij komt nog het vergraven van de plas-drasbermen in de ecologische zone, wat nog extra waterberging oplevert. Het ontwerp is met Waternet overlegd.

Voorkomen van grondwateroverlast

Er dient voldoende ontwatering, het verschil tussen de grondwaterstand en het open waterpeil, te worden gerealiseerd om de nodige veiligheid tegen grondwateroverlast te waarborgen. Voor nieuwbouw en herinrichtingsgebieden geldt dat voldaan moet worden aan de gemeentelijke vastgestelde grondwaternorm. Deze luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereenvolgens minder dan 0,5 m onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 m. Dit wordt bij de verdere uitwerking van het planvoornemen, bij de keuze van het bouwpeil en het inrichtingsplan, meegenomen.

Riolering en waterkwaliteit

Per geval zal moeten worden bekeken welke mogelijkheden er zijn (ook financieel) om de nieuwbouw te combineren met een verbetering van de rioleringssituatie. De intentie is in dit geval het gescheiden stelsel te vervangen door een verbeterd gescheiden stelsel.

De geschetste herstructurering zal tevens moeten bijdragen aan het verbeteren van de situatie ten aanzien van de (kwaliteit van de) afvoer van het regenwater. Voor het omgaan met regenwater dient gebruikgemaakt te worden van de nota "Richtlijnen lozen regen-, grond- en leidingwater" opgesteld door AGV/Waternet. Het afvoeren van regenwater van bestrating naar oppervlaktewater dient bij voorkeur te gebeuren via bodem- of bermassage (bijvoorbeeld in de plas-drasoevers van de ecozone). Verder zijn in de nota beslisbomen voorhanden voor zowel bestaande als nieuwe bebouwing. Het is vanuit duurzaam waterbeheer wenselijk dat in de toekomst maatregelen worden getroffen om (diffuse) verontreinigingen als afspoelend wegwater, hondenpoep, etc. vanaf het verharde oppervlak zoveel mogelijk op te vangen, voordat het op het oppervlaktewater wordt geloosd. Tevens is het gebruik van onbehandeld zink, koper, lood, teerhoudende dakbedekking (PAK's) en andere uitlozende (bouw)materialen niet toegestaan, indien deze stoffen in contact kunnen komen met regenwater dat afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater.

Inrichting en ecologie

In het stedenbouwkundig plan is (de ruimtelijke rol van) water en de ecologische potenties ervan nadrukkelijk meegenomen. De watergang aan de oostzijde van het spoor wordt aanzienlijk verbreed tot een robuuste boezemwatergang en een belangrijk ruimtelijk structurelement in het gebied. Wonen aan het water en recreëren langs het water wordt mogelijk. De gehele zone langs het water wordt ingericht als ecologische zone.

Beheer en onderhoud

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel dient bij het hoogheemradschap (AGV en/of Rijnland) vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur" (ex artikel 77 en 80 van de Waterschapswet). Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het aanpassen van waterkeringen etc. In de Keur is ook geregeld dat "beschermingszones" voor watergangen en waterkeringen in acht dienen te worden genomen. Het komt erop neer dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het waterschap gebouwd en opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit van het profiel en/of veiligheid wordt aangetast, de aan- en/of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Voor lozingen op het oppervlaktewater (afkoppelen en IBA lozing) dient toestemming verkregen te worden in het kader van de Wet Verontreiniging oppervlaktewater (Wvo).

Water en waterstaatsdoeleinden in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan worden de watergangen en waterkeringen, inclusief hun beschermingszones, als zodanig bestemd. Voor waterkeringen geldt een zogenaamde dubbele bestemming, welke de bestemming "primair waterkeringsdoeleinden" is toebedeeld.

6.8. Bedrijven**Normstelling en beleid**

Voor de gemeente Amsterdam wordt gebruikgemaakt van een Staat van Inrichtingen. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar toenemende milieubelasting. De Staat geeft de afstand aan die tussen de categorieën bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen in acht moet worden genomen per gebiedstype.

Afhankelijk van de gevoeligheid van een gebied wordt vervolgens door middel van een milieuzonering aangegeven welke categorieën bedrijfsactiviteiten toelaatbaar zijn. Voor een algemene toelichting op de Staat van Inrichtingen wordt verwezen naar bijlage 1.

Beoogde ontwikkelingen

Het Peristylum (onder de A10 aan de Wiltzanghlaan) krijgt in de toekomst een functie als broedplaats voor werkgelegenheid. Ook wordt in het Zuidelijk Veld en een deel van het overige woongebied kleinschalige bedrijvigheid met een maximumoppervlak van 750 m² (totaal) mogelijk gemaakt. Dit geldt tevens voor de bebouwing langs de Bos en Lommerweg.

Daarnaast is in de huidige situatie in het plangebied is reeds op een enkele locatie bedrijvigheid gevestigd. Op de voormalige HTS-locatie is momenteel een broedplaats voor gesubsidieerde kunstenaars aanwezig.

