



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Amsterdam-Noord

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord
Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

Bestemmingsplan De Bongerd

**Stadsdeel Amsterdam-Noord
Gemeente Amsterdam**

Toelichting

In ontwerp ter inzage gelegd	d.d. 31 december 2008
Gewijzigd vastgesteld door de Stadsdeelraad	d.d.27 mei 2009

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

Inhoud

1	Inleiding	
1.1	Aanleiding en doel	2
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	2
1.3	Vigerende bestemmingsregelingen	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Beleidskader	
2.1	Inleiding	8
2.2	Ruimtelijke structuur	8
2.3	Detailhandel	8
2.4	Horeca	9
2.5	Wonen en zorg	9
2.6	Verkeer	10
2.7	Groen, water en ecologie en milieu	12
2.8	Milieuhinderaspecten	14
3	Beschrijving van het plan	
3.1	De huidige situatie	18
3.3	Stedenbouwkundig Plan De Bongerd	21
4	Milieuhinderaspecten	
4.1	Bodem	35
4.2	Geluidbelasting	36
4.3	Water	40
4.4	Luchtkwaliteit	42
4.5	Duurzaamheid	42
4.6	Flora en fauna	43
4.7	Veiligheid en technische aspecten	44
4.8	Monumenten en archeologie	45
4.9	Hoogbouw Effect Rapportage	47
4.10	Milieuvergunning omliggende bedrijven	47
5	Bestemmingsregeling	
5.1	De planvorm	50
5.2	Toelichting op de regels	50
6	Economische uitvoerbaarheid en handhaving	
6.1	Economische uitvoerbaarheid	57
6.2	Handhaving	57
7	Inspraak	
7.1	Inspraak n.a.v. het voorontwerp bestemmingsplan	60
7.2	Resultaat van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro	60

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

Bijlagen:

- 1 Kruispuntenberekeningen d.d. juli 2007 (los bijgevoegd);**
- 2 Beschikking saneringsplannen (los bijgevoegd);**
- 3 Verkennend bodemonderzoek Scheepsbouwweg (los bijgevoegd);**
- 4 Historisch bodemonderzoek locatie Landsmeerderdijk 138 (los bijgevoegd);**
- 5 Historisch bodemonderzoek locatie Landsmeerderdijk 140/142 (los bijgevoegd);**
- 6 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai d.d. augustus 2008, aangevuld november 2008 (los bijgevoegd);**
- 7 Akoestisch onderzoek industrielawaai d.d. november 2007 (los bijgevoegd);**
- 8 Berekening grondwaterstanden (los bijgevoegd);**
- 9 Analytisch onderzoek (los bijgevoegd);**
- 10 Onderzoek luchtkwaliteit d.d. september 2008 (los bijgevoegd);**
- 11 Natuurtoets d.d. november 2003 (los bijgevoegd);**
- 12 Archeologisch onderzoek d.d. december 2007 (los bijgevoegd);**
- 13 HER d.d. maart 2006 (los bijgevoegd);**
- 14 Onderzoek milieuhinder bestaande bedrijven d.d. december 2007 (los bijgevoegd);**
- 15 Onderzoek jachthaven Landsmeerderdijk 120 (los bijgevoegd);**
- 16 Onderzoek scheepswerf Landsmeerderdijk 140 (los bijgevoegd).**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 Aanleiding

De voornaamste aanleiding voor het nieuwe bestemmingsplan “De Bongerd” vormt het Stedenbouwkundig Plan De Bongerd (SPDB), dat op 10 januari 2007 door de stadsdeelraad is vastgesteld. Het SPDB gaat uit van de herontwikkeling van het gebied tot een nieuwe woonwijk met circa 1.300 tot 1.400 woningen.

Voorafgaand aan het SPDB is in 1999 al een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de herontwikkeling tot woonwijk vastgesteld door de stadsdeelraad. Op basis van dat SPvE is in 2003 een Stedenbouwkundig Plan vastgesteld voor deelgebied 1 (in het noordwesten van het plangebied). Bij de uitwerking van deelgebied 1 is echter gebleken dat een aanpassing van het SPvE uit 1999 wenselijk is omdat het indertijd gekozen woningconcept leidde tot hoge bouwkosten, hoge woningdichtheden en een te beperkt gedifferentieerd woonmilieu. In verband met de aanpassing van het SPvE zijn de gekozen wegenstructuur, het waterontwerp en de wijze van sanering nog eens kritisch tegen het licht gehouden. Tevens speelde dat het uitgangspunt ten aanzien van de woonboten is gewijzigd. In het SPvE werd er nog van uitgegaan dat de woonboten van de huidige locaties zouden verdwijnen. Inmiddels is het uitgangspunt dat de woonboten zoveel mogelijk op hun huidige locatie kunnen blijven, met uitzondering van vijf woonboten die eventueel naar een andere locatie verplaatst gaan worden.

De voorziene herontwikkeling in het SPDB past niet binnen het huidige bestemmingsplan. Dat gaat uit van een herontwikkeling conform het SPvE uit 1999. Om de herontwikkeling tot woonwijk mogelijk te maken is dit nieuwe bestemmingsplan voor De Bongerd opgesteld.

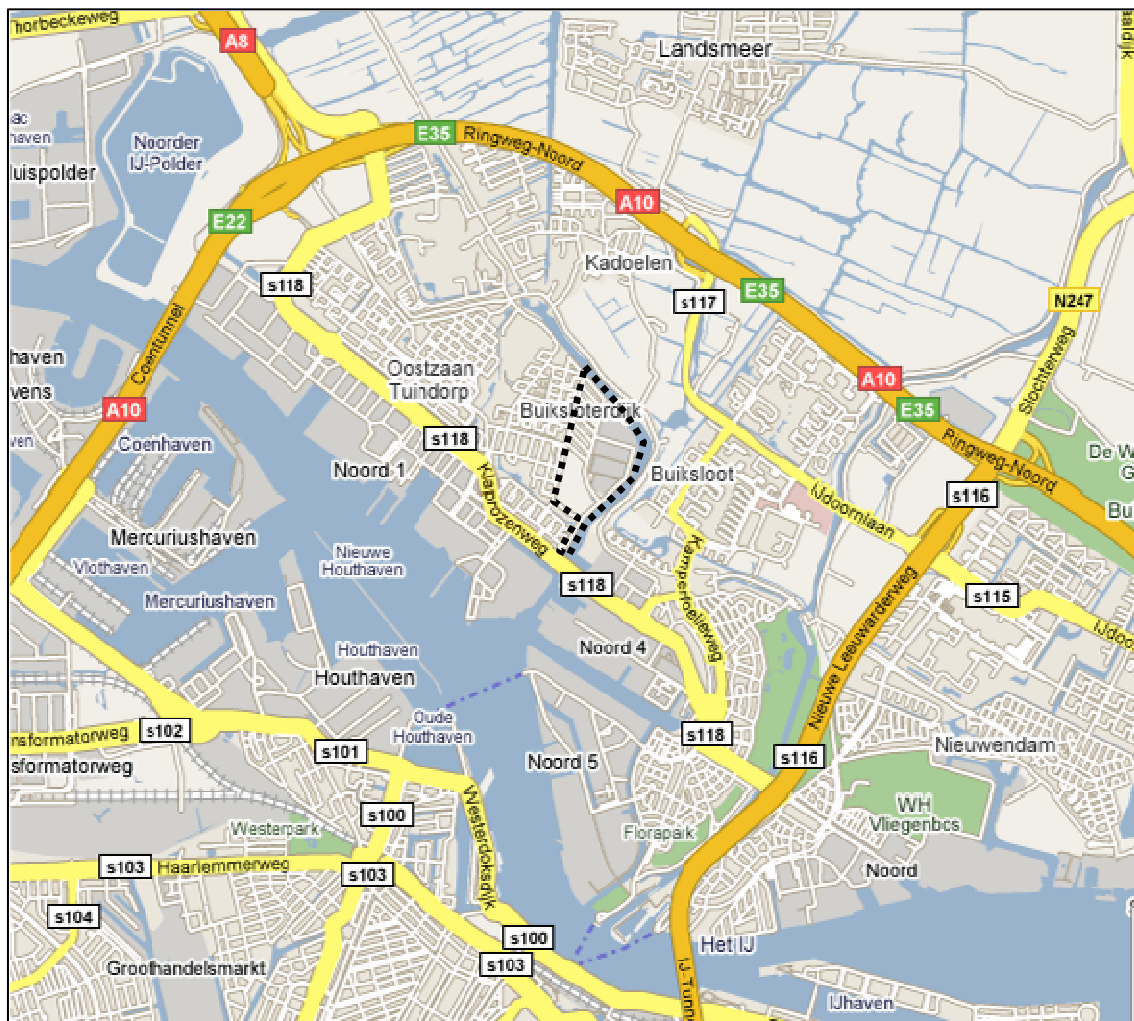
Een andere aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is dat het wenselijk is om een planologisch kader te bieden voor het beheer van het grotendeels gerealiseerde deelgebied 1. Het huidige bestemmingsplan is vastgesteld in 1999 en is dus ook gezien de leeftijd al bijna toe aan vervanging.

1.1.2. Doel

Het nieuw op te stellen bestemmingsplan heeft tot doel om de voorgenomen ontwikkelingen uit het SPDB mogelijk te maken. Daarnaast is het doel om een juridisch-planologisch kader te bieden voor het beheer van deelgebied 1.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied De Bongerd is gelegen nabij de bocht in Zijkanaal I. Het plangebied ligt tussen de woonwijk Kadoelen en het groengebied Wilmkebrek (noordzijde), de woonwijk Banne Buiksloot (oostzijde) en de woonwijk Tuindorp Oostzaan (westzijde). Ten zuiden van het plangebied ligt het NDSM-terrein en de woonwijk Het Hogeland.



Afbeelding: ligging van het plangebied "De Bongerd" in groter verband (bron <http://maps.google.com>)

Het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan "De Bongerd" wordt als volgt begrensd:

- aan de noordoostkant en oostkant: het hart van Zijkanaal I, inclusief de nieuw te realiseren bruggen voor langzaamverkeer en de bijbehorende aanlanding;
- aan de zuidzijde: het hart van de Klaprozenweg, het tracé van de toekomstige Bongerdverbinding en het hart van de Vlakkerweg;
- aan de westzijde: het hart van de Scheepsbouwweg en de westkant van de nieuwe Noordelijke Singel.

Opgemerkt dient te worden dat de begrenzing van het bestemmingsplan op een aantal punten afwijkt van de begrenzing van het SPDB. Zo is het tracé van de toekomstige Bongerdverbinding (tussen de Klaprozenweg en de IJdoornlaan) nu buiten het plangebied gelaten, hiervoor wordt een separaat bestemmingsplan opgesteld (zie ook p.28). Ook is het tracé van de Kadoelenbrug buiten het plangebied gelaten omdat inmiddels bekend is dat deze brug niet gerealiseerd zal gaan worden. Het grotendeels gerealiseerde deelgebied 1 is geen onderdeel van het plangebied van het SPDB, maar is wel opgenomen in het plangebied van het bestemmingsplan.

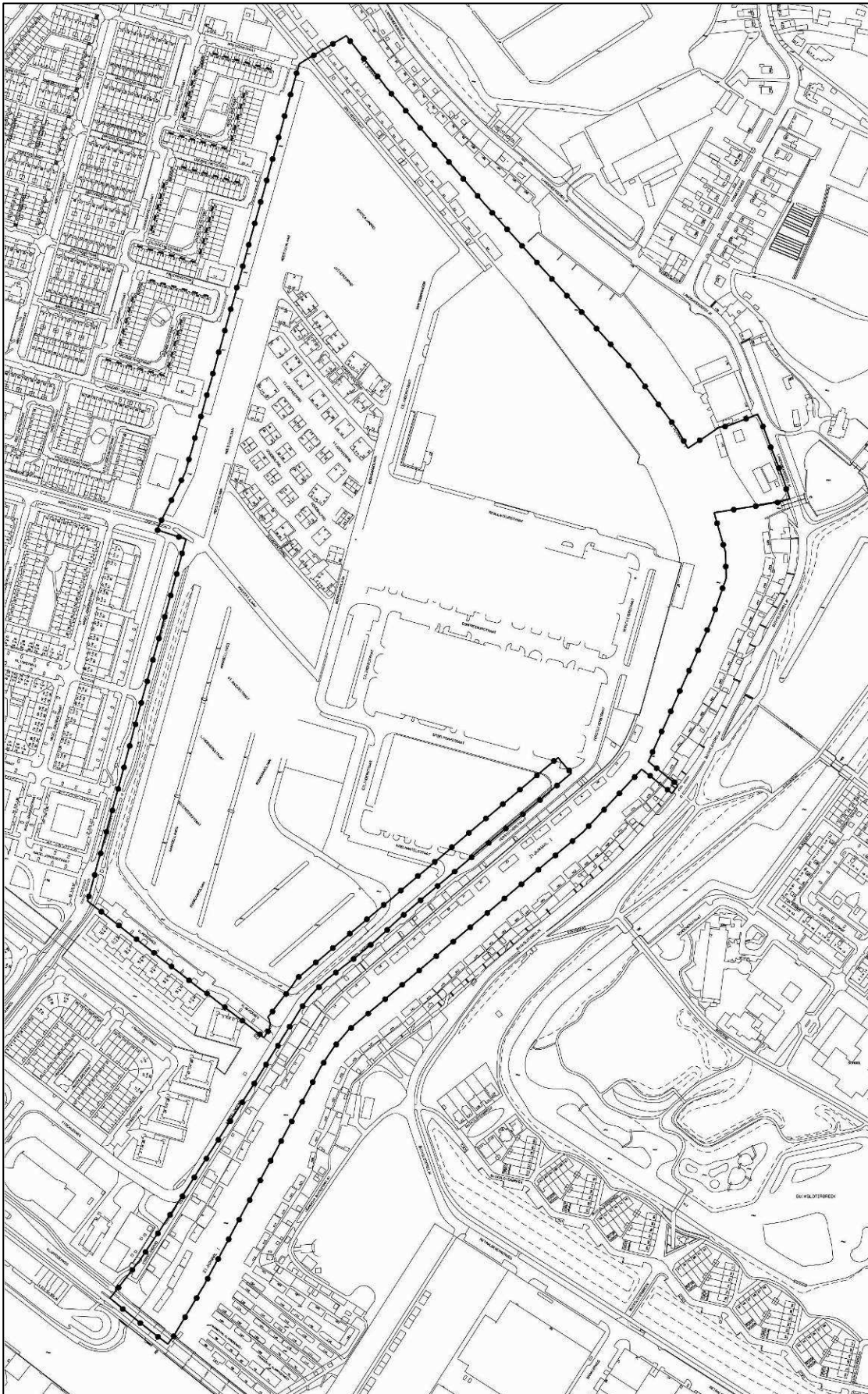
De begrenzing van het bestemmingsplan is in de navolgende afbeelding weergegeven.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009



Afbeelding: plangrenzen bestemmingsplan "De Bongerd"

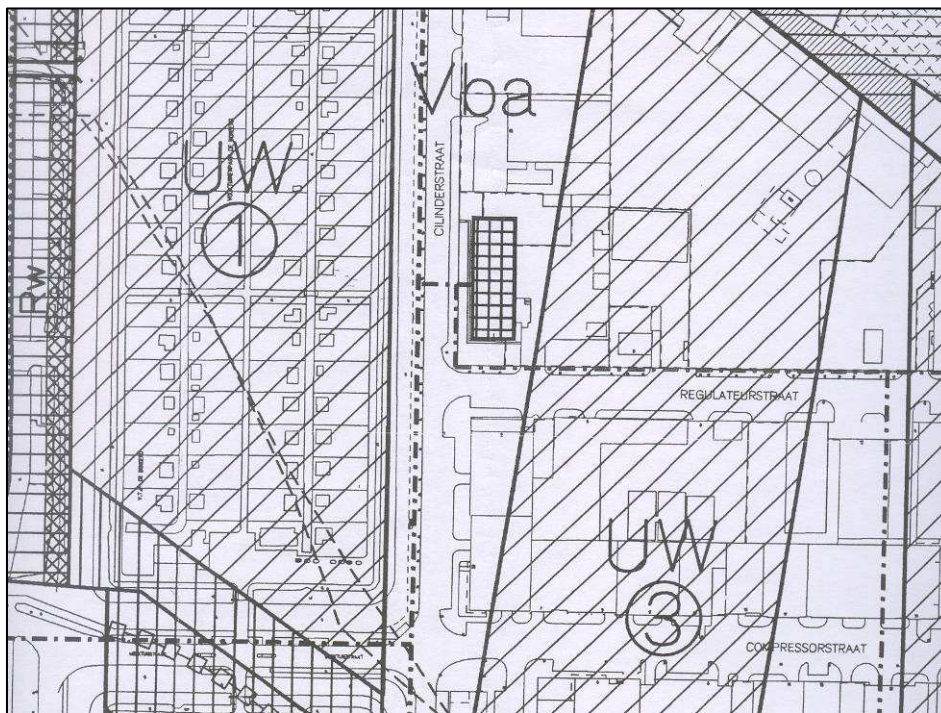
1.3 Vigerende bestemmingsregelingen

In het plangebied voor het nieuwe bestemmingsplan “De Bongerd” geldt momenteel een viertal bestemmingsplannen: bestemmingsplan “De Bongerd-Zijkanaal I”, bestemmingsplan “Kadoelen-Oostzanerwerf”, bestemmingsplan “Kadoelen Oostzanerwerf II” en de “Partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan”.

1.3.1 Bestemmingsplan “De Bongerd-Zijkanaal I”

Voor het grootste deel van het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan is het bestemmingsplan “De Bongerd-Zijkanaal I” van kracht. Het bestemmingsplan is op 16 juni 1999 vastgesteld door de stadsdeelraad en op 25 januari 2000 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Op 26 juni 2002 heeft de Raad van State het goedkeuringsbesluit deels vernietigd voor wat betreft de ondergrondse verkeersverbinding tussen de Klaprozenweg en de IJdoornlaan, een zone ter plaatse van een aantal woonboten langs Zijkanaal I en een deel van de brug naar de Buiksloterdijk.