Onderzoek en conclusie

De voormalige HTS-locatie, het Peristylum en de gebieden met de bestemming GD (I tot en met III) kunnen worden beschouwd als een gebied categorie II (gemengd gebied met zowel woningen, bedrijven als andere functies). In deze gebieden zijn in het algemeen bedrijven uit categorie I en II toegestaan.

In het woongebied is een beperkte functiemenging toegestaan. In dit gebied zijn bedrijven uit categorie I en II van de Staat van Inrichtingen toelaatbaar.

6.9. Horeca**Normstelling en beleid**

Voor bestemmingsplannen in de gemeente Amsterdam wordt gebruikgemaakt van een Staat van Horeca-activiteiten. De indeling van deze Staat is gebaseerd op het horecavergunningensysteem. Afhankelijk van de gevoeligheid van een gebied wordt bepaald welke categorieën horeca-activiteiten toelaatbaar zijn. Voor een algemene toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten wordt verwezen naar bijlage 2 van de voorschriften.

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied zijn op verschillende locaties nieuwe horecabedrijven toegestaan, zoals aan de Bos en Lommerweg, het Piet Paaltjenspad en het Metroplein.

Onderzoek en conclusie

Op deze locaties worden, gelet op de functionele meerwaarde en het gemengde karakter van het gebied, horeca-activiteiten uit categorie I, III en IV algemeen toelaatbaar geacht (horeca-activiteiten en eventueel loketfunctie). Tevens is aan de Wiltzanghlaan een eethuis gelegen (reeds in de bestaande situatie). Ter plaatse wordt hier horeca uit categorie IV toegestaan (restaurants, lunchrooms, ijssalons).

6.10. Planologisch relevante leidingen en nutsvoorzieningen

In het plangebied liggen twee planologisch relevante leidingen: een rioolwaterpersleiding (met een diameter van circa 1.800 mm) en een leiding voor de stadsverwarming. Voor beide leidingen dient een afstand van 5 m aan weerszijden van de leiding te worden aangehouden als zakelijk rechtstrook.

Tevens is in het plangebied een gelijkrichterstation gelegen. Hier is bij de herontwikkeling van de Kolenkitbuurt rekening gehouden: de afstand tussen gelijkrichterstation en het bouwvlak van de dichtstbijzijnde nieuwe woningen bedraagt meer dan 15 m.evens is het station goed bereikbaar voor noodzakelijke werkzaamheden.

6.11. Duurzaamheid

Beleid

De gemeente Amsterdam heeft ten aanzien van duurzaamheid beleid vastgesteld in het document "De Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2001". Hierin wordt onder andere verwezen naar maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen.evens dienen woningen te voldoen aan het energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van het nieuwe Bouwbesluit. Voor kantoor- en bedrijfsgebouwen wordt gebruikgemaakt van het beleid in het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Utiliteitsbouw. Daarnaast wordt voor de openbare ruimte gebruikgemaakt van de "Milieuvoorkeurslijst materiaalgebruik openbare ruimte 1997".

Beoogde ontwikkelingen

In het plangebied worden middels herstructurering nieuwe woningen, voorzieningen en bedrijvigheid.

Onderzoek en conclusie

In het Vernieuwingsplan voor de Kolenkitbuurt zijn duurzaamheidsmaatregelen in alle mogelijke aspecten meegenomen, zoals verkeer (bevorderen fietsverkeer), groen en water (watercompensatie in de Ringspoorzone), energie en duurzaam bouwen. Onderstaand zal op een aantal aspecten nader in worden gegaan.

Woningbouw

De Kolenkitbuurt heeft in fysieke zin op dit moment te weinig toekomstwaarde. De buurt wordt in de toekomst omgebouwd tot een vitale woonbuurt met aandacht voor kleinschalige bedrijvigheid, werken aan huis en voorzieningen in de buurt. Nieuwe woningen zullen duurzaam, aanpasbaar en flexibel worden gebouwd. Duurzaamheid komt ook tot uiting in flexibiliteit en keuzemogelijkheden. Om op de toekomstige wensen van bewoners in te kunnen spelen, is het van belang dat andere indelingsvarianten in de woningen mogelijk zijn. Dat geldt voor indelingswensen voor huishoudens van allochtone afkomst, maar ook voor een veranderende samenstelling van het huishouden, voor de wens om van huis uit te werken, enzovoorts. Woningen zullen voldoen aan de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2001. Dit houdt onder meer in dat:

- de woningen voldoende geïsoleerd zijn om aan de wettelijk vereiste energieprestatie te voldoen;
- dat alle vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen worden toegepast;
- dat er geen tropisch hardhout zonder FSC-keurmerk wordt toegepast; en
- dat er geen koper of zink wordt blootgesteld aan hemel- of oppervlaktewater.

Naast bovengenoemde maatregelen is het verder van belang om door middel van voorlichting aan potentiële gebruikers zowel de voordelen voor het milieu als de financiële besparingen op termijn te laten zien. Daarnaast wordt ervoor gepleit om een aantal voorzieningen optioneel aan te bieden, dan wel aanleg in de toekomst niet onmogelijk te maken (aansluitpunten voor zonneboilers, waterleiding inrichten op grijswatercircuit, etc.).

Kantoor en bedrijfsgebouwen

Voor kantoor- en bedrijfsgebouwen geldt het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Utiliteitsbouw. Voor de ondergrondse bebouwing zullen waar mogelijk gesloten bakken worden

toegepast in plaats van het zogenaamde polderprincipe (bemaling). Op deze manier kunnen onnodig energieverbruik en overbodige waterlozingen worden voorkomen.

Openbare ruimte

De inrichting van de openbare en semi-openbare ruimte zal volgens de "Milieuvoorkeurslijst materiaalgebruik openbare ruimte 1997" gebeuren. Dit houdt in dat:

- de hoeveelheid materiaal optimaal toe te snijden op functie en civieltechnische eisen;
- secundaire materialen toepassen (bijvoorbeeld puingranulaat);
- hernieuwde materialen toepassen (bijvoorbeeld gecertificeerd tropisch hout);
- overige materialen efficiënt toepassen.

Daarnaast worden ook ondergrondse afvalcontainers in het plangebied gerealiseerd voor het gescheiden inzamelen van huishoudelijk afval, glas en papier. De randvoorwaarden voor plaatsing en uitwerkingen van de containerlocaties zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte Kolenkitbuurt.

Energie

In het vernieuwingsplan voor de gehele Kolenkitbuurt zijn een aantal doelstellingen geformuleerd. Ingezet wordt op 50% energiebesparing ten opzichte van de huidige situatie. Dit streven is vertaald in de doelstelling van 50% reductie van CO₂-uitstoot. Om dat te bereiken, zullen in de eerste plaats de woningen voldoen aan het energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van het nieuwe bouwbesluit, te weten 0,8 en zullen woningen energiebesparend worden gerenoveerd. Daarnaast zullen de aansluiting op centrale warmtelevering en het op grote schaal toepassen van duurzame energiebronnen (zon en wind) energiebesparing opleveren. Het uitgangspunt voor het toepassen van duurzame energiebronnen is vooralsnog dat investeringen in (nieuw)bouw kunnen worden terugverdiend en eventuele tekorten kunnen worden gedekt door milieusubsidies.

6.12. Ecologie

Op grond van de Flora- en faunawet mogen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de gunstige staat van instandhouding van (in de wet gespecificeerde soorten) planten en dieren niet aantasten of verstoren. Daarom dient de aanwezigheid van diersoorten te worden onderzocht om zodoende de effecten van het bestemmingsplan op deze soorten aan te kunnen geven.

Doel

Samenvattend betekent dit dat inzicht moet worden verkregen in:

- de aanwezigheid van beschermde diersoorten of leefgebieden van beschermde diersoorten en in de effecten van de ruimtelijke ingrepen op deze soorten;
- de aanwezigheid van beschermde natuurgebieden en de effecten van de ruimtelijke ingreep op deze gebied(en) en de natuurwaarden in deze gebieden.

De omgeving van de Kolenkitbuurt is omringd door bebouwd gebied, wegen en het ringspoor. Binnen de stad zijn echter ook natuurwaarden te vinden. Met name in en bij het water, spoortaluds en binnentuinen, maar naar verwachting ook in en om de gebouwen. Hierbij kan men denken aan vleermuizen en broedende vogels.

Doordat het gebied met name voor bewoning intensief wordt gebruikt, is reeds sprake van enige mate van verstoring van de aanwezige natuurwaarden in het gebied door geluid en beweging. De aanwezige natuurwaarden van stadsnatuur hebben zich daarom aangepast aan een hogere mate van activiteit. Bovendien komen natuurwaarden in stedelijke gebieden vaak juist voor dankzij menselijke aanwezigheid (vleermuizen in spouwmuren, gierzwaluwen onder de dakpannen, muurvegetaties of merels in een tuin), het is daarom niet per definitie zo dat alle natuurwaarden aangetast of verstoord worden door menselijk handelen.

Gebiedsbescherming

Er zijn geen Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden of andere beschermde natuurgebieden in de directe omgeving van het plangebied.

Soortbescherming

De werkzaamheden in het plangebied leiden tot mogelijke aantasting van de verblijfsgebieden en/of verstoring van de volgende beschermde soorten:

- broedvogels: alle vogelsoorten met een verblijfplaats in of nabij de plangebieden, te weten soorten van stedelijk gebied en soorten van tuin en struweel;
- zoogdieren: gewone dwergvleermuis, laatvlieger (mogelijk), egel, gewone bosspitsmuis, huisspitsmuis, mol, veldmuis, bosmuis en konijn.

De aantasting en verstoring van de vogels dient te worden voorkomen door werkzaamheden buiten het vogelbroedseizoen (half maart t/m half juli) te laten starten.

Er heeft een onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat er vleermuizenverblijfplaatsen in het plangebied aanwezig zijn. De bebouwing waarin deze verblijfplaatsen zich bevinden, zullen buiten de kolonietijd en voortplantingstijd gesloopt worden (mei-oktober) en er zullen vervangende verblijfplaatsen worden gerealiseerd.