Het bestemmingsplan wordt begrensd door het hart van Zijkanaal I, de Vlakkerweg, de Scheepsbouwweg en de sloot tussen de Werktuigstraat en de Druivenstraat.



Afbeelding: uitsnede plankaart “De Bongerd-Zijkanaal I”

Het plangebied is grotendeels bestemd als “uit te werken woongebied”. De gronden met deze bestemming mogen o.a. worden gebruikt voor woningen, tuinen, woonstraten, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen. Ook mag een deel van de gronden worden gebruikt voor ligplaatsen van woonboten. Het dagelijks bestuur is bevoegd om voor de gronden één of meer uitwerkingsplannen op te stellen, waarbij de in de bestemming opgenomen beschrijving in hoofdlijnen in acht dient te worden genomen. In de beschrijving is onder meer aangegeven dat gestreefd wordt naar compacte bouwvormen langs smalle woonstraten met een maximum breedte van 4 meter. Per deelgebied is daarbij het aantal te realiseren woningen aangegeven. De bouwhoogte bedraagt volgens de beschrijving in hoofdlijnen maximaal 16,5 meter, met uitzondering van een zone bij de bocht van Zijkanaal I. Hiervoor geldt een maximum bouwhoogte van 25 meter. Voor woonboten geldt een maximum lengte van 20 meter, een maximum breedte van 7 meter en een maximum hoogte van 6 meter.

Omdat de uit te werken bestemming een globale bestemming is, geldt er een bouwverbod voor bouwwerken zolang er geen onherroepelijk uitwerkingsplan is. Dit bouwverbod kan worden doorbroken indien een bouwplan in overeenstemming is met een ontwerp-uitwerkingsplan.

De overige gronden in het bestemmingsplan zijn bestemd als water of als verkeers- of verblijfsareaal. Een beperkt aantal gronden is aangewezen als ligplaats voor woonboten.

1.3.2 *bestemmingsplan “Kadoelen-Oostzanerwerf”*

Het bestemmingsplan “Kadoelen-Oostzanerwerf” heeft ter plaatse van het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan alleen betrekking op een deel van de ondergrondse verkeersverbinding die in het bestemmingsplan “De Bongerd-Zijkanaal I” was voorzien tussen de Klaprozenweg en de IJdoornlaan. Het gaat daarbij om een strook ter plaatse van Zijkanaal I. De Raad van State heeft voor dit gedeelte van het bestemmingsplan “De Bongerd-Zijkanaal I” het goedkeuringsbesluit vernietigd, waardoor het voorgaande bestemmingsplan (Kadoelen-Oostzanerwerf) van toepassing blijft.

Het bestemmingsplan “Kadoelen-Oostzanerwerf” is op 10 juni 1987 vastgesteld door de stadsdeelraad en op 19 januari 1988 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Op 10 december 1991 heeft de Kroon het goedkeuringsbesluit deels vernietigd.

De gronden van de ondergrondse verkeersverbinding hebben de bestemming “Vaarwater” (Vw). Deze gronden mogen worden gebruikt voor een doorgaande scheepsvaartroute met daarbij behorende oevers. Gebouwen zijn niet toegestaan.

1.3.3 *Partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan*

De partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan heeft ter plaatse van het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan betrekking op een tweetal zones met woonboten langs Zijkanaal I. De partiële herziening is vastgesteld op 26 november 1958 en op 9 december 1959 goedgekeurd.

De zones zijn aangewezen als bestaand water.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en kadastrale kaart (onderdeel I), profielen (onderdeel II), regels (onderdeel III) en wordt vergezeld van een toelichting. De plankaart, kadastrale kaart, profielen en de regels vormen het juridische deel van het bestemmingsplan en regelen tezamen het gebruik van de gronden en de bebouwingsmogelijkheden. De toelichting bij het bestemmingsplan geeft achtergrond- en aanvullende informatie.

De toelichting is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader weergegeven. Er wordt per thema ingegaan op het relevante beleid op rijks-, provinciaal, gemeentelijk en stadsdeelniveau.

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving van het plan gegeven. Allereerst wordt ingegaan op de huidige situatie en vervolgens wordt het Stedenbouwkundige Plan De Bongerd beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt aandacht geschonken aan allerlei milieuhinderaspecten, zoals bodem, water en duurzaamheid.

In hoofdstuk 5 komt de bestemmingsregeling aan de orde. Er wordt uitleg gegeven over de planvorm en de regels. Per bestemming wordt uiteen gezet hoe de bestemmingsregeling werkt.

De economische uitvoerbaarheid en handhaving komen in hoofdstuk 6 aan bod.

Hoofdstuk 7, tenslotte, gaat in op de ter inzage legging en het artikel 10-overleg Bro (Besluit op de ruimtelijke ordening).

2 Beleidskader

2.1 Inleiding

In het vigerend beleid van het rijk, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Amsterdam-Noord zijn verschillende uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen die ten grondslag liggen aan de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan zijn vastgelegd. Deze uitgangspunten en randvoorwaarden zijn hierna op hoofdlijnen per thema weergegeven. Aan de orde komen de thema's ruimtelijke structuur (§ 2.2), detailhandel (§ 2.3), horeca (§ 2.4), wonen en zorg (§ 2.5), verkeer (§ 2.6), groen, water, ecologie en milieu (§ 2.7) en milieuhinderaspecten (§ 2.8).

2.2 Ruimtelijke structuur

Het beleid van zowel het rijk, de provincie, de gemeente als het stadsdeel is gericht op geconcentreerde stedelijke ontwikkeling (Nota Ruimte, VROM, 2006; Streekplan Noord-Holland Zuid, Provincie Noord-Holland, 2003; Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003; Panorama Noord, SDAN, 2001).

Het gemeentelijk en stadsdeelbeleid is gericht op:

- het plaats laten vinden van stedelijke vernieuwing, waarbij De Bongerd is aangemerkt als een nog te ontwikkelen locatie (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003);
- het uitbreiden van de waterstructuur van de stad (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003);
- het versterken van de attractiviteit van Amsterdam-Noord door de water- en groenstructuur te verbeteren (Panorama Noord, SDAN, 2001);
- concentreren van de afwikkeling van het autoverkeer in de stad op een aantal hoofdroutes (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003);
- het verbeteren en uitbreiden van diverse vervoersnetwerken (Panorama Noord, SDAN, 2001);
- het ontwikkelen van een reeks stedelijke knooppunten, die op lange termijn de positie van Amsterdam-Noord in de regio kunnen versterken (Panorama Noord, SDAN, 2001).

Het plangebied is in het Structuurplan Amsterdam aangewezen als milieutype "Stedelijk wonen / werken". Onder dergelijke milieutypes worden de gebieden verstaan waar de woonfunctie domineert, maar menging met kleinschalige functies aanwezig is of moet worden nagestreefd. Woningen worden toegevoegd op kansrijke plekken.

De geplande herontwikkeling van De Bongerd past binnen het beleid van de diverse overheden. Het gebied wordt getransformeerd naar een woonwijk terwijl er op een aantal locaties ook een menging zal komen met kleinschalige functies.

Ten aanzien van de toegankelijkheid van de openbare ruimte onderschrijft het stadsdeel de landelijke toegankelijkheidsrichtlijnen. Eventuele (nieuw)bouw- en (her)inrichtingsplannen dienen aan deze richtlijnen te worden getoetst (Beleidskader toegankelijkheid openbare ruimte, SDAN, 2006).

2.3 Detailhandel

De hoofdwinkelstructuur van Amsterdam-Noord is weergegeven in de detailhandelsstructuurnota uit 2005, waarin rekening is gehouden met een aantal ontwikkelingen, zoals bevolkingstoename door woningbouwplannen en de marktontwikkelingen in de detailhandel. De detailhandelsstructuurnota geeft aan dat er in 2004, 2011 en 2020 zowel in de dagelijkse als de niet-dagelijkse artikelensector uitbreidingsruimte mogelijk is. Het beleid van het stadsdeel is daarbij vooral gericht op het aanwijzen van locaties. Het stadsdeel houdt vast aan een fijnmazige winkelstructuur, die een optimale bereikbaarheid van voorzieningen vooropstelt. Daarbij wordt een aantal winkelgebieden onderscheiden: één stadsdeelcentrum, vier wijkcentra en twee tot vier buurtcentra. De supermarkt in De Bongerd behoort tot de aangewezen solitaire fullservice supermarkten.

Over de supermarkt in De Bongerd is het volgende vermeld:

- het huidige oppervlak aan supermarkt in de Nageljongenstraat wordt verplaatst naar De Bongerd;
- op de nieuwe locatie in De Bongerd is ruimte voor een supermarkt tot 1.000 m² vvo;

- bij de nieuwe vestiging is ruimte voor een kleine bloemenstal, visstal of gelijksoortige activiteit;

In verband met een aantal ontwikkelingen, zoals de planvorming voor het NDSM-terrein, heeft het stadsdeel in maart 2008 een distributieplanologisch onderzoek laten uitvoeren voor het gebied van en rondom De Bongerd. Daaruit blijkt dat de supermarkt een minimaal oppervlak van 1.200 m² winkelvloeroppervlak nodig zal hebben. De overige commerciële ruimte die resteert, circa 100 m² bvo, kan een andere invulling krijgen. Daarbij is een ondersteunende functie zoals een snackbar, kapper of videotheek denkbaar. Het heeft de voorkeur van het stadsdeel om de bestaande supermarkt aan de Nageljongenstraat passief te onttrekken aan de detailhandelsstructuur. In het bestemmingsplan is voor de supermarkt en andere commerciële functie(s) een maximum bruto vloeroppervlak van 1.500 m² bvo mogelijk gemaakt.

2.4 Horeca

Het stadsdeel is bezig met de voorbereiding van een horecabeleidsplan ('voor elk wat wils'). In dat plan wordt aangegeven waar horeca zich de komende jaren goed kan ontwikkelen, met oog voor leefbaarheids- en handhavingsaspecten.

Uit onderzoek blijkt dat er binnen het stadsdeel extra ruimte is voor horeca, verdeeld over een aantal locaties. Voor nieuwe woonbuurten als De Bongerd streeft het stadsdeel naar buurtverzorgende horeca met een voorzieningenaanbod dat past bij het inwonertal. Horeca is hier vooral gericht op buurtbewoners. Daarnaast wordt de ruimte geboden voor horeca op bijzondere locaties, zoals bijvoorbeeld de oevers van Zijkanaal I. In het bestemmingsplan is hier uiting aan gegeven door middel van een nadere aanduiding 'horeca' in de bocht van Zijkanaal I. Tevens is in de bestemming "Gemengd" horeca I toegestaan tot 200 m² per vestiging. Deze horeca zal gezien de locatie een hoofdzakelijk buurtverzorgend karakter krijgen.

2.5 Wonen en zorg

Het stadsdeel hanteert een aantal doelstellingen voor haar woonbeleid (beleidsnotitie Amsterdam-Noord Wonen voor iedereen, SDAN, 2002):

- het bieden van voldoende mogelijkheden voor de huisvesting van de primaire doelgroep (huishoudens met een laag inkomen);
- het scheppen van condities waarbij bewoners binnen het stadsdeel een wooncarrière kunnen maken;
- het vergroten van de verscheidenheid van de bevolking van het stadsdeel;
- het bijdragen aan een rijk geschakeerd palet van woonbuurten.

Om deze doelstellingen te bereiken is een aantal randvoorwaarden geformuleerd ten aanzien van het aantal kernvoorraadpluswoningen (sociale huurwoningen) en overige woningen. De belangrijkste randvoorwaarden zijn dat de omvang van de voorraad kernvoorraadplus-woningen in 2010 minimaal 40% van de totale woningvoorraad moet zijn en dat in iedere wijk minimaal 30% van de woningen een kernvoorraadplus-woning moet zijn. In De Bongerd zal 30% van de woningvoorraad bestaan uit kernvoorraadplus-woningen.

Op stedelijk niveau zijn tussen gemeente, stadsdelen, Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties en de Huurdersvereniging Amsterdam afspraken gemaakt over de woonopgaven in de stad: o.a. over bestaande woningvoorraad en huurprijsbeleid, nieuwbouwproductie van verschillende woningtypen, leefbaarheid en woonruimtebemiddeling. (Beleidsovereenkomst Wonen, Amsterdam, 2001)

Het beleid van de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Amsterdam-Noord is erop gericht om de kwaliteitstekorten in de woningvoorraad op te heffen. Tot 2010 zullen er in Amsterdam ongeveer 35.000 nieuwe woningen worden gebouwd. Daarnaast moeten er nog ongeveer 15.000 worden vervangen. Na 2010 is er behoefte aan 50.000 woningen. De gemeente Amsterdam wil graag voldoen aan de groeiende vraag naar stedelijk en zeer stedelijk (metropolaan) wonen. Met het creëren van dichte stedelijke milieus kan een zo groot mogelijk deel van de woningbehoefte in de stad zelf worden opgelost (Streekplan Noord-

Holland Zuid, provincie Noord-Holland, 2003). Een voorwaarde bij binnenstedelijke woningbouw en verdichting is dat dit niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.

Het rijksbeleid is gericht op het creëren van een meer gedifferentieerde woningmarkt, waarbinnen mensen meer keuzevrijheid krijgen (Mensen, wensen, wonen, VROM, 2000). Het aanbod in Noord is nu niet geheel in balans. Er bestaat vooral behoefte aan betere, grotere en duurdere woningen (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003). Ook het beleid van het stadsdeel is gericht op het bijdragen aan een rijk geschakeerd palet aan woonbuurten.

Het beleid van Amsterdam-Noord gaat voor nieuwbouw uit van 30% woningen in het sociale segment en 70% woningen in het segment dure huur/koop. Met het oog op doorstroming wordt volgens de beleidsovereenkomst wonen 2003-2006 binnen de 70% vrije sector gestreefd naar 25% voor het starterssegment, 25% middensegment en 20% in het duurste segment. Doel is om gevarieerd samengestelde nieuwbouwwijken te creëren.

De bouw van nieuwe woningen in De Bongerd voegt kwaliteit toe aan de woningvoorraad in Amsterdam-Noord en draagt daarmee bij aan het bereiken van een balans op de woningmarkt in Noord. Binnen het project De Bongerd wordt voor nieuwbouw de verhouding 30% woningen in het sociale segment en 70% woningen in het segment dure huur/koop aangehouden.

Noord kan vanwege de ligging meeliften op de ontwikkeling van het centrum van Amsterdam. Momenteel kenmerkt Noord zich door suburbaan wonen: ruim en rustig. Daarnaast heeft Noord veel mogelijkheden voor nieuwkomers om een start te maken op de woningmarkt. Het is de enige plek waar je binnen de ring hoogstedelijke laagbouwmilieus kunt ontwikkelen met relatieve lage prijzen. In de huidige situatie bestaat echter ruim driekwart van de woningvoorraad uit betaalbare voorraad. Het verruimen van mogelijkheden voor middengroepen is daarom essentieel. De prognose voor 2020 is dat in Amsterdam-Noord 40% van de woningen tot de goedkope voorraad behoort, 22% tot de betaalbare voorraad, 19% tot het middensegment en 19% tot het dure segment (Wonen in de Metropool Woonvisie Amsterdam tot 2020, Amsterdam 2008). De geformuleerde speerpunten voor Noord zijn onder meer:

- Creëer meer woningen voor het middensegment;
- Leefbaarheid in alle wijken, een goed beheer van de openbare ruimte en openbaar groen;
- Zet in op de kracht van Noord: ruim en rustig eengezinswonen;
- Benut kansen voor zorgwoningen en aanpasbare woningen.

Het stadsdeel biedt ondersteuning bij het ontwikkelen van zorgwoningen in de Bongerd samen met de drie zorgaanbieders Mentrum, Cordaan en Evean en de projectontwikkelaar (SPDB, SDAN, 2007). Het gaat om woningen dan wel zorgappartementen voor de volgende doelgroepen: groepswoningen voor ouderen dan wel mensen met psychische problemen en mensen met een lichamelijke en/of verstandelijke handicap.

De geplande herontwikkeling van De Bongerd past binnen het beleid van de diverse overheden. Doordat nieuwbouw wordt gepleegd wordt er een differentiatie aangebracht in de woningvoorraad en kan voldaan worden aan de doelstellingen ten aanzien van wonen.

2.6 Verkeer

Bereikbaarheid en leefbaarheid zijn essentieel voor het functioneren van de steden, stadsgewesten en stadsdelen. De sterk groeiende automobiliteit vormt een bedreiging voor deze bereikbaarheid en leefbaarheid.

De rijksoverheid hanteert het locatiebeleid om de groei van de automobiliteit te beteugelen en in goede banen te leiden. De uitgangspunten van dit beleid zijn driedig:

- beperken van het aantal verplaatsingen en de afstand daarvan;
- stimuleren van (het gebruik van) openbaar vervoer en langzaam verkeer;
- beïnvloeden van verkeersstromen door onder meer een strikt parkeerbeleid.

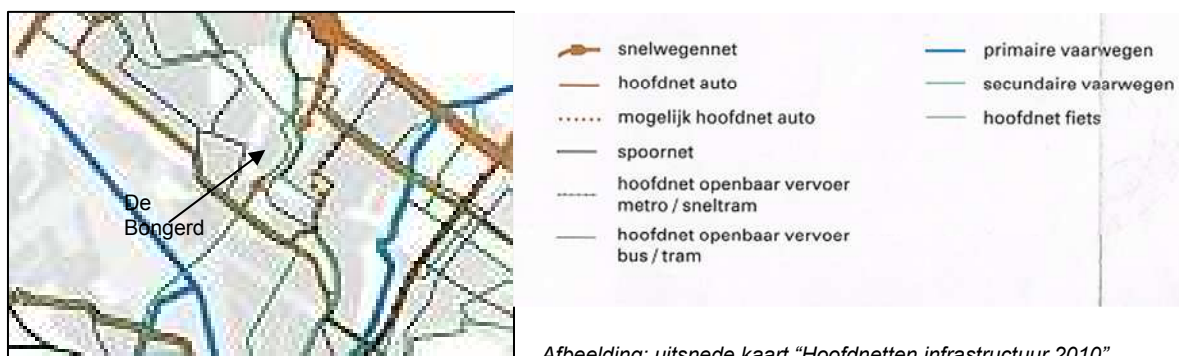
Het voormalige ABC-locatiebeleid wordt vervangen door een integraal locatiebeleid dat verschillende doeleinden dient: economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid (Nota Ruimte, 2006).

De Nota Mobiliteit (2006) van het Rijk geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden,
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling,
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

Als Amsterdam zich wil blijven profileren als belangrijk knooppunt voor regionale, nationale en internationale verbindingen zal het vergroten van de bereikbaarheid noodzakelijk zijn. De stad zal goed bereikbaar moeten blijven voor automobilisten, maar uitbreiding van autowegen wordt zo veel mogelijk beperkt ten gunste van de leefbaarheid. De afwikkeling van het autoverkeer in de stad blijft geconcentreerd op een aantal hoofdroutes. Een gedifferentieerde inzet van verschillende vervoerswijzen is essentieel. Sturing op zowel uitbreiding als een betere inzet van het openbaar vervoer in combinatie met de fiets is hierbij van belang (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003). Uitbreiding van het openbaar vervoer zal uiteindelijk leiden tot een regionaal systeem (Regionet), waarbij de verschillende stadsgewestelijke openbaarvervoerssystemen aan elkaar worden gekoppeld.

In het Hoofdnet Auto, OV en Fiets is aangegeven dat het gedeelte van de Klaprozenweg ten zuiden van De Bongerd tot het Hoofdnet Auto, Hoofdnet OV en Hoofdnet Fiets behoort. Het gedeelte van de Buiksloterdijk-Landsmeerderdijk dat tegenover De Bongerd ligt behoort tot het Hoofdnet OV en Hoofdnet Fiets. De Scheepsbouwweg-Werktuigstraat behoort eveneens tot het Hoofdnet OV. Binnen De Bongerd is de oever van Zijkanaal I aangewezen als Hoofdnet Fiets, inclusief een verbinding over het Zijkanaal naar de Kadoelenweg. Het stadsdeel heeft daarnaast een aantal wegen in het plangebied aangewezen als bestaande of toekomstige fietsroute. De oever van de Zijkanaal I is momenteel een ontbrekende schakel in het Hoofdnet Fiets. Door hier een fietsroute te realiseren en twee fietsbruggen over Zijkanaal I te realiseren wordt deze ontbrekende schakel opgeheven.



Afbeelding: uitsnede kaart "Hoofdnetten infrastructuur 2010"

Ter plaatse van het plangebied is een reservering opgenomen voor een wegverbinding tussen de Klaprozenweg en de IJdoornlaan, via De Bongerd. Deze verbinding zal tot het Hoofdnet Auto gaan behoren en moet de bereikbaarheid van de IJdoornlaan via de A10 verbeteren (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003 en Verkeersveiligheidsplan, SDAN, 2002). Omdat er nog geen financiële dekking is voor de aanleg van deze verbinding is de verbinding buiten het SPDB en het bestemmingsplan gelaten. Ook het ondergrondse tracé van de verbinding is niet als tunnel bestemd. Wel geldt er voor het tracé van de verbinding een ruimtelijke reservering.

De Noord/Zuidlijn wordt als onderdeel van dit regionet een belangrijke schakel voor de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord. Daarmee zal de relatieve afstand met Schiphol-Zuid/WTC en op lange termijn met Zaanstad aanzienlijk worden verkort. Voor de Klaprozenweg is een reservering opgenomen voor de aanleg van een metroverbinding richting Zaanstad (Streekplan Noord-Holland Zuid, provincie Noord-Holland, 2003; Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003).

De Klaprozenweg is aangewezen als onderdeel van het netwerk "Hoogwaardig Openbaar Vervoer bus" (OV Visie 2010-2030, Stadsregio Amsterdam, 2008). Door de Stadsregio Amsterdam wordt momenteel

ook een studie verricht naar de realisatie van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (bus) tussen Amsterdam en Zaandam (de "Zaancorridor"), welke deels over de Klaprozenweg zou kunnen komen te lopen.

De gemeente Amsterdam geeft een hoge prioriteit aan de fiets als vervoersalternatief. Het hoofdnet Fiets is momenteel echter nog geen sluitend geheel. Er zijn nog ontbrekende en zwakke schakels. Om dit knelpunt op te lossen is de doelstelling om de ontbrekende en zwakke schakels eind 2010 op de vereiste kwaliteit te brengen (Meerjarenbeleidsplan Kiezen voor de fietser, dIVV, 2007). Daarvoor zal een aantal maatregelen worden uitgevoerd, zoals het aanleggen van de belangrijkste ontbrekende schakels.

De taakstelling van het Amsterdamse verkeersveiligheidsbeleid is om het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers blijvend te verminderen (Meerjarenbeleidsplan Op weg naar een duurzaam verkeersveilig Amsterdam, dIVV, 2007). Een belangrijke voorwaarde voor het welslagen van het verkeersveiligheidsbeleid is een integrale aanpak in nauwe samenwerking met de partner-organisaties. Hoofddoelstelling hierbij is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers door een integrale aanpak van verkeersongevallenconcentraties ('black-spots') en trajecten ('red-routes'). De ambitie met betrekking tot Duurzaam Veilige verkeersinfrastructuur is daarom vooral gericht op verdere uitbouw van 30 km-gebieden en op aanpak van 'black-spots' en 'red-routes'.

Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren of sterk te intensiveren gebieden wordt een zogenaamde parkeerbalans opgesteld. Doel van de parkeerbalans is om meer flexibiliteit te bieden aan functies en de ruimte efficiënt te gebruiken, door uitwisseling en dubbelgebruik van parkeerplaatsen (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003).

Het parkeren op maaiveld maakt deels plaats voor gebouwde parkeervoorzieningen met een hoge kwaliteit (Parkeernota Amsterdam-Noord, SDAN, 2002). Dit bestemmingsplan voorziet in enkele gebouwde parkeervoorzieningen.

Het stadsdeel streeft naar verkeersveilige wegen. De wegen zijn daarom ingedeeld in wegcategorieën. De Klaprozenweg is aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg A (Verkeersveiligheidsplan, SDAN, 2002).

2.7 Groen, water, ecologie en milieu

2.7.1. Groen

Amsterdam moet een balans vinden tussen het beschermen van waardevolle elementen van water, groen en openbare ruimte én het ontwikkelen van kwaliteiten die het voortdurend veranderende leven in de stad faciliteren. Daar waar ontwikkelingen ten koste gaan van groen, water en openbare ruimte is de opgave om nieuwe of aangepaste structuren op hun kwaliteiten te onderzoeken en het verlies aan groen of water te compenseren door een hogere kwaliteit te bieden (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003).

Verbeteringen aan de groen- en waterstructuur kunnen de attractiviteit van Amsterdam-Noord vergroten (Structuurplan Amsterdam, dRO, 2003). In de Beleidsnota Groen op de kaart (SDAN, 21 juni 2005) zijn de volgende doelstellingen ten aanzien van groen en ecologie geformuleerd:

- behoud zoveel mogelijk groenoppervlak met grote landschappelijke en cultuurhistorische, ecologische en/of recreatieve waarden en compenseer het verlies daarvan kwantitatief of kwalitatief (conform Structuurschema Groene Ruimte, VROM, 1995);
- versterk de diversiteit en het eigen karakter van de Groene Scheg, dit is het groengebied rond het Noordhollands kanaal, in zowel landschappelijk, cultuurhistorisch, ecologisch en recreatief opzicht;
- vergroot de samenhang tussen en binnen afzonderlijke deelgebieden.

Het stadsdeel streeft in het gehele stadsdeel naar 16 m² openbaar groen per bewoner, dit getal is inclusief de oppervlaktes van de collectieve binnentuinen. In De Bongerd wordt 16,8 m² openbaar groen per bewoner gerealiseerd.

De Kadoelenscheg (inclusief de Kadoelerbreek) en de Wilmkebreek behoren tot de hoofdgroenstructuur. Deze groengebieden grenzen aan het plangebied De Bongerd.

Het stadsdeel heeft een nota voor het gebruik van grond en water rondom huis en boot door particulieren (vastgesteld op 26 september 2007). De nota heeft tot doel om nieuwe aanvragen te harmoniseren en onwenselijke situaties waarin gemeentegrond en –water ongereguleerd wordt gebruikt te beëindigen. Uit de nota blijkt dat ook bij Zijkanaal I ongereguleerd gebruik van de oevers bij woonboten plaatsvindt.

2.7.2 Water

In de 4e Nota Waterhuishouding (V&W, 1998) zijn als belangrijke elementen van duurzaam stedelijk waterbeheer genoemd: herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van (nieuwe) stedelijke gebieden, het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, het vasthouden van regenwater in vijvers en in de bodem en waterbesparende maatregelen in bedrijven en woningen.

In het kader van het kabinetsstandpunt *WB21* (Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21ste eeuw; V&W, 2000) wordt onder meer ingezet op het creëren van voldoende ruimte voor water. Ter vermindering van de wateroverlast in natte perioden is het van belang neerslagwater lokaal in het oppervlaktewater op te vangen en tijdelijk vast te houden. Lokaal vasthouden staat voorop in de drietrapsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren' en wordt beschouwd als een duurzame manier van met water omgaan.

Bij ruimtelijke plannen is het verplicht om de *watertoets* uit te voeren om de effecten van de plannen voor de waterhuishoudkundige situatie in beeld te krijgen en negatieve gevolgen zo veel mogelijk te vermijden¹. De watertoets is een procesinstrument. Het is op te vatten als een set van spelregels voor het zorgvuldig en vroegtijdig meenemen van water in de afweging en besluitvorming van ruimtelijke plannen en besluiten.

Zijkanaal I is aangewezen als onderdeel van de hoofdwaterstructuur. Damping is hierbij niet mogelijk.

Een leidraad in het waterbeheer is om regenwater zo lang mogelijk vast te houden. Indien dat niet lukt moet het water tijdelijk worden opgeslagen en pas daarna worden afgevoerd.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen mag de waterhuishoudkundige situatie niet verslechteren. Toename van verhard oppervlak en/of dempingen moeten binnen het gebied worden gecompenseerd.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt gestreefd naar een optimaal functionerend watersysteem door voldoende waterberging te realiseren. Grofweg wordt er van uitgegaan dat gemiddeld 10% van de openbare ruimte ingezet moet worden voor (piek)berging van water.

In gebieden die nieuw worden ingericht en waarvoor een ruimtelijk plan wordt opgesteld moet worden gezorgd dat de bestemming en de toekomstige grondwatersituatie goed op elkaar worden afgestemd. Doel is om geen nieuwe situaties met grondwateroverlast te laten ontstaan.

Ten aanzien van de waterkwaliteit wordt ingezet op het aanpakken van bronnen van waterverontreiniging, waarna regenwater, gescheiden van het afvalwater, rechtstreeks op het oppervlaktewater kan worden geloosd of in de bodem kan worden geïnfilteerd. Afvalwater wordt naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie gebracht en daar gezuiverd.

Voor de verschillende waterstaatkundige eenheden zullen Nat-structuurplannen worden opgesteld (Waterplan Amsterdam-Noord 2005-2010).

Wonen op het water wordt als een volwaardige woonvorm beschouwd en in principe gelijkgesteld met wonen op het land. Het uitgangspunt is om het huidige, legale bestand aan woonschepen te handhaven. Planologisch inpasbare ligplaatsen worden daarom opgenomen in bestemmingsplannen. Indien de locatie het toelaat mag naast de ligplaats ook een gedeelte van de oever door de bewoner worden gebruikt waarbij de grond echter in eigendom blijft van de overheid (SDAN, 1991).

2.7.3 Ecologie

Natuurbescherming in Nederland geschiedt via twee sporen:

- soortenbescherming: de bescherming van dier- en plantensoorten, onafhankelijk van de status van het gebied waar ze voorkomen. Dit is geregeld in de Flora- en faunawet. In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen die erop neerkomt dat er voldoende zorg in acht dient te worden genomen voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe

¹ Deze verplichting is juridisch verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

leefomgeving (artikel 2). De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, ook als ze niet beschermd zijn. Bij de beschermde soorten dient er een ontheffing of vrijstelling verleend te worden.

- gebiedsbescherming: de bescherming van de belangrijkste natuurgebieden door aanwijzing als 'beschermd natuurmonument' of 'Staatsnatuurmonument' (Natuurbeschermingswet) of 'speciale beschermingszone' (Europese Habitat- of Vogelrichtlijn). Ook via de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden natuurgebieden en ecologische verbindingzones beschermd.

De gronden van het bestemmingsplan behoren niet tot een natuurgebied of de Ecologische Hoofdstructuur. De groengebieden Kadoelerscheg en Wilmkebreek aan de andere zijde behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur.

2.7.4 Milieu

Het stadsdeel streeft naast een CO₂-reductie door besparing ook naar het stimuleren van de toepassing van Duurzame Energie, Duurzaam Bouwen en Duurzame Mobiliteit (Klimaatplan 'Energie op Koers', SDAN, 2003).

Eén van de mogelijkheden om duurzame energie toe te passen is aansluiting op het stadsverwarmingsnet. Het stadsdeel gaat stadsverwarming toepassen in De Bongerd.

2.8 Milieuhinderaspecten

2.8.1 Bodem

Het doel van het bodembeleid is het realiseren van een duurzame bodemkwaliteit op een maatschappelijk verantwoorde manier. Dit betekent dat de bodemkwaliteit wordt afgestemd op het maatschappelijke gebied, dat bodemverontreiniging geen onverantwoorde risico's voor mens en milieu oplevert, maar ook dat kosteneffectief wordt gewerkt. Dit vraagt om duurzaam bodembeheer, dat wil zeggen een beleid dat de hele bodemketen omvat: van het voorkomen van bodemverontreiniging en het beheren van matige verontreiniging tot het saneren van ernstige verontreiniging en het treffen van nazorgmaatregelen (gemeente Amsterdam, Het Amsterdamse bodemsaneringsbeleid, 1996).

Het actieve bodembeheer van de gemeente Amsterdam is gericht op:

- beperken van het transport van grond;
- nastreven van een gesloten grondbalans;
- intensiveren van hergebruik van grondstromen binnen de stadsdelen (Gemeente Amsterdam, Milieubeleidsplan Amsterdam 2004-2007, 2004).

2.8.2 Geluidhinder

Bij het projecteren van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen, scholen en medische voorzieningen met een nachtfunctie) dient rekening te worden gehouden met de doelstelling uit de Wet geluidhinder (Wgh): het beperken van de geluidsbelasting op alle buitengevels van geluidsgevoelige bestemmingen tot ten hoogste de voorkeurgrenswaarde. In dat kader wordt aan iedere weg waarop met een snelheid van 50 km/uur of meer mag worden gereden, iedere spoorbaan en ieder industrieterrein een zone toegekend. Binnen dergelijke zones zijn nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen toegestaan indien de geluidsbelasting op de gevel onder of hoogstens gelijk aan de voorkeurgrenswaarde is. Ontheffing van de voorkeurgrenswaarde is toegestaan indien maatregelen om de geluidsbelasting op de buitengevels te beperken niet mogelijk zijn of onvoldoende helpen en indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

De gemeente Amsterdam heeft op het gebied van geluidhinder beleid vastgesteld (beleidsvrijheid hogere waarden-procedures Wet geluidhinder, dRO, 2000). Een verzoek om vaststelling van hogere waarden wordt door de gemeente getoetst aan een aantal uitgangspunten. Het gaat daarbij o.a. om:

1. Woningbouwprojecten die van verschillende zijden een zware geluidsbelasting ondervinden dienen compensatie te krijgen, zoals extra serres of afsluitbare balkons;

2. Woningen dienen een stille zijde (ook wel geluidluwe gevel genoemd) te krijgen. Dergelijke zijden zijn gevels die niet rechtstreeks worden belast met een geluidsniveau boven de voorkeurgrenswaarde. Afwijking is alleen mogelijk middels een zwaarwegende motivatie. Bij woningen met een dove gevel dient altijd een geluidluwe gevel aanwezig te zijn.

2.8.3 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer is een nieuw hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit. Dit hoofdstuk is op 15 november 2007 in werking getreden en vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer gaat over luchtkwaliteitseisen en staat bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Daarbij worden strenge normen gesteld aan de luchtkwaliteit, voor wat betreft een zestal stoffen. Er is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in het Besluit Luchtkwaliteit opgenomen "grenswaarden" zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, op een aangegeven moment zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

Om te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarin de grenswaarden worden overschreden moet bij het opstellen van (onder meer) bestemmingsplannen getoetst worden aan de grenswaarden voor de stoffen uit het Besluit Luchtkwaliteit.

De gemeente Amsterdam heeft het Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld waarin diverse maatregelen zijn aangegeven om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren.

2.8.4 Duurzaamheid

Energiebesparing is een speerpunt in het milieuprogramma van Amsterdam-Noord. In dat kader is in het klimaatplan van het stadsdeel een drie-stappenstrategie als uitgangspunt gehanteerd: eerst verminderen van de energievraag, dan zoveel mogelijk duurzame energie inzetten en vervolgens voor de nog overblijvende vraag een zeer energie-efficiënte opwekking van energie verzorgen.

In het Bouwbesluit 2003 is de EPC-norm (energie-prestatie-coëfficiënt) voor woningen 1,0. Vanaf 1 januari 2006 is deze norm verder aangescherpt naar 0,8.

2.8.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als LPG en toxische gassen over weg, spoor en door buisleidingen. De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat). De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI, ministerie van VROM, 2004). De vigerende regelgeving voor hogedruk aardgasleidingen ligt vast in de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgasleidingen" uit 1984. Voor buisleidingen is een nieuwe Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) in voorbereiding. Deze AMvB legt regels voor risiconormering en zonering langs buisleidingen vast.