De kleine zoogdiersoorten komen algemeen voor in Nederland. De verwachting is dat met de in dit bestemmingsplan behandelde ontwikkelingen de gunstige staat van instandhouding van de soorten niet in het geding komt, omdat genoemde soorten (indien zij verstoord worden) slechts tijdelijk worden verstoord en nabij de deelplangebieden en voldoende gelijkwaardig leefgebied voorhanden is.

Conclusie

De Flora- en faunawet zal de uitvoer van het bestemmingsplan niet in de weg staan.

6.13. Archeologie

In 1992 hebben de Europese lidstaten, waaronder Nederland, in het Verdrag van Malta (Valletta) gemeenschappelijke richtlijnen vastgelegd voor een nieuw archeologiebeleid. Het Malta-verdrag richt zich op een betere bescherming van het archeologische erfgoed (het bodemarchief). De basisgedachte is een betere afstemming met de ruimtelijke ordening en ontwikkeling. Om vertraging van bouwprocessen te voorkomen wordt gestreefd naar een adequate en integrale inpassing van archeologische werkzaamheden in de planontwikkeling. De uitgangspunten van het Verdrag zijn in 1998 door de Tweede Kamer aanvaard. Sindsdien is de implementatie van de Malta-richtlijnen in de Nederlandse wetgeving gestart. De implementatie van het verdrag zal leiden tot wijzigingen van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten (Ontgrondingenwet, Wet Milieubeheer, WRO en Woningwet). Vooruitlopend op de nieuwe wetgeving gelden binnen de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voorwaarden voor inplanning van archeologische zorg.

Wat betreft het plangebied Kolenkitbuurt kunnen de voorgenomen werkzaamheden mogelijk tot verstoring van archeologische waarden leiden. Het betreft hierbij in het bijzonder archeologische vindplaatsen uit de ontginningsperiode (10^e -12^e eeuw) en bewoningssporen uit de 17^e eeuw. Op grond van oude verkavelingstructuren bestaat het vermoeden dat juist hier de basis gezocht moet worden voor de ontginningsactiviteiten in de Sloterbinnenpolder. Daarnaast kan uit historisch kaartmateriaal worden opgemaakt dat zich in de Kolenkitbuurt in de 17^e eeuw één of meerdere buitens hebben bevonden. Vooral daar waar in latere tijden geen bodemverstorende processen hebben plaatsgevonden, zoals de aanleg van infrastructuur en woningbouw, kunnen sporen worden verwacht.

Ten behoeve van de zorg voor archeologische waarden in de Kolenkitbuurt is een waardetelling vereist. Voor dit doel heeft het bureau Monumenten & Archeologie een quickscan opgesteld. Dit betreft een bureauonderzoek met een historisch-cartografische inventarisatie en een bijbehorend zorgprogramma bij ontgroning van de onverstoord, oorspronkelijk aanwezige bodem.

Quickscan

Gezien de hierboven geschetste ontwikkelingsgeschiedenis, dient binnen de Kolenkitbuurt rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische overblijfselen. Er moet met name worden gedacht aan restanten van verkavelingstructuren (sloten- en wegenpatronen) en bewoningssporen uit de ontginningsperiode. Voorts kunnen bewoningssporen worden verwacht uit de 17^e/18^e eeuw in de vorm van bebouwing (hofsteden en boerderijen).



- Begrenzing plangebied
 - Vermoedelijke locaties 17e/18e eeuwse bebouwing, waaronder ook de hofstede 'Bosch en Lommer' (meest grote rode vlak)
 - Vermoedelijke loop historische wegen
 - Vermoedelijke locatie dijk en ringsloot van de Sloterdijkmeerpolder
 - Attentiegebied
- 320.1104900.10.J0.J-fig

figuur 6
Archeologische beleidskaart

Op grond van de beschikbare historische- en archiefgegevens is een archeologische beleidskaart opgesteld (zie figuur 6). Als uitgangspunt geldt een projectie van de kaart van Nicolaas Visscher uit 1700 op de huidige topografische situatie. Uitgaande van de historisch- cartografische gegevens, is onderscheid gemaakt tussen twee categorieën van archeologische waarden. In de eerste plaats zijn er gebieden met een hoge archeologische verwachting, bestaande uit:

- bebouwing (aangegeven in rood): dit betreft met name de historische hofsteden;
- wegen (aangegeven in geel): dit betreft verbindingswegen uit het ontginningspatroon, met mogelijk daarbijbehorende bewoningssporen; het mogelijke archeologische areaal langs de Notweg is als een brede strook genomen, gezien het feit dat de exacte loop hiervan moeilijk te bepalen is en middeleeuwse bebouwing langs de weg niet is uit te sluiten.

Voor beide gebieden geldt, dat zodra sprake is van ontgroning van de oorspronkelijk aanwezige bodem, er in de verdere planvorming rekening dient te worden gehouden met archeologisch onderzoek, voorafgegaan door een Plan van Eisen (PvE). Hierover kan contact worden opgenomen met het bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam.

Voorts omvat de beleidskaart twee gebieden met een lage archeologische waarde:

- water (aangegeven in blauw): dit betreft onderdelen van de landschappelijke infrastructuur die van cultuurhistorische waarde zijn;
- archeologisch attentiegebied (aangegeven in groen): dit betreft het overige deel van het plangebied waar de aanwezigheid van archeologische waarden niet valt uit te sluiten.