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden die inzicht geven in de risico's van handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

2.8.6 Luchthaven Indelingsbesluit Schiphol

Vanaf 2003 is de Wet Luchtvaart van kracht. Deze wet heeft betrekking op milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, te weten het Luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeersbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is hoofdzakelijk het Luchthavenindelingbesluit van belang. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. De beperkingen hebben betrekking op:

- a. maximale bouwhoogten;
- b. vogelaantrekkende functies;

- c. toegestane functies (zoals woningen).

2.8.8 Hoogbouw

De gemeente Amsterdam heeft in aanvulling op het Structuurplan een toetsingskader vastgesteld voor hoogbouw. Het doel is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Indien een hoogbouwplan buiten de Singelgracht 60 meter of hoger is, dient er een landsschapsstudie te worden voorgelegd aan de centrale raadscommissie.

Door het stadsdeel zijn richtlijnen voor hoogbouw in Amsterdam-Noord opgesteld. Daarbij is het stadsdeel ingedeeld in drie zone. Het plangebied De Bongerd maakt onderdeel uit van het deelgebied overwegend laagbouw. De overwegende bouwhoogte volgens de richtlijnen bedraagt 10 meter, terwijl de maximum bouwhoogte 20 meter bedraagt. Hoogbouwaccenten zijn niet toegestaan.

Aan hoogbouw is onder meer de minimale kwaliteitseis gesteld dat hoogteaccenten duidelijke oriëntatiepunten moeten zijn die geen verstoring van belangrijke zichtlijnen in Noord en de Binnenstad veroorzaken. Het uitzicht vanuit de groene scheggen en het landelijk gebied mag zo min mogelijk worden gedomineerd door hoogteaccenten. Verder moet windhinder op balkons en het maaiveld geminimaliseerd worden en hinderlijke schaduwwerking worden voorkomen.

De bouwhoogten in het plangebied wijken af van de richtlijnen van het stadsdeel. Mede in verband met deze afwijking is een HER verricht waaruit blijkt dat hogere bouwhoogten acceptabel zijn (zie paragraaf 4.9).

3 Beschrijving van het plan

3.1 De huidige situatie

3.1.1 Ontstaansgeschiedenis

Rond het jaar 1000 na Christus namen boeren de Noord-Hollandse veengronden in gebruik. Het graven van sloten zorgde voor een sterke inklinking van het land met desastreuze gevolgen. Storm en tij kregen steeds meer kans om de lage gronden op te slokken, wat dan ook gebeurde. Ook het gebied van De Bongerd veranderde in water en werd onderdeel van het stroomgebied van het IJ.

Om een snelle en korte verbinding met zee te krijgen werd tussen 1865 en 1876 het Noordzeekanaal aangelegd. Dat gebeurde door een doorgraving van de duinen in het westen, het afdammen van de dichtslibende IJ-mond naar de Zuiderzee en door een vaargeul uit te sparen bij de drooglegging van tien polders in het IJ. De laatste van deze inpoldering was polder VIII (de huidige Noorder IJpolder). Deze polder werd in 1878 drooggemalen waardoor De Bongerd weer veranderde van water naar land. Tussen de polders liet men zijkanalen open voor de uitwatering. Zijkanaal I, ten oosten van De Bongerd, is zo'n kanaal.



Afbeelding: kaart Scheltema met daarop enkele ingepolderde delen van het IJ (1900)

De ingepolderde grond werd bij veiling opgekocht door de gemeente Amsterdam, die de grond verpachtte voor agrarisch gebruik. Tussen 1919 en 1965 is het plangebied grotendeels in gebruik geweest als baggerdepot van de bij de havenwerken vrijkomende grond. Van 1965 tot 2001 is het westelijk en zuidelijk deel van het plangebied in gebruik geweest als volkstuinencomplex 'De Bongerd' (wat boomgaard betekent). Vanwege de ligging aan Zijkanaal I werd het oostelijk deel van het plangebied gebruikt als industriegebied 'Zijkanaal I'. Inmiddels is zowel het gebruik als volkstuinencomplex als bedrijventerrein beëindigd en is het plangebied braakliggend. De hijskraan op het voormalige bedrijventerrein herinnert nog aan de vroegere bedrijfsfunctie. Deze hijskraan ligt momenteel tijdelijk horizontaal.



Afbeelding: Zijkanaal I (links) en de hijskraan op het voormalige bedrijventerrein (rechts)

3.1.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied ligt momenteel grotendeels braak, in afwachting van de herontwikkeling tot de nieuwe woonwijk. Wel zijn er nog enkele wegen aanwezig. Via deze wegen zijn de woonboten te bereiken die in Zijkanaal I liggen aan de zijde van de Bongerd. De woonboten zijn verschillend van lengte, breedte en hoogte. De aangrenzende oever bij de woonboten is veelal in gebruik genomen als tuin en wordt van het openbaar gebied afgeschermd door middel van schuttingen en/of bergingen.



Afbeelding: braakliggend terrein (links) en woonboten in Zijkanaal I (rechts)

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009



Afbeelding: schuttingen en bergingen schermen de oever van Zijkanaal I af van het openbaar gebied

In de noordwesthoek is een deel van het voormalige volkstuinencomplex (tussen de Werktuigstraat en Druivenstraat) al grotendeels herontwikkeld (deelgebied 1). In het deelgebied zijn zeven bebouwingsvelden welke van elkaar worden gescheiden door smalle woonstraatjes. Een aantal bebouwingsvelden is momenteel nog in aanbouw waarbij het meest noordelijke bebouwingsveld (stempel 6) momenteel nog braak ligt.



Afbeelding: bebouwing in aanbouw (links) en smalle woonstraatjes tussen de bebouwingsvelden (rechts)

In de bebouwingsvelden zijn en worden diverse vrijstaande bouwblokken met 2, 3, 4 of 8 woningen gerealiseerd. De bouwblokken zijn drie- tot vierlaags en hebben een bouwhoogte van 9 tot 12 meter. Bij sommige bouwblokken met een oorspronkelijke bouwhoogte van 9 meter is een extra bouwlaag tot 12 meter gerealiseerd. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met het realiseren van een extra bouwlaag op drielaagse bebouwing (zie paragraaf 5.2).

In het deelgebied zijn/worden 9 verschillende typen bouwblokken toegepast, welke verspreid over het deelgebied voorkomen. Daardoor ontstaat per woonstraat een gevarieerd beeld. In totaal zullen in deelgebied 1 na oplevering meer dan 300 woningen worden gerealiseerd. Voor de invulling van het meest noordelijke bebouwingsveld (stempel 6) wordt in dit bestemmingsplan zoveel mogelijk aangesloten op de bepalingen van het geldende bestemmingsplan.

In deelgebied 1 wordt de overgang tussen privé en openbare ruimte gevormd door beukenhagen. Deze beukenhagen zijn daarmee een belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige beleving van het deelgebied.



Afbeelding: verschillende woonblokken per woonstraat



Rondom de bouwblokken zijn tuinen of erven gerealiseerd. Vanwege de breedte van de meeste woonstraatjes vindt parkeren plaats in de gebouwde parkeervoorzieningen in de bouwblokken of op speciaal aangelegde parkeerplaatsen in de tuin. Verder zijn er enkele parkeerterreintjes tussen de bouwvlakken gerealiseerd. Incidenteel zijn er enkele parkeerplaatsen in de woonstraatjes aanwezig.



Afbeelding: parkeervoorzieningen in de tuin (links) en parkeerterreintjes tussen de bouwvlakken (rechts)

3.2 Stedenbouwkundig Plan De Bongerd

Op 10 januari 2007 is het Stedenbouwkundig Plan De Bongerd (SPDB) vastgesteld door de stadsdeelraad. Het SPDB is een aanpassing van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) uit 1999 en het Stedenbouwkundig Plan (SP) uit 2003 die beide voor De Bongerd zijn opgesteld. Het SPDB uit 2007 vormt het kader voor de verdere herontwikkeling van De Bongerd (exclusief het al gerealiseerde deelgebied 1).

Op basis van het SP 2003 is deelgebied 1 gerealiseerd. Bij het ontwikkelen en realiseren van deelgebied 1 is het SP 2003 geëvalueerd. Uit deze evaluatie kwam naar voren dat in het SP 2003 teveel woningen van hetzelfde type waren opgenomen waardoor er bij volledige realisatie een te beperkte afzetmarkt zou zijn. Daarnaast bleek dat de bouwkosten van het gerealiseerde woningtype met telkens 2, 3, 4 of 8 woningen per bouwblok erg hoog waren en de woonblokken dicht op elkaar waren gerealiseerd. Naast de woningen zijn ook de wegenstructuur, het waterontwerp en de wijze van saneren nog eens kritisch tegen het licht gehouden. Dit heeft onder meer geleid tot het realiseren van meer eengezinswoningen in een lagere dichtheid, het schrappen van de wijkontsluiting via een rotonde, het aanpassen van de wegenstructuur en het schrappen van de beoogde versmalling van een deel van Zijkanaal I. Al met al bleek het noodzakelijk te zijn om een nieuw SP vast te stellen waarin een ander woningbouwconcept is vastgelegd.

In het navolgende wordt ingegaan op achtereenvolgens het landschappelijk kader en kanaaloever, de stedenbouwkundige structuur, het inpassen van de woonboten langs Zijkanaal I, het programma, verkeer en parkeren en verschil tussen het bestemmingsplan en het SP.

3.2.1 Landschappelijk kader en kanaaloever

De Bongerd ligt op een prachtige locatie, namelijk in de “gouden bocht” van Zijkanaal I, in directe verbinding met het IJ. Samen met de Waterlandse Zeedijk, de Wilmkebreekpolder, de Kadoelbreek en het groengebied rond de Nieuwe Gouw vormt het een groene verbinding tussen het landschap van Waterland met zijn sloten, weilanden en dorpen enerzijds en de IJ-oever met hun industrieel verleden, bedrijvigheid, nautiek en grootstedelijke ontwikkelingen anderzijds. Het is één van de groene lobben die kenmerkend zijn voor de stedenbouwkundige landschappelijke structuur van Amsterdam-Noord.

Het gebied van het Zijkanaal I aan de Bongerdzijde is momenteel echter versnipperd. Het inmiddels gesloopte oude bedrijventerrein lag weggestopt in de bocht van het kanaal en maakte het water onbereikbaar vanuit de achterliggende wijken. De woonboten met tuinen schermen het water af. Het twee kilometer lange Zijkanaal I vormt, door het ontbreken van bruggen, een barrière voor langzaam verkeer. Het gebied geeft in zijn geheel de indruk van een verwaarloosd en ongestructureerd stuk stad. Het is van groot belang de groene lob te behouden en te versterken, ook gezien de enorme ontwikkeling die Noord de komende periode doormaakt. Een grote ingreep als het bouwen van een nieuwe woonwijk is dé kans om de landschappelijke kwaliteiten van dit deel van Noord te versterken. Het Zijkanaal I en haar heringerichte groene oevers kunnen een nieuw landschapselement in de groenstructuur van Noord vormen. En zo de blauw-groene drager voor het plangebied en de omgeving worden.

3.2.2 Stedenbouwkundige structuur

Eén van de kenmerken van Noord is dat de verschillende wijken onderling sterk van karakter verschillen. Tuindorp Oostzaan verschilt van de Molenwijk zoals De Banne verschilt van de Van der Pekbuurt. De wijken liggen als enclaves losjes tegen elkaar en worden gescheiden door groenzones, ontsluitingswegen en waterpartijen.

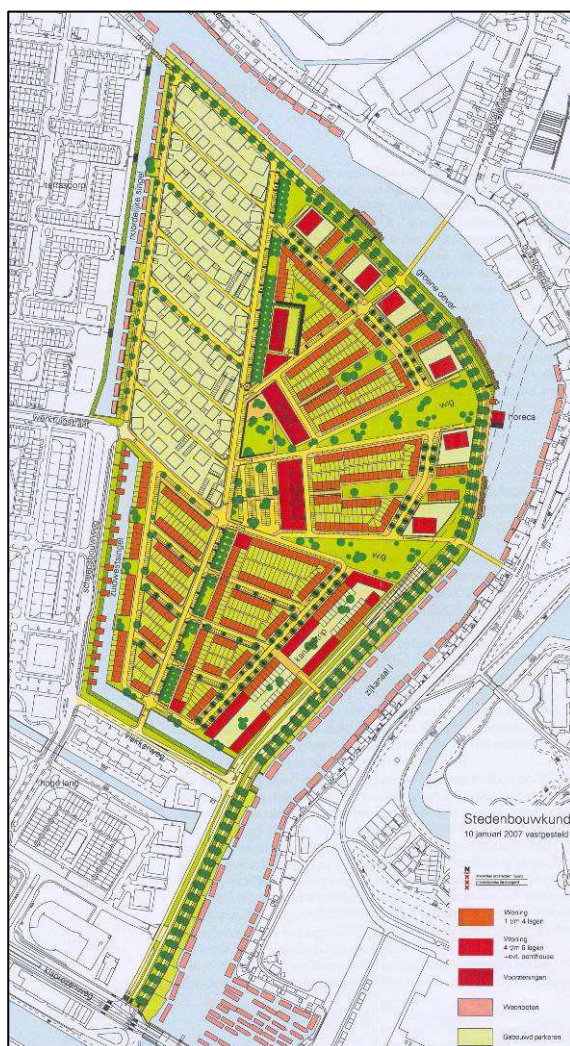
Bij De Bongerd wordt het water ingezet om de wijk te verzelfstandigen. Het water komt als een 20 meter brede singel aan de west- en zuidkant van het plan te liggen.

De groene drager in het plan is de Boomgaardlaan, geflankeerd door een bomenrij in het gras. Halverwege de laan ligt een bomenweide, met daar omheen de voorzieningen, zoals een supermarkt en een brede school.

De interactie tussen De Bongerd en de omgeving wordt versterkt door de introductie van twee groene, wigvormige ruimtes dwars op de oever, die gekoppeld zijn aan de centrale groenzone. Wonen in De Bongerd, wordt zo wonen aan het Zijkanaal I. De bebouwing langs het Zijkanaal I mag daarom geen gesloten wand vormen, maar dient een transparant beeld op te leveren.

De wijze waarop de wijk wordt ontsloten ondersteunt de ruimtelijke structuur van het plan. De Bongerd krijgt twee entrees: één vanaf de Vlakkerweg aan de zuidkant en één ter hoogte van de Werktuigstraat aan de westkant. De wegen in de wijk worden ingericht als 30 km-zone en er zijn in principe geen vrij liggende fietspaden nodig.

De hoofdfietsroutes, gebaseerd op het hoofdnet fiets van het stadsdeel, bestaan uit een oostwest hoofdroute dwars door de wijk, die via een brug over het Zijkanaal I (de Bannebrug) de wijk en achterliggende buurten met de voorzieningen en het centrum van Noord en de binnenstad verbindt. Langs het Zijkanaal I komt een noordzuidverbinding die aansluit op de doorgaande fietsroute naar het buitengebied, de binnenstad en de IJ-oever. Deze route wordt voor een deel gebruikt als ontsluitingsweg van de woonboten langs het Zijkanaal I. De noordzuidverbinding sluit door middel van een brug aan op de fietsroute aan de overzijde van het Zijkanaal I.



Afbeelding: plankaart SPDB

De woonbuurten die in de hierboven beschreven stedenbouwkundige opzet een plek krijgen, zijn beperkt van omvang. Per buurt zijn er ongeveer 120 woningen. Bij de opzet van de verschillende buurten, de inrichting van de openbare ruimte en de woningtypen is inspiratie gezocht bij de Noordse tuindorpen, zoals tuindorp Nieuwendam. Enkele kenmerken hiervan zijn: kleinschalig, groen, een ensembleachtige benadering van de architectuur en een fijnzinnige interactie tussen bebouwing en openbare ruimte.

- De groene oever en de singels

Het Zijkanaal I en de groene oevers worden een nieuw landschapselement binnen de lobbenstructuur en de blauw-groene drager voor het plangebied en de omgeving. Door middel van een dubbele bomenrij en een doorgaande route aan een groene oever ontstaat een landschappelijke zone waarin de relatie land-water de hoofdrol speelt. Een doorgaande fietsroute langs het kanaal verbindt de IJ-oevers via één of twee bruggen over het kanaal met Waterland.

De relatie tussen land en water kan op diverse manieren worden vormgegeven. Bijvoorbeeld door het plaatsen van steigers, het verbeteren van het zicht op het kanaal en het beter toegankelijk maken van het water via een grastalud. Het doorbreken van de wand die momenteel wordt gevormd door de woonboten met tuinen, is daarbij van groot belang. Een juiste inrichting van de groene oever met rietoevers kan de ecologische waarde van het kanaal verbeteren. De oude kraan van betoncentrale Mebin kan op de bestaande loswal een nieuwe plek krijgen. Een horecapaviljoen aan het water kan de recreatieve waarde vergroten.

De singels begrenzen De Bongerd aan de west- en zuidkant en zijn ruim 20 meter breed. Aan en in de singels komt een zeer gevarieerd woonmilieu.

In de noordwestelijke singel is plaats voor woonboten. Hier is plek gereserveerd voor de woonboten die vanuit het Zijkanaal I verplaatst (moeten) worden. Daarnaast wordt een aantal nieuwe ligplaatsen gecreëerd. De woonboten worden op twee plaatsen onderbroken door een openbare plek, zodat het water ook voor andere bewoners zichtbaar en bereikbaar wordt. Dit singeldeel heeft een open verbinding met het Zijkanaal I aan de noordzijde via een brug met een uitneembaar deel (de Druivenbrug).

In de zuidwestelijke singel komen woningen gedeeltelijk in het water te staan. Deze woningen zijn te bereiken vanaf de Scheepsbouwweg. Aan de oostzijde van deze waterwoningen komen woningen die met de achtertuin aan het water grenzen. Deze rij woningen wordt op drie plaatsen onderbroken door een openbare plek, zodat ook hier zicht op het water ontstaat vanuit de achterliggende woonstraten en het water bereikbaar wordt.