Voor deze gebieden geldt dat hier geen onderzoek vooraf of tijdens grondwerkzaamheden nodig is, maar dat als tijdens ontgroningen toch archeologische sporen worden aangetroffen, hier per omgaande melding van dient te worden gemaakt bij het bureau Monumenten & Archeologie. In gezamenlijk overleg kan dan worden bepaald of en in welke vorm archeologische zorg wenselijk is.

Voor de gebieden met hoge archeologische verwachting (in de figuur met rood en geel aangegeven), is de bestemming Archeologisch waardevol gebied opgenomen.

6.14. Bezonnings- en windhinderonderzoek

Voor de nieuwbouw in de Ringspoorzone is onderzoek gedaan naar de bezonning en windhinder om de mogelijke effecten van de hogere bebouwing in beeld te brengen.

In het onderzoek naar de bezonning is voor een aantal representatieve dagen in het jaar het aantal mogelijke bezonningsuren van de omliggende woningen bepaald. Uit de schaduwpatronen volgt dat de bouw van het project weinig invloed heeft op de bezonning van de omliggende woningen. Uit het onderzoek naar de windhinder is gebleken dat het windklimaat over het algemeen redelijk is. Er is nergens sprake van windgevaar. Voor wat betreft de openbare ruimte geldt ook over het algemeen een redelijke score.

7. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

55

In dit hoofdstuk komen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid en het overleg ex artikel 10 Bro aan de orde.

7.1. Economische uitvoerbaarheid

In 2003 is het Vernieuwingsplan Kolenkitbuurt en het bijbehorende financiële kader vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Het vernieuwingsplan is onderverdeeld in een aantal deelgebieden. Voor elk deelgebied wordt een grondexploitatie opgesteld. De saldi van de afzonderlijke grondexploitaties tezamen dienen binnen het financieel kader van het Vernieuwingsplan te blijven. Binnen het financiële kader kunnen de diverse Uitwerkingsplannen worden gerealiseerd.

In 2015 telt de Kolenkitbuurt ongeveer 2.600 woningen. In vergelijking met de huidige situatie van 2.100 woningen betekent dit een uitbreiding met circa 500 woningen. In totaal zijn dan ongeveer 1.050 woningen gesloopt, 310 woningen gerenoveerd en 1.550 nieuw gebouwd.

De partijen (gemeente en consortia) onderschrijven de kwaliteiten en de ambities van het Vernieuwingsplan. Zij zijn bereid hiervoor de noodzakelijke investeringen te doen.

Het totaal te investeren bedrag door de gemeente is circa € 34 miljoen (contante waarde, prijspeil 2002; exclusief sociale pijler) hetgeen afgedekt wordt door te verwachten opbrengsten (€ 17,8 miljoen) plus dotatie uit diverse gemeentelijke fondsen en vanuit het stadsdeel.

Alles overziende is sprake van een kostendekkende uitvoer van het plan.

7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening is op 5 oktober 2005 een informatieavond gehouden. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft in oktober 2005 gedurende vier weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun schriftelijke reacties kenbaar te maken. De terinzagelegging heeft geresulteerd in een aantal reacties.

In de separate bijlage "Nota van Antwoord, concept ontwerpbestemmingsplan Kolenkitbuurt" van 9 mei 2006 zijn de reacties samengevat en van commentaar voorzien. Waar nodig zijn in samenhang daarmee de voorschriften, plankaart en de plantoelichting aangepast.

7.3. Overleg ex artikel 10 Bro

Het concept ontwerpbestemmingsplan d.d. 19 augustus 2005 is in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aan de volgende instanties toegezonden:

1. Provincie Noord-Holland, Dienst Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid;
2. VROM-Inspectie, Regio Noord-West;
3. Regionaal Orgaan Amsterdam;
4. Milieucentrum Amsterdam;
5. Amsterdamse Planologische Commissie;
6. Kamer van Koophandel;
7. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
8. Burgemeester en Wethouder van de gemeente Amsterdam;
9. Stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer;
10. Regionale Brandweer Amsterdam;
11. Waternet (de voormalige Dienst Waterbeheer en Riolering en het Waterleidingbedrijf);

12. Prorail, regio Randstand Noord;
13. Rijkswaterstaat;
14. Hoogheemraadschap Rijnland.

Van 11 instanties is een reactie ontvangen. De provincie Noord-Holland, Prorail en stadsdeel Geuzenveld/Slotermeer hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben.

In de separate bijlage "Nota van Antwoord, bestemmingsplan Kolenkitbuurt" van 9 mei 2006 zijn de reacties samengevat en van commentaar voorzien. Waar nodig zijn in samenhang daarmee de voorschriften, plankaart en de plantoelichting aangepast.

Bijlage 1. Toelichting op de Staat van Inrichtingen

1

1. Inleiding

De toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten is in dit bestemmingsplan geregeld op basis van een milieuzonering, gekoppeld aan een Staat van Inrichtingen. De Staat van Inrichtingen is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten die, al naar gelang de te verwachten milieubelasting, zijn ingedeeld in een vijftal omgevingscategorieën.

De in dit plan gebruikte Staat van Inrichtingen is primair bedoeld voor gemengde gebieden in een grootstedelijke omgeving waarin wonen en bedrijvigheid, naast kantoren, bedrijven, detailhandel en maatschappelijke voorzieningen, op korte afstand van elkaar voorkomen. De lijst is minder geschikt voor de regeling van grootschalige bedrijven- en industrieterreinen.

Leeswijzer

In deze toelichting wordt eerst ingegaan op de totstandkoming van de Staat van Inrichtingen en relevante jurisprudentie omtrent de lijst van bedrijfsactiviteiten (paragraaf 2). Daarna wordt de systematiek van de Staat van Inrichtingen beschreven en aan de hand van een tweetal voorbeelden toegelicht (paragraaf 3). Als laatste komt in paragraaf 4 de flexibiliteit met betrekking tot het hanteren van de Staat van Inrichtingen aan de orde.

2. Totstandkoming Staat van Inrichtingen

Voor veel gebieden in Amsterdam geldt dat er sprake is van een nauwe functiemenging tussen onder meer wonen en relatief kleinschalige bedrijvigheid in een grootstedelijke omgeving. Met het oog op een intensief ruimtegebruik wordt een dergelijke functiemenging in Amsterdam veelal ook in nieuwe situaties nagestreefd. De vaak in bestemmingsplannen gehanteerde "Lijst van bedrijfstypen", volgens de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering", is voor dergelijke situaties onvoldoende geschikt. Deze lijst richt zich vooral op het voorkomen van hinder door middelgrote en grotere bedrijven door middel van functiescheiding op basis van richtafstanden ten opzichte van een rustige woonwijk. Deze karakteristiek strookt echter niet met grote delen van Amsterdam waar sprake is van een grootstedelijk karakter en intensieve functiemenging. Om deze reden heeft de gemeente Amsterdam al jaren geleden een Amsterdamse Staat van Inrichtingen opgesteld met een eigen methodiek die beter recht doet aan de Amsterdamse situatie.

De Staat van Inrichtingen geeft op basis van een beoordeling van de milieubelasting per bedrijfstype/bedrijfsactiviteit aan in welke omgevingscategorie deze toelaatbaar is. De Staat beperkt zich daarbij uitsluitend tot die activiteiten die passen bij de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" in een bestemmingsplan. De beoordeling van de mogelijke/te verwachten milieubelasting is in beginsel via twee wegen totstandgekomen:

- voor de kleinschalige bedrijven heeft de gemeente een eigen beoordeling uitgevoerd door middel van expert judgement¹⁾;
- voor de grote bedrijven (zonder oppervlaktebeperking) is in hoofdzaak gebruikgemaakt van de informatie uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering; deze publicatie vermeldt voor een groot aantal bedrijfsactiviteiten richtafstanden ten opzichte van een rustig woongebied.

De te verwachten milieubelasting is gekoppeld aan 5 omgevingscategorieën (categorie I-V, zie paragraaf 3). De omgevingscategorie van (delen van) het plangebied is bepalend voor de toelaatbaarheid van bedrijfsmatige activiteiten in het desbetreffende (deel)gebied.

1) Expert judgement betekent dat deskundigen in samenspraak op basis van literatuurgegevens en praktijkervaringen "scores" voor de te verwachten milieubelasting aangeven.

Actualisatie

De hier gebruikte Amsterdamse Staat is geactualiseerd mede op basis van de laatste versie van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (uitgave 1999/2001) en is daarmee tevens, voorzover van toepassing, afgestemd op deze algemeen gebruikte publicatie. In deze vernieuwde versies zijn voorts veranderingen in milieuwetgeving, jurisprudentie, inzichten en ervaringsgegevens opgenomen. Hierbij is ook rekening gehouden met harde afstandseisen met betrekking tot externe veiligheid in de milieuwetgeving (onder andere vuurwerk en LPG).

Jurisprudentie

In de afgelopen jaren/decennia is veel jurisprudentie¹⁾ ontstaan over eisen die moeten worden gesteld aan milieuzonering in bestemmingsplannen en aan de toepassing van de lijsten van Bedrijfsactiviteiten. Uit deze jurisprudentie is onder meer gebleken dat de regeling inzake de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een aanvaardbaar woon- en leefklimaat dient te garanderen, dat voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening. Wanneer een bedrijvenlijst wordt gehanteerd, moet de wijze van toepassing worden gemotiveerd en moet de lijst worden toegesneden op de specifieke kenmerken van het gebied. De criteria aan de hand waarvan de indeling in categorieën tot stand is gekomen, de samenhang tussen de categorieën en de omgeving van het gebied dienen te worden aangegeven in de toelichting van het plan. Er bestaat geen verplichting om gebruik te maken van de VNG-lijst volgens de publicatie "Bedrijven en milieuzonering".