In het meest zuidelijke deel van de singel komen geen woningen. Hier ligt de hoofdentree van de wijk en kruist de eventuele Bongerdweg het water. De singels krijgen een ecologische oever met een brede rietkraag.

- De Boomgaardlaan en de bomenweide

De Boomgaardlaan is de groene ruggengraat van het tuindorp. Deze hoofdweg wordt geflankeerd door een 15 meter brede parkstrook waarin een aantal bomen staat. Aan beide zijden van de laan komen eengezinswoningen in drie woonlagen, met de voorzijde aan de laan. Op de hoeken staan appartementenblokken in vier lagen. Het bestaande KPN gebouw staat in de rooilijn van deze bebouwing. Ook de bebouwing aan de rand van deelgebied 1 is gericht op de laan. In de parkstrook is op een aantal plekken speelvoorzieningen gesitueerd.

Ter hoogte van de school en de supermarkt verbreedt de parkstrook zich tot een bomenweide waarin geparkeerd wordt en een speeltuin is opgenomen die gecombineerd wordt met het schoolplein. Vanuit de bomenweide is, via de groene wiggen, de kanaaloever bereikbaar en de ruimte van het Zijkanaal I zichtbaar.

Rond de bomenweide liggen de school en de supermarkt. De supermarkt maakt deel uit van de bebouwing aan de oostzijde, met boven de winkel woningen. Aangrenzend is een grote parkeerplaats voor personeel, klanten van de supermarkt en bewoners van de appartementen.

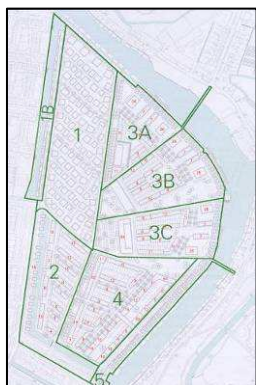
De Brede School, waarin ook de naschoolse opvang, de gymzaal, de peuterspeelzaal en indien mogelijk het kinderdagverblijf ondergebracht worden komt aan de noordoostzijde van de bomenweide. Aan de Boomgaardlaan zijn voldoende parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen.

- De wiggen

De groene wiggen versterken de relatie van De Bongerd met het omliggende landschap. Het zijn vensters op de omgeving. Het Zijkanaal I en de Waterlandse Zeedijk zijn tot ver in het plangebied zichtbaar, de weidsheid van Waterland is zelfs vanaf de centraal gelegen bomenweide voelbaar. De wiggen zijn ingericht met extensief beheerd bloemrijk gras waarin boomgroepen staan en voor kinderen speelplekken worden gecreëerd.

- De woonbuurten

Het plangebied bestaan uit een aantal deelgebieden, die ieder zijn te beschouwen als woonbuurt.



Afbeelding: deelgebieden in De Bongerd

In het noordoostelijk deel liggen drie buurten (deelgebied 3A, B en C). Het zijn kleine tuindorpjes gekenmerkt door een rijke schakering van openbare ruimtes met een groen karakter. De drie buurten bestaan uit eengezinswoningen aan de binnenzijde van het plan en appartementengebouwen aan de kanaalzijde. De buurten 3B en 3C worden van elkaar gescheiden door de groene wiggen. Deze twee buurten hebben ieder een centraal gelegen groene ruimte die een verbinding vormt met de kanaaloever. Rondom elke buurt ligt een straat waar het parkeren plaatsvindt. Het binnenste deel van de buurt is autovrij.

Aan het water liggen appartementengebouwen van zes lagen en een penthouse afgewisseld met rijen woningen in vier lagen. Deze bieden uitzicht over het water en het achterliggende landschap. De appartementengebouwen en de 4 laagse rijen zijn steeds per twee gegroepeerd op of aan een parkeerbak.

Het stratenpatroon van deelgebied 1 wordt voortgezet in het zuidwestelijk deel van het plan, deelgebied 2. Op deze manier blijft deelgebied 1 een vanzelfsprekend onderdeel van het plan. In tegenstelling tot deelgebied 1 komen in deelgebied 2 voornamelijk aaneengesloten rijen met eengezinswoningen met een tuin. Er wordt geparkeerd op straat. De koppen van de rijwoningen in deelgebied 2 liggen met de voorzijde aan de Boomgaardlaan.

De Kanaalstrip (deelgebied 4) is het plandeel dat direct grenst aan de Bongerdweg, het eventueel in de toekomst aan te leggen bovengrondse deel van de verbinding IJdoornlaan – Klaprozenweg. Ook hier komt gestapelde bebouwing die uitzicht biedt op het Zijkanaal I. De oostzijde van de strook heeft een dove gevel, de westzijde is juist geluidsluw. De exacte situering van de eengezinswoningen en de appartementen gebeurt in de uitwerkingsfase.

3.2.3 Inpassen woonboten Zijkanaal I

Het SPDB spreekt de ambitie uit het Zijkanaal I en haar groene oevers de blauw-groene drager voor het plangebied en de omgeving te laten worden. Op dit moment vormen de woonboten met tuinen echter een barrière tussen land en water. De tuinen van de meeste boten zijn afgeschermd door hoge schuttingen, schuren en garages. De boten oriënteren zich op het water, de landzijde is de achterkant. Contact met het water vanaf de routes voor langzaam verkeer ontbreekt en de ruimte van het Zijkanaal I en de groene ruimte aan de overzijde is nauwelijks waarneembaar. Om de hiervoor beschreven ambitie te realiseren wordt er voor de aanwezige woonboten voorgesteld ze op de hieronder beschreven manier in te passen.

Alle woonboten, met uitzondering van de boten die (eventueel) moeten worden verplaatst voor de bruggen en singels, kunnen in principe in Zijkanaal I blijven liggen maar bij vervanging geldt het volgende:

- Maximale hoogte boot wordt 4 meter boven 0,40 meter – NAP (het gemiddelde waterpeil);
- Woonboten mogen uit maximaal 2 woonlagen bestaan;
- Het maximaal aantal te realiseren m² is: huidige lengte x huidige breedte x 2 (lagen);

Dit betekent dat op den duur woonboten van 6 meter hoog, bij vervanging zullen verdwijnen. In de noordelijke singel is wel plaats voor woonboten tot 6 meter boven de waterspiegel. Vrijwillige verplaatsing van Zijkanaal I naar de noordelijke singel is mogelijk.

Het water zal ter plaatse van de woonboten een diepte van circa 2 meter hebben. De maximale diepgang van woonboten zal daarom 1,4 meter vanaf de waterlijn zijn. Bij een grotere diepgang is er, mede vanwege slibvorming, geen goede doorstroming van het water meer mogelijk.

Naast de maatvoering van de woonboten vindt er verder een aanpassing van de maat en inrichting van de tuinen plaats. Voorgesteld wordt om de tuinen op te knappen. De diepte wordt 6 meter vanaf de waterlijn en de erfafscheiding bestaat uit een lage haag. Daar waar de boten meer dan 5 meter uit elkaar liggen, kan een openbare oever gemaakt worden.

Langs de tuinen komt een ventweg. Deze maakt deel uit van de groene route langs Zijkanaal I met een dubbele bomenrij. Het is de toegangsweg voor de woonboten en er kan worden geparkeerd.

Vijf woonboten liggen op een locatie waar een fietsbrug of singel gepland is. Het gaat om drie locaties:

- de aansluiting van de zuidelijke singel op Zijkanaal I;
- de zuidelijke loop/fietsbrug (de Bannebrug);

- de aansluiting van en de brug over de Noordelijke singel op Zijkanaal I (de Druivenbrug).

Voor deze boten zijn twee alternatieven aanwezig. Als eerste mogelijkheid zijn er de bestaande plekken die vrijkomen in het Zijkanaal I doordat woonboten vertrekken naar bijvoorbeeld de noordelijke singel. De tweede mogelijkheid is de nieuw aan te leggen noordelijke singel waar plaats is voor circa 17 woonboten. Ten aanzien van de woonboten ter plaatse van de Bannebrug is in het bestemmingsplan uitgegaan van de bestaande situatie, wat inhoudt dat de woonboten positief bestemd zijn. In het bestemmingsplan is wel rekening gehouden met de eventuele realisatie van de Bannebrug door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Deze wijzigingsbevoegdheid zal pas worden toegepast indien de betreffende woonboten zijn verplaatst dan wel nadat overeenstemming met de betreffende belanghebbenden is bereikt over verplaatsing. Om de wijzigingsbevoegdheid te kunnen toepassen zal tevens de financiële uitvoerbaarheid van de Bannebrug dienen te worden aangetoond.

Omdat woonboten niet worden genoemd in de Wet geluidhinder zijn er formeel geen normen vastgelegd voor woonboten. Het stadsdeel Amsterdam-Noord vindt wonen op het water net als wonen op het land een volwaardige woonvorm. Zij vindt het daarom gewenst dat de geluidsbelasting op gevels van de woonboten veroorzaakt door de eventuele aanleg van de nieuwe Bongerdweg maximaal 48 dB mag bedragen. Om aan deze wens te kunnen voldoen is in de situatie met tunnel een geluidsscherm nodig tussen de eventuele Bongerdweg en ventweg.

In de situatie zonder de eventuele Bongerdverbinding is de geluidsbelasting voor de woonboten maximaal 1 dB hoger dan de door het stadsdeel gewenste waarde van 48 dB. Dit is voor het plan acceptabel.

3.2.4 Inpassen woonboten noordelijke singel

In de noordelijke singel is plaats voor circa 17 woonboten. De ligplaatsen zijn verdeeld over drie clusters, telkens onderbroken door openbare ruimtes aan het water. Alle ligplaatsen zijn van de weg afgescheiden door een haag van 1,40 meter hoog, waardoor er een eenduidig en rustig beeld langs de straat ontstaat.

Op de ligplaatsen kunnen zowel nieuwe woonboten een plek krijgen als woonboten uit Zijkanaal I die verplaatst moeten worden. Voor deze laatste groep zijn vier ligplaatsen met een grotere lengte opgenomen (maximum lengte woonboot 20 meter). De overige ligplaatsen zijn voor woonboten met een maximale lengte van 15 meter. Eventueel is daarbij ter plaatse van twee ligplaatsen van 15 meter plek voor één bestaande woonboot met een lengte van maximaal 30 meter.

De onderlinge afstand tussen de woonboten is minimaal 4 meter. De woonboten liggen op circa 2 meter uit de oever. Ten behoeve van het vrijhouden van de oever worden er aanvullende randvoorwaarden gesteld aan overbouwingen van het water.

De woonboten mogen, in afwijking van wat in het Zijkanaal I is toegestaan, maximaal 6 meter hoog worden boven de waterlijn. De maximale diepgang is hier 1,40 meter om ervoor te zorgen dat er voldoende ruimte voor de doorstroming van het water overblijft.

Ten behoeve van een vrije doorvaartbreedte van 9 meter is de breedte van een waterkavel maximaal 7 meter.

Om ervoor te zorgen dat het zicht vanaf de straat richting het water niet wordt geblokkeerd, zullen er randvoorwaarden gesteld worden aan wat er aan bergingen of andersoortige kleine bouwwerken in de bij de ligplaatsen behorende tuinen is toegestaan.

3.2.5 Programma

In De Bongerd (inclusief deelgebied 1) wordt minimaal het volgende programma gerealiseerd:

- circa 1.300 woningen;
- circa 4.000 m² b.v.o. brede school met circa 975 m² buitenruimte;
- circa 1.500 m² b.v.o. supermarkt, overige detailhandel en horeca I, (exclusief laad- en losdock);
- circa 150 m² b.v.o. multifunctionele ruimte;
- circa 200 m² b.v.o. horeca in Zijkanaal I;
- bestaande ligplaatsen voor woonboten in Zijkanaal I en nieuwe ligplaatsen in de noordelijke singel.

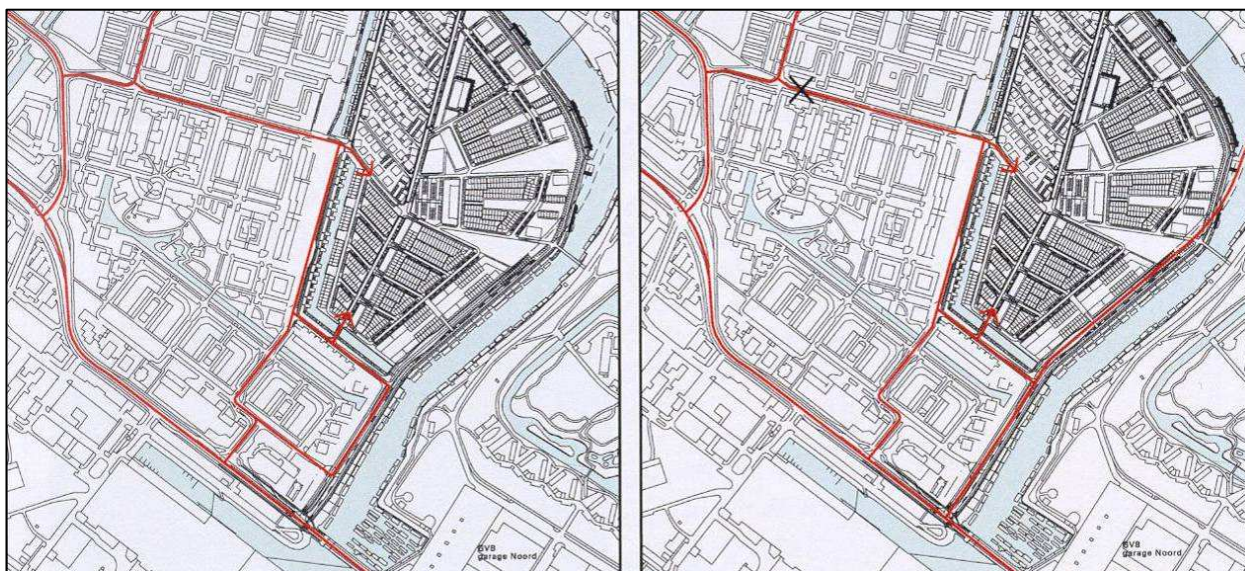
De voorgaande getallen en oppervlaktes kunnen nog wijzigen omdat de exacte aantallen in een later stadium worden bepaald of als gevolg van een veranderende markt of ambitie.

3.2.6 Verkeer en parkeren

- Tunnel

Het is de bedoeling dat in het plangebied een bovenwijkse autoverbinding (de Bongerdverbinding) wordt gerealiseerd tussen Klaprozenweg en IJdoornlaan. Deze verbinding zal halverwege het plangebied via een tunnel onder Zijkanaal I doorgaan. Om sluipverkeer tussen de Bongerdverbinding en de Cornelis Douwesweg te voorkomen zal de Werktuigstraat ter hoogte van de Pomonastraat worden afgesloten voor auto's. Alleen de bus kan doorrijden. Blijkens verkeersonderzoek heeft een dergelijke knip een gunstig effect op een groot aantal wegen. Het verkeer maakt dan hoofdzakelijk gebruik van grotere wegen die voldoende capaciteit hebben. In geval van een Bongerdverbinding is een knip in de Werktuigstraat noodzakelijk omdat het anders te druk zou worden op o.a. de Vlakkerweg. Zolang de Bongerdverbinding niet is aangelegd is een knip niet noodzakelijk.

Medio 2009 neemt de gemeenteraad een besluit over de Bongerdverbinding / de tunnel, cq de financiering ervan; één en ander conform het besluit van B&W d.d. 7 oktober 2008. Daarom kan de tunnel nu niet in dit bestemmingsplan worden opgenomen. Om de geplande ontwikkeling van de Bongerd niet te stagneren wordt dit voorliggende bestemmingsplan "zonder tunnel" in procedure gebracht. Daarnaast is de Bongerdverbinding in twee verschillende bestemmingsplangebieden gelegen: aan de ene kant het bestemmingsplan "De Bongerd - Zijkanaal I" en aan de andere kant het bestemmingsplan "Kadoelen – Oostzanerwerf". Het is daarom juridisch-planologisch gezien juister om voor de Bongerdverbinding één separaat bestemmingsplan op te stellen en in procedure te brengen. Dit bestemmingsplan voor de Bongerdverbinding wordt voorafgaand aan het gemeenteraadsbesluit opgesteld en direct na dit besluit in procedure gebracht.



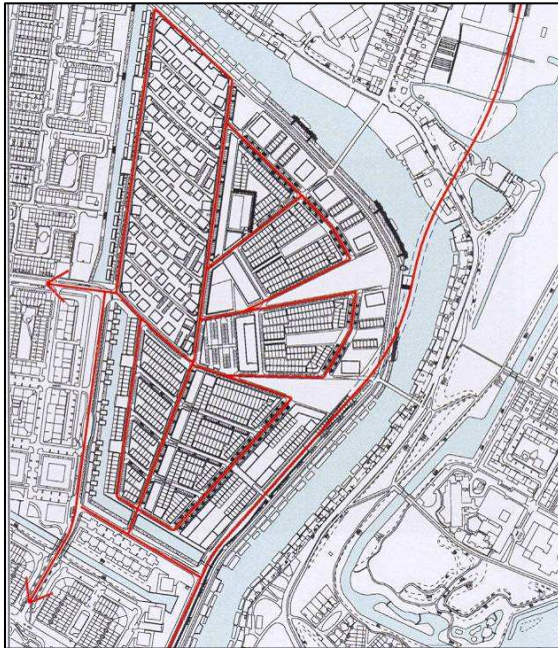
Afbeelding: situatie zonder Bongerdverbinding en zonder knip (links) en situatie met Bongerdverbinding en met knip (rechts)

- Autoverkeer

De Bongerd krijgt twee entrees. De Scheepsbouwweg ontsluit de westelijke kant en de Boomgaardlaan en de Vlakkerweg ontsluiten vooral de oostelijke kant van de Bongerd. De Vlakkerweg dient daartoe te worden heringericht. Naast de bestaande Vlakkerweg, die als woonstraat gaat fungeren, komt een nieuw wegprofiel dat de Scheepsbouwweg en de Bongerdweg verbindt. Op deze manier wordt het autoverkeer verdeeld en is er in de gehele wijk een lage verkeersintensiteit. De Vlakkerweg en Scheepsbouwweg

worden ingericht als 50km-straten. De interne buurt- en woonstraten in De Bongerd worden ingericht als 30 km-zone, er zijn hier geen vrijliggende fietspaden nodig.

Voor de woonboten lang het Koppelingpad en de Verstuiverstraat wordt een ontsluitingsweg aangelegd. De ontsluitingsweg is eenrichtingsverkeer van zuid naar noord. Aan de noordzijde sluit de ontsluitingsweg ter hoogte van de zuidelijke loop/fietsbrug (de Bannebrug) aan op de buurtwegen van de wijk.



Afbeelding autostructuur)

Medio 2013 zal de Klaprozenweg worden verbreed zodat deze weg voldoende capaciteit zal hebben om het verkeer op de Klaprozenweg voldoende te kunnen afwikkelen.

In juli 2007 zijn door Goudappel Coffeng kruispuntenberekeningen voor De Bongerd uitgevoerd. Het onderzoek heeft zowel betrekking op de situatie zonder tunnel en zonder knip als de situatie met tunnel en met knip.

Voor de situatie zonder tunnel en zonder knip is onder meer gekeken of:

- de kruispunten van De Bongerd met de Werktuigstraat en de Vlakkerweg zonder verkeersregelinstallatie afgewikkeld kunnen worden;
- vanwege de bushaltes of de Scheepsbouwweg en de Werktuigstraat er sprake is van voldoende oversteekbaarheid of dat een fysieke geleider voor overstekende voetgangers nodig is.

Voor de situatie met tunnel en met knip is gekeken of:

- de kruisingen Boomgaardlaan-Vlakkerweg en Vlakkerweg-Koppelingpad zonder verkeersregelinstallatie afgewikkeld kunnen worden;
- de oversteekbaarheid van de Vlakkerweg voldoende is.

Uit het onderzoek blijkt dat de kruispunten Vlakkerweg-Boomgaardlaan, Werktuigstraat-Scheepsbouwweg en Scheepsbouwweg-Vlakkerweg (en daarmee dus ook de genoemde wegen) voldoende capaciteit hebben om het verkeer na realisatie van De Bongerd af te wikkelen zonder verkeersregelinstallatie, zowel in de situatie met tunnel en knip als de situatie zonder tunnel en knip. Voor de situatie met tunnel en knip geldt voor het kruispunt Vlakkerweg-Bongerdweg dat een kruising met verkeersregelinstallatie nodig is om het verkeer van De Bongerd goed af te wikkelen indien de configuratie van de Bongerdweg bestaat uit één rijstrook per richting (afslaand en rechtdoorgaand).

Ten aanzien van de oversteekbaarheid van de verschillende wegen geldt dat een vluchtheuvel of middenberm noodzakelijk is om te zorgen voor goede oversteekbaarheid.

Op basis van de kruispuntenberekeningen kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van De Bongerd niet tot verkeersknelpunten zal leiden.

- Openbaar vervoer

Er rijden vier buslijnen langs het plangebied. Over de Scheepsbouwweg rijden de bussen 35 (Molenwijk/CS), 37 (Molenwijk/Buikslotermeerplein/Amstelstation) en 38 (Molenwijk/Nieuwendam Amerbos). Bus 92 (CS/Zaandam) rijdt over de Landsmeerderdijk. De haltes voor deze buslijn zijn in de toekomst vanuit de wijk te bereiken via de twee loop/fietsbruggen over het Zijkanaal I (de Kadoelenbrug en de Bannebrug).

De Klaprozenweg is onderdeel van het netwerk Hoogwaardig Openbaar Vervoer bus. Momenteel rijden er enkele buslijnen via de Klaprozenweg.

Momenteel wordt in Amsterdam-Noord de Noord-zuidlijn aangelegd. Deze metrolijn verbindt Amsterdam-Noord met het centrum van Amsterdam en de Zuidas. De Bongerd komt op circa 1,5 kilometer van de Noord-zuidlijn te liggen.

- Parkeren

Voor parkeren in De Bongerd wordt, met uitzondering van deelgebied 1, uitgegaan van een norm van maximaal 1,3 parkeerplaats per woning. Dit is inclusief een component van 0,1 voor bezoekers. In deelgebied 1 is een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning gerealiseerd.

In De Bongerd komen twee manieren van parkeren voor:

- openbaar, op het maaiveld, meestal gesitueerd bij de eengezinswoningen.
- gebouwd parkeren, dit wordt onder de bebouwing langs Zijkanaal I toegepast.

- Fietsnetwerk

In het rapport 'Hoofdnet Fiets in Amsterdam-Noord' (2002) is het hoofdnet fiets voor dit stadsdeel weergegeven. Het Hoofdnet Fiets is vastgesteld en maakt onderdeel uit van het fietsbeleid van de gemeente Amsterdam.

In de omgeving van De Bongerd is een aantal fietsroutes als onderdeel van het hoofdfietsnetwerk aanwezig (onder andere Werktuigstraat, Klaprozenweg en Appelweg). Het Zijkanaal I vormt echter een behoorlijke barrière in het fietsnetwerk, waardoor de oost- en westzijde over een behoorlijke afstand van elkaar zijn gescheiden.

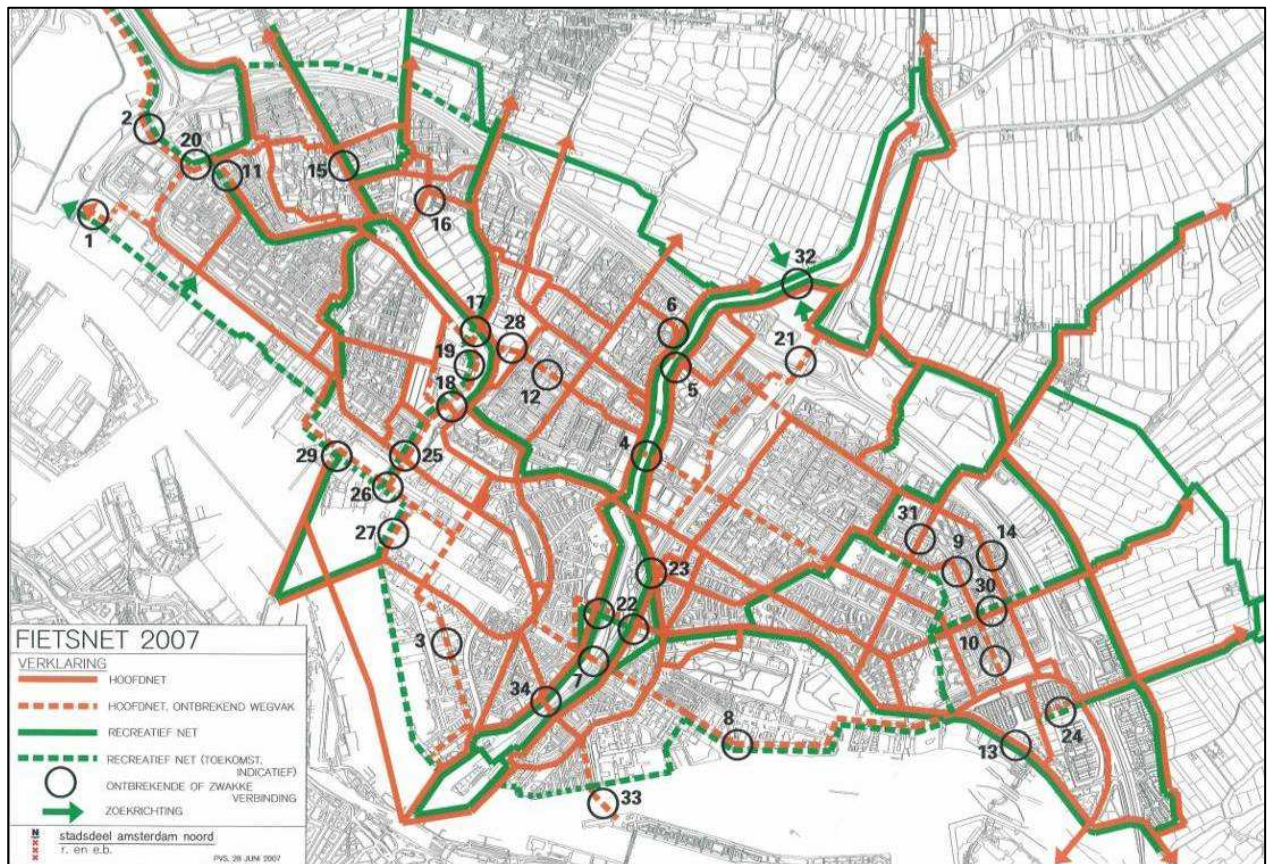
In het bovengenoemde rapport worden dan ook twee bruggen aangegeven om de barrière van het Zijkanaal I te verminderen en het netwerk te completeren.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

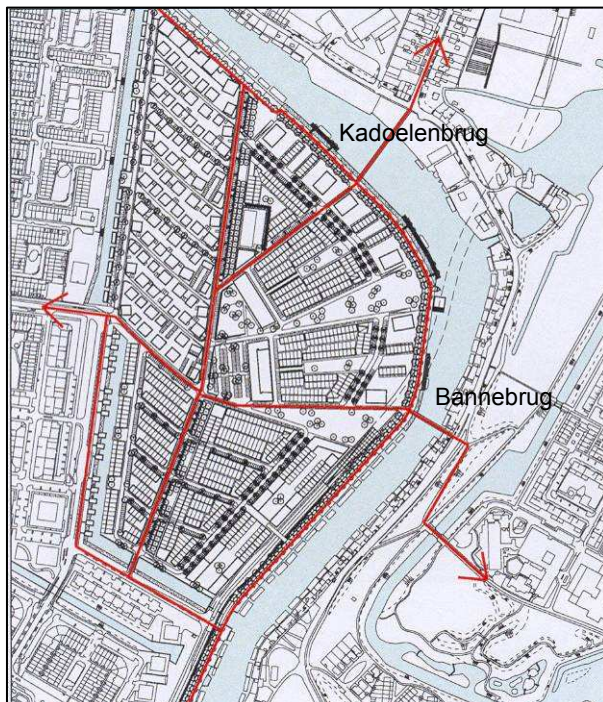
27 mei 2009



Afbeelding: hoofdnet fiets Amsterdam-Noord

Het fietsnetwerk in De Bongerd volgt gedeeltelijk de hoofdstructuur voor de auto en wordt aangevuld met speciale kortsluitende hoofdroutes voor fietsers o.a. over het Zijkanaal I. Fietsstroken of fietspaden langs de hoofdstructuur van de auto zijn nodig uit oogpunt van veiligheid (conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig). Met de extra kortsluitende hoofdroutes speciaal voor fietsers wordt de maaswijdte van het netwerk voor de fiets verkleind, zodat men altijd snel op een hoofdfietsroute kan komen. De maaswijdte van het fietsnetwerk bedraagt tussen de 400 en 600 meter om te komen tot goede verbindingen ("Handboek verkeer- en vervoerkunde", zoals dat eveneens door het stadsdeel wordt gebruikt). Door deze maaswijdte wordt de bereikbaarheid van bestemmingen met de fiets verhoogd en het fietsgebruik gestimuleerd. Het is dus van belang dat de ontbrekende schakels in het hoofdnet voor de fiets snel worden gerealiseerd.

De onderliggende fietsstructuur vormt de schakel tussen de hoofdroutes en de woningen. De basis is een rasterstructuur binnen de wijk met een maaswijdte van ongeveer 250 m afstand. De rasterstructuur sluit logisch, veilig en direct aan op de hoofdstructuur met een maaswijdte van 400 tot 600 meter.



Afbeelding: fietsstructuur

- Fietsgebruik

Uit het OVG (Onderzoek VerplaatsingsGedrag, uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek) blijkt dat de gemiddelde ritlengte met de fiets tussen de 1 en 2,5 kilometer ligt. Inzoomend op de situatie in Amsterdam blijkt dat de gemiddelde ritlengte voor de fiets iets hoger ligt, namelijk rond de 3,5 km. Specifiek voor Amsterdam Noord blijken de ritten met de fiets over een gemiddelde lengte van 3,8 km plaats te vinden. Onder andere de beperkte doorstroming en de dure parkeerplaatsen leiden tot een verhoogd fietsgebruik naar verder weg gelegen bestemmingen.

- De Fietsbruggen

In het stedenbouwkundig plan voor De Bongerd zijn (conform het Hoofdnet Fiets) twee bruggen opgenomen. Eén aan de noordzijde, ter hoogte van de Kadoelenweg (de Kadoelenbrug) en één aan de oostzijde, ter hoogte van het Barkpad (de Bannebrug).

Ontbrekende schakels tussen de bestaande fietsroutes worden door de aanleg van de bruggen en een fietsroute langs het kanaal opgeheven en de barrière van het Zijkanaal I wordt verminderd. Er ontstaat zo een maaswijdte van 400 tot 500 meter met fietsverbindingen. Dit past goed binnen de maaswijdte van maximaal 400 tot 600 meter voor het hoofdfietsnet².

De bruggen zijn vanuit het Hoofdnet Fiets overgenomen in het Stedenbouwkundig Plan. In de stedenbouwkundige structuur is hiermee rekening gehouden. De verkeersstructuur en de plannen sluiten goed op elkaar aan en de bruggen maken een logisch onderdeel hiervan uit.

De bruggen hebben een belangrijke functie (behoorlijke vermindering van de omrijafstanden) op de korte verplaatsing binnen een kilometer aan beide zijden van het Zijkanaal I, met name de Bannebrug. De bruggen hebben ook een belangrijke functie in de langere verplaatsingsafstanden. In de noord-zuid-richting wordt het buitengebied met het centrum van Amsterdam verknoopt en in de oost-westrichting wordt het centrum van Amsterdam-Noord directer aangesloten op de woongebieden.

De bruggen zijn van belang voor de bestaande functies en voor de (ruim) 1.300 nieuwe woningen, de school en de supermarkt in De Bongerd.

Naast de functie voor fietsers hebben de bruggen ook een functie voor voetgangers om het Zijkanaal I over te steken. De groenstructuur, woningen (ook de woonboten) en het seniorencomplex aan de

² algemene verkeerskundige verkeersaanbeveling conform ontwerpwijzer fiets nr. 230, CROW)

oostzijde wordt met de Bannebrug voor bewoners van De Bongerd lopend bereikbaar. Omgekeerd komen de school, supermarkt en woningen (en woonboten) in De Bongerd voor de woningen aan de oostzijde veel beter binnen bereik.

Over de Landsmeerderdijk/Buiksloterdijk loopt een busroute. De bus halteert ter hoogte van het Barkpad en de Kadoelenweg. De voorgestelde bruggen geven een directe verbinding met deze bushaltes.

De Kadoelenbrug is lang onderdeel van de plannen geweest omdat deze met name aansluit op de noord-zuid-route richting Landsmeer en van belang is als verbinding in een 'recreatieve', lange afstandsroute. Inmiddels is bekend dat de Kadoelenbrug niet gerealiseerd zal gaan worden. In plaats van de Kadoelenbrug is in het bestemmingsplan daarom rekening gehouden met een brug nabij Landsmeerderdijk 140. Deze brug is reeds in het geldende bestemmingsplan mogelijk gemaakt, de gronden aan beide zijden van het kanaal zijn al in eigendom van het stadsdeel, er hoeft geen bestaande ligplaats voor woonboten te worden opgeheven en de brug kan snel gerealiseerd worden. De brug nabij Landsmeerderdijk 140 ligt circa 150 meter oostelijker dan de voorgenomen Kadoelenbrug en wordt daarom als acceptabel alternatief beschouwd in de noord-zuid-route richting Landsmeer. De precieze ligging van de brug nabij Landsmeerderdijk 140 staat nog niet vast, vandaar dat in het plangebied rekening is gehouden met een zoekgebied. Dat houdt in dat op de plankaart een brede zone is aangehouden. Binnen deze zone is de realisatie van de brug (direct) mogelijk. Daarbij is bepaald dat de brug maximaal 7 meter breed zal worden.

De Bannebrug zorgt voor de belangrijke oost-westverbinding over het Zijkanaal I. Deze brug verbindt woonwijken in het westen met belangrijke bestemmingen in het Centrum Amsterdam Noord (CAN-gebied) o.a. ziekenhuis, sportvelden, winkels en toekomstig station noord/zuidlijn, en scholen voor voortgezet onderwijs aan o.a. de Rode Kruisstraat, Floraweg en Purmerweg. De brug sluit de woonwijken in het westen goed aan op de door de Fietzersbond aanbevolen autoluwe fietsroute over het Barkpad, de Buiksloterdijk en langs het Noordhollands Kanaal.

De Bannebrug biedt een goed, snel en veilig alternatief voor de indirecte en vooral onveilige fietsroute langs de Klaprozenweg. De intensiteit op de Klaprozenweg is hoog en langs beide zijden ligt een in één richting te berijden fietspad. Door de hoge intensiteit en als gevolg daarvan slechte oversteekbaarheid van de Klaprozenweg worden de fietspaden in beide richtingen bereden. Het fietspad is hierop niet ingericht waardoor onveilige situaties ontstaan. Daarnaast ontstaan problemen bij de kruispunten waar fietsverkeer in twee richtingen rijdt waar ze slechts in een richting door automobilisten wordt verwacht.

Door DIVV is onderzocht wat de mobiliteitsontwikkeling in Amsterdam-Noord zal zijn tot 2030. Daaruit blijkt dat het geprognosticeerde gebruik van met name de Bannebrug hoog is. De intensiteit tijdens een 2 uurs avondspits in 2010 is tussen 300 tot 500 fietsers. Daarmee behoort het tot een van de drukste verbindingen in het westen van Amsterdam-Noord. Dit geeft aan dat de Bannebrug voor veel fietsers een belangrijke alternatieve route is voor de bestaande routes en dus zeer gewenst. Op de Kadoelenbrug worden ongeveer 50 tot 100 fietsers verwacht.