3. Toelichting op de systematiek van de Staat

In deze toelichting op de systematiek worden onder andere de criteria aan de hand waarvan de indeling in categorieën tot stand is gekomen uiteengezet. Ook komt aan bod hoe de Staat van Inrichtingen moet worden toegepast. In de toelichting van het bestemmingsplan zelf komt de samenhang tussen de categorieën en (de omgeving van) het plangebied aan bod.

Omgevingscategorieën

De Staat van Inrichtingen onderscheidt vijf verschillende omgevingscategorieën, die bepalend zijn voor de toelaatbaarheid van een bedrijf. Aan deze omgevingscategorieën worden bedrijfsactiviteiten gekoppeld die qua milieubelasting toelaatbaar zijn voor de betreffende omgevingscategorie (zonering). Uitgangspunt hierbij is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te waarborgen. De vijf verschillende omgevingscategorieën betreffen:

- I. Woongebied met een beperkte functiemenging. Kleinschalige bedrijvigheid en kantoren zijn in nader aangegeven gebieden toegestaan onder woningen in hetzelfde pand of direct naast woningen.
- II. Gemengd gebied met zowel woningen als bedrijven als eventuele andere functies (bijvoorbeeld kantoren, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen). Hierbij is bedrijvigheid direct naast woningen toegestaan, maar ook onder woningen in hetzelfde pand²⁾.
- III. Losstaande bedrijven en kleinschalig bedrijventerrein, enigszins gescheiden van aaneengesloten woongebied, bijvoorbeeld door afschermende bebouwing, verkeersweg of groenstrook (afstandsindicatie tot aaneengesloten woongebied 30 m).
- IV. Bedrijven/bedrijventerrein, ruimtelijk gescheiden van woningen en woongebieden (afstandsindicatie tot aaneengesloten woongebied 100 m).
- V. Bedrijven/bedrijventerrein gelegen op grote afstand van woningen (afstandsindicatie tot aaneengesloten woongebied 200 m en meer).

Zoals reeds in paragraaf 1 en 2 aan de orde is gekomen, is deze Staat van Inrichtingen primair bedoeld voor gemengde gebieden in een grootstedelijke omgeving, dus vooral voor gebieden uit de omgevingscategorieën I tot en met III. Dit zijn gebieden die in de gemeente Amsterdam veelvuldig voorkomen, waaronder het plangebied van dit bestemmingsplan. De Staat van Inrichtingen is daarmee specifiek toegesneden op de kenmerken van het plangebied.

1) Onder meer ABR 13 mei 1997, ABR 1997/830, ABR 9 juni 1998, ABR 1998/936, ABR 17 juli 2000, 199901399/01, ABR 13 maart 2002 200005126/1, en ABR 28 augustus 2002, 2000004956/1.

2) Het verschil tussen omgevingscategorie I en II betreft de aard van de omgeving. In categorie I is sprake van een gebied met een primaire woonfunctie en alleen een beperkte functiemenging; in categorie II is sprake van een functiemenging.

Milieuaspecten en milieubelastingscore

De toelaatbaarheid van een kleinschalig bedrijf of bedrijfsactiviteit is beoordeeld op basis van milieuscores die een indicatie geven voor de mogelijke/te verwachten milieubelasting. De beoordeling richt zich op de volgende milieuaspecten:

- gevaar als gevolg van opslag (O);
- gevaar als gevolg van handelingen (H);
- uitwerp milieuvreemde stoffen (U);
- geluidsoverlast (G);
- verkeersaantrekkend karakter (V).

De mogelijke milieubelasting van iedere bedrijfstype is per milieuaspect uitgedrukt in een score tussen 0 en 4:

- 0 = geen milieubelasting;
- 1 = lichte milieubelasting;
- 2 = matige milieubelasting;
- 3 = zware milieubelasting;
- 4 = zeer zware milieubelasting.

Oppervlaktecategorieën

Zoals reeds in paragraaf 2 kort aan de orde is gekomen, maakt de gemeente Amsterdam bij het bepalen van de milieubelastingscore en de uiteindelijke omgevingscategorie onderscheid tussen kleinschalige bedrijven en grote bedrijven. Met betrekking tot het bedrijfsoppervlak worden in dit bestemmingsplan 3 categorieën onderscheiden, te weten:

- het bedrijfsoppervlak is maximaal 250 m²;
- het bedrijfsoppervlak is groter dan 250 m² en is maximaal 500 m²;
- het bedrijfsoppervlak is groter dan 500 m².

Het bedrijfsoppervlak wordt hierbij gedefinieerd als het oppervlak van het perceel plus het oppervlak van eventuele verdiepingen van het bedrijfsgebouw/bedrijfsgebouwen.

Indeling in categorieën

In de onderstaande tabel is aangegeven op welke wijze de maximale milieubelasting per aspect en de maximale gecumuleerde score zijn gekoppeld aan de omgevingscategorieën. Deze beoordeling is toegepast op de gehanteerde kleinste categorie van het bedrijfsoppervlak (bedrijven tot 250 m²).

milieubelastingcategorie	omgevingscategorie				
	I	II	III	IV	V
maximale score per aspect (piek)	1	2	3	3	4
maximale som van de scores (som)	5	9	11	14	meer dan 14

Voorbeelden van toepassing van deze systematiek

Voorbeeld 1: de individuele maximale milieubelasting voor een banketbakkerij is 2 (voor zowel de milieuaspecten U, G en V). In totaal is de gecumuleerde maximale milieubelasting 8. Een bedrijf met een bedrijfsoppervlakte van minder dan 250 m² is op basis van de individuele scores toelaatbaar in omgevingscategorie II. Doordat de maximale gecumuleerde milieubelasting 8 bedraagt, is deze niet maatgevend voor de toegestane omgevingscategorie.