Tot slot valt nog op te merken dat de Bannebrug t.o.v. het Hoofdnet Fiets 150 meter is verplaatst in noordelijke richting. Hierdoor sluit deze aan op de bestaande oversteek, hellingbaan en fietspaden aan de oostzijde van het Zijkanaal I en hoeft de oost-west fietsroute aan de Bongerdzijde de eventuele toekomstige toegang naar de tunnel niet meer te kruisen.

Op dit moment is de financiële dekking van de Bannebrug nog niet rond.

De in het SP opgenomen Kaldoelenbrug is zoals gezegd niet in het bestemmingsplan De Bongerd opgenomen. In plaats van de Kadoelenbrug zal een brug nabij Landsmeerderdijk 140 worden gerealiseerd. Deze brug is net als in het geldende bestemmingsplan mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan De Bongerd.

De Bannebrug is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Omdat de financiële uitvoerbaarheid momenteel nog niet is aangetoond, is de Bannebrug mogelijk gemaakt met een wijzigingsbevoegdheid.

3.2.7 *Verschil bestemmingsplan en SP*

Het voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op het SP. In het bestemmingsplan is daarbij rekening gehouden met enige marge ten aanzien van de situering van de bebouwing. Verder zijn er enkele (marginale) verschillen tussen de bouwhoogtes uit het SP en de bouwhoogtes in het bestemmingsplan. Zo is een deel van de in het SP aangegeven bouwhoogtes als maximale goothoogte in het bestemmingsplan vastgelegd. Op die manier ontstaat de mogelijkheid om de bebouwing te voorzien van

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

een kap. Indien er geen kap ter plaatse van de betreffende bebouwing wordt gerealiseerd, geldt de maximale goothoogte tevens als maximale nokhoogte. Voor de school, de supermarkt, de waterwoningen en het blok ten noorden van de school is de bouwhoogte 1 meter meer dan is aangegeven in het SP. Dit is noodzakelijk in verband met de bouwplanontwikkeling. In verband met een juiste inpassing van de parkeergarages onder de appartementsgebouwen is de hoogte van de appartementsgebouwen enkele meters hoger dan in het SP. Er is daarbij rekening gehouden met de maximale hoogte die in de Hoogbouw Effect Rapportage is aangehouden. De tussen de appartementsgebouwen gelegen rijwoningen zijn enkele meters lager dan aangegeven in het SP.

Zoals hiervoor is vermeld is in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met de Kadoelenbrug.

4 Milieuhinderaspecten

4.1 Bodem

De bodem dient geschikt te zijn voor woningen en tuinen. Eventuele verontreiniging van de bodem zal daartoe óf worden verwijderd óf worden afgedekt. Een en ander is afhankelijk van de aard en de diepteligging van de verontreiniging.

In het verleden is het grootste deel van het plangebied tussen 1919 en 1965 in gebruik geweest als baggerdepot. In een deel van het baggerdepot zijn grote hoeveelheden teerolie gestort. Een deel van de baggerbergplaats is hierdoor ernstig verontreinigd geraakt met teerolie. Na 1965 is het grootste deel van het plangebied in gebruik genomen als volkstuintencomplex en bedrijventerrein. Het plangebied is hiervoor opgehoogd met zand en plaatselijk binnen het bedrijventerrein zijn puin, slakken en sintelverhardingen aangebracht. Op het bedrijventerrein is een aantal bedrijven gevestigd geweest die aanvullende bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Op dit moment is het plangebied braakliggend en zal de locatie worden ingericht voor het toekomstig gebruik: wonen met tuin, intensief en extensief openbaar groen.

Door de voormalige activiteiten bevinden zich binnen het plangebied meerdere gevallen van ernstige bodemverontreiniging conform de Wet bodembescherming:

- Geval 'slibdepot': Een ernstige verontreiniging veroorzaakt door de aanwezigheid van een slibdepot, opgebracht baggerslib en de daarna opgebrachte ophoogmaterialen.
- Geval 'teerolie': Een ernstige verontreiniging met PAK en plaatselijk minerale olie (teerolie) veroorzaakt door de verrichte lozingen van olie-restproducten.
- Aanvullende bedrijfsmatige ernstige verontreinigingen met mobiele verontreinigingen (minerale olie, vluchtige aromaten en PAK) en asbest.

Voor de herinrichting van het plangebied is een deelsaneringsplan opgesteld voor de gevallen 'slibdepot' en 'teerolie'. Doel van deze sanering is om maatregelen te treffen waarbij er in de toekomstige situatie geen sprake zal zijn van humane-, ecologische of verspreidingsrisico's. De verontreinigingen van de gevallen 'slibdepot' en 'teerolie' zijn als immobiel gedefinieerd. Voor de aanpak van deze verontreinigingen is aan de hand van het huidige saneringsbeleid gekozen voor het aanbrengen van een leeflaag of aaneengesloten verharding. Met deze aanpak worden eventuele ecologische en humane risico's weggenomen. Verspreidingsrisico's zijn niet aanwezig aangezien het voormalig slibdepot uit zeer sterk geconsolideerd fijn materiaal bestaat. De doorlatendheid van de bodem is daardoor nihil.

Voor de aanvullend bedrijfsmatige ernstige bodemverontreinigingen zijn aparte saneringsplannen opgesteld. Deze bedrijfsmatige verontreinigingen alsook eventuele aanvullende mobiele verontreinigingen worden bij aanwezigheid van onaanvaardbare risico's voor mens, ecologie of verspreiding, gesaneerd door middel van grondontgraving en grondwateronttrekking. De aanpak van de bedrijfsmatige ernstige verontreinigingen worden eerst uitgevoerd alvorens het plangebied heringericht wordt met een leeflaag of aaneengesloten verharding.

Er is inmiddels een beschikking gegeven op de saneringsplannen (zie bijlage) en de sanering wordt momenteel uitgevoerd.

De bovengenoemde beschikking en sanering hebben geen betrekking op de strook tussen de rijweg van de Scheepsbouwweg en de waterwoningen langs de noordelijke singel. Deze strook is separaat in november 2008 onderzocht aan de hand van een verkennend bodemonderzoek (zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat er licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen, PAK en minerale olie aanwezig zijn. Tevens zijn de tussenwaarde van de zware metalen kwik, lood en zink overschreden en is er een overschrijding van de interventiewaarde voor zink aangetroffen. In de ondergrond is een lichte verontreiniging met zware metalen (barium, cadmium, kwik, lood en zink), PAK en minerale olie aangetroffen. De onderzochte strook zal als groen worden ingericht en er zullen toegangspaden naar de waterwoningen komen. Voor zover noodzakelijk zal een deel van de verontreinigde grond worden afgegraven en vervangen door schone grond zodat een verantwoord gebruik als toegang naar de waterwoningen gegarandeerd is.

Voor de binnen het bestemmingsplan gelegen locaties op de noordoever van Zijkanaal I en de Landsmeerderdijk (aanlandingen fietsbruggen ter plaatse van de Landsmeerderdijk 138 en 140/142) is historisch bodemonderzoek verricht (zie bijlage). Daaruit blijkt dat de locatie Landsmeerderdijk 138

mogelijk verontreinigd zou kunnen zijn vanwege het gebruik in het verleden en het gebruik in de huidige situatie. Ook de locatie Landsmeerderdijk 140/142 is verontreinigd vanwege de activiteiten die op die locatie hebben plaatsgevonden. Voor zover noodzakelijk zal de verontreinigde grond ter plaatse van de aanlandingen van de fietsbruggen worden afgegraven en vervangen door schone grond zodat een verantwoord gebruik als fietsroute/fietsbrug gegarandeerd is.

4.2 Geluidbelasting

In het bestemmingsplan worden nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (woningen en school) mogelijk gemaakt, waardoor akoestisch onderzoek vereist is. In het navolgende wordt achtereenvolgens ingegaan op wegverkeerslawaai, industriellawaai, spoorweglawaai en vliegtuiglawaai.

4.2.1 Wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt op meer dan een kilometer afstand van de A10 en valt daardoor buiten de geluidszone voor auto(snel)wegen. De geluidszone voor stedelijke wegen (50 km/u en hoger) is ingevolge de Wet geluidhinder 200 meter voor wegen bestaande uit één of twee rijstroken. Hierdoor valt het plangebied binnen de geluidszones vanaf de stedelijke wegen Klaprozenweg, Scheepsbouwweg en Vlakkerweg. Tevens komt het plangebied te liggen in de geluidszone van de toekomstige Bongerdverbinding.

Ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (dit zijn volgens de Wet geluidhinder onder meer woningen, scholen en ziekenhuizen) is de uitvoering van akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai vereist om te bezien of en waar de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai - 48 dB - dan wel de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden.

Door dRO is in augustus 2008 (aangevuld in november 2008) een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de locatie De Bongerd (zie bijlage). In het onderzoek is nagegaan wat de toekomstige geluidbelasting op de te ontwikkelen locaties is. Daarbij is voor de omliggende 50 km/u wegen, de toekomstige Bongerdverbinding en enkele 30 km/u wegen de geluidbelasting berekend op de toekomstige gevels van de nieuwe geluidsgevoelige bebouwing. Tevens is nagegaan wat de geluidsbelasting is ter plaatse van de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied als gevolg van de ontwikkeling van De Bongerd. Omdat het stadsdeel woonboten beschouwt als woningen is voor de bestaande woonboten in Zijkanaal I ook onderzocht wat de geluidsbelasting zal zijn indien de Bongerdverbinding wordt gerealiseerd. Voor alle 50 km/u wegen is uitgegaan van dichts asfaltbeton (niet-geluidsreducerend asfalt).

In het akoestisch onderzoek zijn twee situaties doorgerekend:

- a. situatie met Bongerdverbinding en een knip in de Werktuigstraat;
- b. situatie zonder Bongerdverbinding en geen knip in de Werktuigstraat.

In het navolgende zal onderscheid worden gemaakt in de berekening van de geluidsbelasting ter plaatse van nieuwe geluidsgevoelige bebouwing, ter plaatse van bestaande woningen en ter plaatse van bestaande woonboten.

Berekening geluidsbelasting ter plaatse van nieuwe geluidsgevoelige bebouwing

De volgende geluidswaarden (gecorrigeerde etmaalwaarde) zijn als gevolg van wegverkeer op de verschillende wegen berekend ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige bebouwing³:

- a. situatie met Bongerdverbinding en een knip in de Werktuigstraat:

- | | | |
|---|-----------------------------------|------------------------|
| - | Bongerdverbinding (weg/tunnel): | maximaal 64 dB; |
| - | Ontsluitingsweg oost (30 km/u): | maximaal 52 dB; |
| - | Ontsluitingsweg midden (30 km/u): | maximaal 59/67 dB; |
| - | Ontsluitingsweg west (30 km/u): | maximaal 53 dB; |

³ De geluidsbelasting is vet weergegeven indien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en vet en onderstreept indien de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Voor 30 km/u wegen geldt dat deze niet kunnen worden getoetst aan de Wetgeluidhinder waardoor er ook geen voorkeursgrenswaarde of ontheffingswaarde van toepassing zijn.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

- | | | |
|---|----------------------------------|---------------------------|
| - | Scheepsbouwweg (30 km/u): | maximaal 52/57 dB; |
| - | Scheepsbouwweg (50 km/u): | maximaal 53/58 dB; |
| - | Vlakkerweg: | maximaal 55 dB; |
| - | Klaprozenweg: | maximaal 43 dB; |
| - | Werktuigstraat (30 km/u): | maximaal 48 dB; |
| - | Werktuigstraat (50 km/u): | maximaal 49 dB; |
| - | Landsmeerderdijk/Buiksloterdijk: | maximaal 46 dB. |

b. situatie zonder Bongerdverbinding en geen knip in de Werktuigstraat:

- | | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------|
| - | Ontsluitingsweg oost (30 km/u): | maximaal 52 dB; |
| - | Ontsluitingsweg midden (30 km/u): | maximaal 58/65 dB; |
| - | Ontsluitingsweg west (30 km/u): | maximaal 51 dB; |
| - | Scheepsbouwweg (30 km/u): | maximaal 57/60 dB; |
| - | Scheepsbouwweg (50 km/u): | maximaal 58/62 dB; |
| - | Vlakkerweg: | maximaal 55/51 dB; |
| - | Klaprozenweg: | maximaal 43 dB; |
| - | Werktuigstraat (30 km/u): | maximaal 59 dB; |
| - | Werktuigstraat (50 km/u): | maximaal 60 dB; |
| - | Landsmeerderdijk/Buiksloterdijk: | maximaal 46 dB. |

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai van bestaande wegen bedraagt 48 dB. De maximaal toelaatbare waarde waar ontheffing voor kan worden verleend bedraagt 63 dB voor woningen binnen de geluidszones van de bestaande stedelijke wegen. Voor nieuwe woningen langs een nieuwe weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 58 dB.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ter plaatse van een aantal nieuwe geluidsgevoelige functies. Zo ondervinden de gevels van de woningen langs de Bongerdverbinding als gevolg van deze verbinding een maximale geluidsbelasting van 64 dB. Dat is hoger dan de maximale waarde waar ontheffing voor kan worden verleend. De gevel zal daarom als dove gevel (een gevel zonder te openen deuren en/of ramen) dienen te worden uitgevoerd. Tevens dienen de woningen te zijn voorzien van een geluidsluwe gevel waaraan verblijfsruimtes kunnen worden gesitueerd. Een geluidsluwe gevel is een gevel met een lagere geluidsbelasting dan 48 dB vanwege de omliggende wegen. Een dergelijke gevel zal bij de meeste woningen langs de Bongerverbinding aanwezig zijn. Voor de woningen waar dit niet het geval is zullen bouwkundige maatregelen moeten worden getroffen, zoals door toepassing van 'vertanding' van de gevel of het realiseren van een serre of loggia. Ook kan geluidsreducerend asfalt op de Bongerdverbinding worden toegepast om de geluidsbelasting op omliggende woonbebouwing te verminderen.

Er hoeft geen dove gevel langs de Bongerdverbinding te worden gerealiseerd indien de Bongerdverbinding niet zou worden gerealiseerd. Omdat de verwachting is dat deze verbinding zal worden gerealiseerd dient in het bestemmingsplan geanticipeerd te worden op de verwachte toekomstige situatie. In het bestemmingsplan is daarom de verplichting opgenomen om ter plaatse van de woningen langs de Bongerdverbinding een dove gevel te realiseren en de woningen te voorzien van een geluidsluwe gevel. In het bestemmingsplan is tevens een ontheffingsbevoegdheid opgenomen om geen dove gevel te realiseren indien in de toekomst mocht blijken dat de Bongerdverbinding niet wordt gerealiseerd of de geluidsbelasting lager zal zijn dan de maximale ontheffingswaarde. In dat geval is een dove gevel niet langer noodzakelijk.

Een deel van de nieuwe geluidsgevoelige bebouwing zal een geluidsbelasting hoger dan 48 dB ondervinden als gevolg van het wegverkeer op de Scheepsbouwweg (in geval van 50 km/u), de Werktuigstraat (in geval van 50 km/u) en de Vlakkerweg. De geluidsbelasting als gevolg van verkeer op deze wegen zal echter nergens boven de maximale ontheffingswaarde uitkomen. Het beleid van de gemeente Amsterdam is dat alle nieuwe woningen worden voorzien van een geluidsluwe zijde. De meeste woningen in het plangebied zullen een dergelijke zijde krijgen. Bij een aantal woningen zullen (bouwkundige) maatregelen moeten worden getroffen om deze woningen te voorzien van een geluidsluwe zijde, bijvoorbeeld door toepassing van 'vertanding' van de gevel, het realiseren van een serre of loggia, een scherm of een uitbouw aan de kop van de woning. Tevens kan geluidsreducerend asfalt op sommige wegen leiden tot een vermindering van de geluidsbelasting en daarmee tot een geluidsluwe zijde.

Voor de nieuwe bebouwing waar een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde als gevolg van wegverkeer op 50 km/u wegen aan de orde is, is tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan een ontheffingsprocedure opgestart.

In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat alle nieuwe woningen zullen worden voorzien van een geluidsluwe zijde waaraan verblijfsruimten als slaapkamers kunnen worden gesitueerd.

Conform artikel 110f is in het akoestisch onderzoek ook nagegaan wat de gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zal zijn. De maximale berekende geluidswaarden voor alle wegen cumulatief is maximaal 63 tot 69 dB in de situatie met tunnel en een knip in de Werktuigstraat en maximaal 58 dB tot 67 dB in de situatie zonder tunnel en geen knip in de Werktuigstraat.

De cumulatieve geluidswaarde wordt niet getoetst aan de normen in de Wet geluidhinder. Omdat De Bongerd een binnenstedelijke locatie is, worden de gecumuleerdere waarden ter plaatse van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aanvaardbaar geacht. Bovendien zullen alle nieuwe woningen in het plangebied worden voorzien van een stille zijde. Dit is als eis opgenomen in het bestemmingsplan.

Berekening van geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen

De volgende geluidswaarden (gecorrigeerde etmaalwaarde) zijn als gevolg van wegverkeer op de verschillende wegen berekend ter plaatse van de bestaande geluidsgevoelige bebouwing⁴:

a. situatie met Bongerverbinding en een knip in de Werktuigstraat:

- Bongerverbinding (weg/tunnel): maximaal **54** dB;
- Scheepsbouwweg (30 km/u): maximaal 54 dB;
- Scheepsbouwweg (50 km/u): maximaal **55** dB;
- Vlakkerweg: maximaal **55** dB;
- Werktuigstraat (30 km/u): maximaal 47 dB;
- Werktuigstraat (50 km/u): maximaal 48 dB.

b. situatie zonder Bongerdverbinding en geen knip in de Werktuigstraat:

- Koppelingpad (50 km/u): maximaal 46 dB;
- Scheepsbouwweg (30 km/u): maximaal 61 dB;
- Scheepsbouwweg (50 km/u): maximaal **61** dB;
- Vlakkerweg: maximaal **54** dB;
- Werktuigstraat (30 km/u): maximaal 57 dB;
- Werktuigstraat (50 km/u): maximaal **59** dB.