Voorbeeld 2: de individuele maximale milieubelasting voor gist-/spiritusindustrie is 2 (voor zowel de milieuaspecten O, H, U, G en V). In totaal is de gecumuleerde maximale milieubelasting 10. Een bedrijf met een bedrijfsoppervlakte van minder dan 250 m² valt op basis van de individuele scores in omgevingscategorie II. Doordat de maximale gecumuleerde milieubelasting echter 10 bedraagt, valt het bedrijf in omgevingscategorie III.

De indeling van middelgrote en grote bedrijven is in hoofdzaak afgestemd op de richtafstanden zoals vermeld in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering"; de activiteiten zijn daarbij grotendeels ingedeeld conform de afstandsindicaties zoals genoemd bij de definitie van de omgevingscategorieën.

4. Flexibiliteit

De Staat van Inrichtingen blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het is bovendien gebaseerd op thans bekende technische feiten en omstandigheden. Het komt in de praktijk dan ook geregeld voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze, technische ontwikkelingen of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Inrichtingen is verondersteld. In de planvoorschriften van dit bestemmingsplan is daarom de mogelijkheid opgenomen om via een vrijstelling een bedrijf dat minder belastend blijkt te zijn de milieueffecten toch toe te laten. Een dergelijke vrijstelling is op grond jurisprudentie verplicht.

In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen toelaten (dus bijvoorbeeld van categorie IV naar III of van categorie III naar II). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich te richten op de in de Staat aangegeven milieuaspecten.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Inrichtingen. Wanneer deze bedrijven, wat betreft milieubelasting, gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven, kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 2. Literatuurlijst

Bergmans, W. en A. Zuiderwijk (1986): "Atlas van de Nederlandse Amfibieën en Reptielen"

Broekhuizen et al (1992): "Atlas van de Nederlandse zoogdieren"

Limpens, H. (1997): "Atlas van de Nederlandse vleermuizen"

Provincie Noord-Holland (1991): "Beleidsnota Natuur en landschap, deelnota Ecologische structuren en natuur- en landschapsbouw"

SOVON (2002): "Atlas van de Nederlandse Broedvogels 1998-2000"

www.natuurloket.nl

Algemene inhoudsopgave

Toelichting

1. Inleiding
2. Gebiedsvisie
3. Juridische planbeschrijving
4. Beleidskader
5. Programma
6. (Milieu)onderzoek
7. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bijlagen

Voorschriften

- Hoofdstuk I Inleidende bepalingen
Hoofdstuk II Bestemmingen en gebruik
Hoofdstuk III Algemene bepalingen
Hoofdstuk IV Overgangs- en slotbepalingen

Bijlagen

Plankaart

Het bestemmingsplan Kolenkitbuurt bestaat uit:

1. Toelichting, voorschriften en plankaart (dit boekwerk)
2. Separate bijlagen:
 - Nota van antwoord, Stadsdeel Bos en Lommer, 2006;
 - Akoestische onderzoeken;
 - Onderzoek luchtkwaliteit;
 - Quicksan ecologie, RBOI, 29 juni 2004
 - Vleermuizenonderzoek, Van der Vliet en Hoogenhout, 2005;
 - Externe veiligheid A10 bestemmingsplan Kolenkitbuurt, AVIV, 2006;
 - Archeologische quickscan, BMA, oktober 2004;
 - Historisch onderzoek Bos en Lommerweg 371 te Amsterdam, DMB, 2003;
 - Aangepast Historisch onderzoek plangebied Kolenkitbuurt, DMB, 2004;
 - Rapportage indicatief bodemonderzoek zuidelijk deel "Kolenkitbuurt" te Bos en Lommer, Cauberg-Huygen, 2003, rapportnr. 20030550R1/BSt;
 - Rapportage nader bodemonderzoek peilbuis 6 "Kolenkitbuurt" te Bos en Lommer, Cauberg-Huygen, 2003, rapportnr. 20031524-1;
 - Rapportage indicatief bodemonderzoek ter plaatse van deelplan "Ringspoorzone" te Bos en Lommer, Cauberg-Huygen, 2003, rapportnr. 20031532-1;
 - Indicatief bodemonderzoek ter plaatse van gravel- en sintelverharding locatie Wiltzanghlaan, BK Ingenieurs Velserbroek BV, 2004;
 - Indicatief Bodemonderzoek op deelgebied C van het plangebied Ringspoorzone, Omegam, 1999;
 - Grondwateronderzoek;
 - Verslag overleg waterbeheerder;
 - Bezonnings- en windhinderonderzoek, DGMR, 2005.