Er is sprake van reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder indien door fysieke maatregelen op een bestaande weg het geluidsniveau bij bestaande woningen met 2 dB of meer toeneemt. De maximale ontheffingswaarde voor bestaande woningen langs een nieuwe 50 km/u weg bedraagt 63 dB.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als gevolg van de nieuwe Bongerdverbinding (situatie met Bongerdverbinding en een knip) sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde ter plaatse van de bestaande woningen. De maximum ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. Uit het akoestisch onderzoek blijkt verder dat in de situatie met Bongerdverbinding en knip in de Werktuigstraat er bij bestaande woningen langs Vlakkerweg sprake zal zijn van reconstructie omdat de Vlakkerweg te beschouwen is als een nieuwe weg. Voor de Werktuigstraat en de Scheepsbouwweg is sprake van een gunstigere geluidssituatie zodat er geen sprake is van reconstructie.

In geval van de situatie zonder Bongerdverbinding en knip in de Werktuigstraat zal er op de Scheepsbouwweg sprake zijn van reconstructie vanwege een geluidstoename van 2 dB. Op de

⁴ De geluidsbelasting is vet weergegeven indien er sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde en vet en onderstreept indien de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Voor 30 km/u wegen geldt dat deze niet kunnen worden getoetst aan de Wetgeluidhinder waardoor er ook geen voorkeurgrenswaarde of ontheffingswaarde van toepassing zijn.

Werktuigstraat is geen sprake van reconstructie omdat de geluidstoename hier 1 dB bedraagt. Voor de Vlakkerweg is reconstructie aan de orde omdat de Vlakkerweg als nieuwe weg te beschouwen is.

Voor de bestaande bebouwing waar sprake is van reconstructie, is tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan een ontheffingsprocedure opgestart.

Berekening naar geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woonboten

Voor de situatie met Bongerdverbinding en knip is berekend wat de geluidsbelasting is ter plaatse van de bestaande woonboten. Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting maximaal 58 dB bedraagt vanwege het wegverkeer van de Bongerdverbinding en maximaal 37 dB vanwege wegverkeer op de Landsmeerderdijk/Buiksloterdijk. Opgemerkt dient te worden dat woonboten in formele zin niet geluidsgevoelig zijn volgens de Wet geluidhinder.

Het stadsdeel is voornemens om geluidsschermen te realiseren voor de woonboten indien de Bongerdverbinding in de toekomst gerealiseerd zou gaan worden. Een scherm van 1,5 tot 2 meter is in dat geval voldoende om de geluidsbelasting ter plaatse van de woonboten terug te brengen tot 48 dB.

Voor de situatie zonder Bongerdverbinding en knip bedraagt de geluidsbelasting ter plaatse van de woonboten maximaal 47 dB vanwege wegverkeer op het Koppelingpad en 37 dB vanwege wegverkeer op de Landsmeerderdijk/Buiksloterdijk. Deze geluidsbelastingen zijn lager dan de voorkeurgrenswaarde voor woningen (48 dB).

4.2.2 Industrielawaai

Het plangebied valt gedeeltelijk binnen de geluidszone voor Industrielawaai van Westpoort en Johan van Hasselt Kanaal West⁵. Ter plaatse van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen is de uitvoering van akoestisch onderzoek naar Industrielawaai vereist om te bezien of en waar de voorkeurgrenswaarde – 50 dB(A) - dan wel de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Opgemerkt wordt dat woonboten niet als geluidsgevoelige bestemming zijn aangemerkt zodat deze niet aan de Wet geluidhinder worden getoetst.

Door DMB is in november 2007 een akoestisch onderzoek verricht voor de locatie De Bongerd (zie bijlage). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting als gevolg van Industrielawaai van Johan van Hasselt Kanaal West ter plaatse van het plangebied ruimschoots onder de voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A) blijft. De geluidsbelasting als gevolg van Industrielawaai van Westpoort is echter zodanig dat er in delen van het plangebied sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting varieert van 50 tot 53 dB(A). De voorkeurgrenswaarde wordt ter plaatse van sommige nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen daardoor overschreden. De geluidsbelasting is in alle gevallen echter lager dan de maximale ontheffingswaarde. Voor de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen waar sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde zal daarom een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

De geluidszones van Westpoort en Johan van Hasselt Kanaal West zijn op de plankaart weergegeven.

4.2.3 Spoorweglawaai

Het plangebied ligt buiten de geluidszones voor spoorweglawaai. Een onderzoek naar spoorweglawaai is daarom niet aan de orde.

4.2.4 Vliegtuiglawaai

Het plangebied ligt buiten de geluidbeperkingszone van het Luchthavenindelingbesluit. Er gelden daardoor geen beperkingen in het plangebied als gevolg van vliegtuiglawaai.

⁵ het voormalige bedrijventerrein Zijkanaal I is geen gezoneerd industrieterrein meer

4.3 Water

4.3.1 Algemeen

Krachtens de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw (2001) is het uitvoeren van een watertoets bij het opstellen van ruimtelijke plannen verplicht. Wanneer het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt moet worden onderzocht wat de consequenties hiervan zijn voor de waterhuishouding. De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij onder meer om ruimte voor water (berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit, op veiligheid (overstroming) en op grondwater.

Het plangebied De Bongerd is gelegen in de Noorder IJpolder. Het plangebied valt deels in het beheergebied van Waternet en deels in het beheergebied van Rijkswaterstaat. De uitgangspunten voor het watersysteem van De Bongerd zijn vastgesteld in overleg met de waterbeheerders. Het aspect duurzaamheid is daarbij ingevuld via een watersysteem waarin de optimale balans is gezocht tussen natuur, ecologie, verdroging/wateroverlast, waterkwantiteit en -kwaliteit en beheer. De strategieën vasthouden – bergen – afvoeren (waterbeheer 21e eeuw) en schoonhouden – scheiden – zuiveren vormen hierbij de basis.

4.3.2 Geohydrologie

De huidige maaiveldhoogte ter plaatse van De Bongerd bedraagt tussen de 0,3 en 1,6 m + NAP. In de toekomstige situatie wordt een leeflaag van circa 1,5 meter op de verontreinigde bodem aangebracht. Deze dient als saneringsmaatregel. De leeflaag dient voorts als drainerende laag, waardoor het aanbrengen van drainage overbodig is. Dit komt overeen met de eis van Waternet, want daarbij is de aanleg van drainage in nieuwbouwgebieden niet toegestaan.

Waternet voert de grondwatertaak uit voor de gemeente Amsterdam. Uitgangspunt voor de grondwatertoetsing is kruipruimteloos bouwen. Ondergrondse bouwdelen zoals parkeergarages worden waterdicht uitgevoerd.

Door de firma Tauw bv is een berekening van de te verwachten grondwaterstanden in het gebied gemaakt (zie bijlage). Uit de berekeningen blijkt dat het gebied voldoet aan de normen voor ontwateringsdiepte, zoals die gesteld zijn door Waternet.

4.3.3 Waterstructuur en waterberging

In het plangebied zal enig oppervlaktewater worden gedempt. Dit oppervlak zal in het plangebied worden gecompenseerd. Met Waternet is overeengekomen dat minimaal 6% van het bruto gebiedsoppervlak oppervlaktewater moet zijn. In het plangebied zal circa 7 % van het bruto oppervlak uit oppervlaktewater bestaan. Dit ligt iets hoger dan de door Waternet vereiste 6 %.

Het waterhuishoudingssysteem in De Bongerd zal bestaan uit twee singels van ieder circa 20 tot circa 23 meter breed. De singels zullen door duikers met elkaar worden verbonden. De singels komen in directe verbinding met Zijkanaal I. Het waterpeil van de singels zal daardoor ook gelijk zijn aan het waterpeil van Zijkanaal I en het IJ, namelijk – 0,4 meter NAP. Voor het gehele plangebied wordt derhalve uitgegaan van een waterpeil van – 0,4 meter NAP.

De noordelijke singel tussen de Werktuigstraat en de Druivenstraat krijgt een diepte van twee meter. De zuidelijke singel tussen de Werktuigstraat en het Koppelingpad krijgt een diepte van 1,25 meter. Ter plaatse van de wegen die over de zuidelijke singel komen zal een aantal duikers worden gerealiseerd. Deze duikers zullen een diameter van ruim 3 meter krijgen. De bestaande duiker tussen de noordelijke en zuidelijke singel zal wegens kosten gehandhaafd blijven.

Het bevoegd gezag van het toekomstig oppervlaktewater in De Bongerd zal Rijkswaterstaat worden omdat het nieuwe watersysteem in direct open verbinding met het IJ komt te staan.

4.3.4 Waterkering

In het plangebied ligt een primaire waterkering, die in het beheer is bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het gaat om de Buiksloterdijk-Landsmeerderdijk. Voor deze waterkering kan aan het Beheersplan Waterkeringen 2006-2010 gerefereerd worden. Het Beheersplan Waterkeringen 2006-2010 beschrijft het beleid en de randvoorwaarden voor het dagelijkse beheer van de primaire en regionale waterkeringen van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

In zijn algemeenheid geldt dat naar de mening van het Hoogheemraadschap voor wat betreft de waterkeringen bij de uitwerking van een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met het vigerend streekplan, provinciaal Waterplan, de Keur Hollands Noorderkwartier 2006 en het Beheersplan Waterkeringen 2006-2010 van het Hoogheemraadschap. Bij waterkeringen gaat het zowel om waterkerende grondlichamen als waterkerende constructies en kunstwerken (sluizen, kadernuren en damwanden).

In de Keur Hollands Noorderkwartier 2006 worden waterkeringen onderverdeeld in het zogenaamde waterstaatswerk en de aangrenzende beschermingszones. Op grond van de keur zijn binnen de begrenzing van het waterstaatswerk en de beschermingszones bepaalde handelingen verboden. Het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap kan van deze verboden ontheffing verlenen. Om ook in de toekomst bescherming tegen overstromingen te kunnen blijven bieden, is het noodzakelijk nu al rekening te houden met het ruimtebeslag dat in de toekomst voor de waterkeringen benodigd zal zijn. In ruimtelijke plannen zal met deze reservering en bijbehorend beleidskader rekening gehouden moeten worden.

De beschermingszone van de Buiksloterdijk-Landsmeerderdijk bedraagt 100 meter vanaf de teen van de waterkering.

Op de plankaart is de primaire waterkering Buiksloterdijk-Landsmeerderdijk ter indicatie aangegeven. De zone van de waterkering is, voor zover gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan, op de plankaart dubbelbestemd als "Waterstaat - Waterkering". Voor het overige wordt verwezen naar de Keur.

4.3.5 Bescherming buitendijs gebied

De minimale maaiveldhoogte dient volgens de richtlijnen van het waterschap 1,30 m +NAP te bedragen in verband met bescherming als buitendijs gebied. De maaiveldhoogte bedraagt in de ontwerpituatie minimaal 1,50 m +NAP en maximaal 2,70 m +NAP. Daarmee is aan de eis van het waterschap voldaan.

4.3.6 Gevolgen aanwezige funderingen

De firma Tauw bv heeft analytisch onderzocht of er negatieve gevolgen zijn voor de funderingen van de aanwezige bebouwing in de wijken Hogeland en Terrasdorp (zie bijlage).

Voor de Vlakkerweg en de wijk Hogeland wordt gezien de funderingswijze verwacht dat er geen zettingsschade als gevolg van eventuele peilverlagingen zal optreden. Voor Terrasdorp is de verwachting dat de wijziging van het waterpeil van de zuidwestelijke singel naar 0,40 m -NAP geen meetbare wijzigingen van het grondwaterpeil tot gevolg heeft.

4.3.7 Afwatering

Water afkomstig van dakoppervlak wordt geïnfiltreerd in de grond of afgevoerd naar oppervlaktewater, mits bij daken en goten geen uitlogende materialen toegepast zijn. Het oppervlak van buurtwegen moet zo schoon mogelijk gehouden worden en mag eventueel na voorzuivering op het oppervlaktewater geloosd worden. Water afkomstig van hoofdwegen wordt afgevoerd via een verbeterd gescheiden stelsel.

4.3.8 Waterkwaliteit

Het watersysteem is geoptimaliseerd om een zo goed mogelijke waterkwaliteit te bereiken. De belangrijkste factoren hierbij zijn de grote breedte van de singels, het hanteren van een gezamenlijk peil met het Zijkanaal I en de verbindingen met het Zijkanaal I aan beide kanten. Natuurlijk speelt ook de wijze van afwatering een grote rol.

Om verontreiniging van het oppervlaktewater te voorkomen zal er geen gebruik worden gemaakt van uitloogbare materialen, zoals (onbehandeld) zink, lood en koper aan de buitenschil en in de openbare ruimte.

4.3.9 Inrichting watersysteem

Door de aanleg van plasbermen in de oevers van de singels, kan zich een interessante oevervegetatie ontwikkelen.

4.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit) in werking getreden. Hierin zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor wat betreft een zestal stoffen. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is ingetrokken.

In de Wet luchtkwaliteit worden strenge normen gesteld aan de luchtkwaliteit, voor wat betreft een zestal stoffen. Hierbij geldt voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood dat een overschrijding ervan in Nederland niet aan de orde is. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe nabijheid van drukke snelwegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes (fijn stof) wordt eveneens op diverse locaties (met name langs drukke wegen) overschreden.

In de Wet luchtkwaliteit is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Het bevoegd gezag mag volgens de nieuwe wet ruimtelijke besluiten nemen, mits:

- aan de grenswaarden wordt voldaan, of;
- het project niet in betekende mate bijdraagt aan concentraties in de buitenlucht, of;
- de luchtkwaliteit per saldo gelijk blijft dan wel verbeterd, of;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In september 2008 heeft IBA voor de gehele Bongerd (inclusief het deels gerealiseerde deelgebied 1) onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd om te zien of de ontwikkeling van De Bongerd voldoet aan de Wet luchtkwaliteit (zie bijlage). Voor de berekeningen of aan de grenswaarden wordt voldaan is uitgegaan van een 'worst case' benadering waarbij De Bongerd in 2010 volledig is gerealiseerd. Er is daarbij uitgegaan van circa 1.400 woningen. Tevens is ten aanzien van de verkeersintensiteiten voor 2010 uitgegaan van de verkeersintensiteiten voor 2020. De werkelijke verkeersintensiteiten in 2010 zullen echter lager zijn dan de verkeersintensiteiten in 2020.

In het onderzoek is verder rekening gehouden met twee situaties, namelijk:

- a. situatie met Bongerdverbinding en een knip in de Werktuigstraat;
- b. situatie zonder Bongerdverbinding en geen knip in de Werktuigstraat.

Uit het onderzoek blijkt dat het realiseren van het plan "De Bongerd" voor beide onderzochte situaties geen overschrijding oplevert van de wettelijke normen voor de luchtkwaliteit. Voor zowel stikstofoxide als voor fijn stof voldoen de concentraties in de lucht aan de wettelijke normen in 2010 en 2020, zelfs bij de in het onderzoek gebruikte 'worst case' benadering van een volledige realisatie van het project in 2010. De werkelijke waarden van de concentraties in de lucht zullen voor 2010 in de praktijk lager zijn aangezien De Bongerd niet volledig in 2010 gerealiseerd zal zijn.

Geconcludeerd kan worden dat het plan "De Bongerd" niet in strijd is met de Wet luchtkwaliteit. Dit geldt voor zowel de situatie met als zonder Bongerdverbinding.

4.5 Duurzaamheid

Een duurzame woonwijk is een wijk met een hoge gebruikswaarde, een hoge toekomstwaarde en relatief lage milieubelasting. In De Bongerd geldt voor deelgebied 1 een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) van 0,85. Vanaf 1 januari 2006 geldt voor de overige deelgebieden van De Bongerd een wettelijke EPC van

0,8 voor woningen. Ook voor bouwaanvragen in deelgebied 1 die na 1 januari 2006 worden ingediend geldt volgens het geldende Bouwbesluit eveneens een EPC van 0,8.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 22 december 2005 bij motie besloten dat alle nieuwbouwprojecten, met een voortgang tot en met het plabrum fase 2, moeten voorsorteren op stadsverwarming. Bij nieuwbouwprojecten dient te worden gekozen voor restwarmtelevering, tenzij dit bijvoorbeeld vanwege planning niet haalbaar is. Momenteel wordt onderzocht of De Bongerd knelpunten kent die een energievoorziening met restwarmtelevering niet of slechts beperkt mogelijk maken. Vooralsnog wordt er echter van uitgegaan dat er restwarmtelevering in de gehele Bongerd zal worden uitgelegd, met uitzondering van deelgebied 1. Indien de planning van de aanleg van het restwarmtenet en die van de bouwrealisatie van De Bongerd te ver uiteen gaan lopen zou eventueel er ook voor kunnen worden gekozen om vanaf deelgebied 3 stadsverwarming aan te leggen.

De EPC van 0,8 is met een warmtenet gevoed door restwarmte eenvoudig te behalen. Mocht aansluiting op het restwarmtenet om wat voor reden dan ook niet haalbaar te zijn dan dient de EPC van 0,8 op een nadere manier te worden gerealiseerd.

4.6 Flora en fauna

Ten behoeve van de bescherming van soorten is in alle gebieden de Flora- en faunawet van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening moeten worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten zoals genoemd in de Flora- en faunawet. Uit gegevens of onderzoek moet blijken wat de gevolgen zijn voor de aanwezige flora en fauna. Daarnaast moet inzichtelijk worden gemaakt of het noodzakelijk is om ontheffing van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet te verkrijgen.

Voor het plangebied is in november 2003 een natuurtoets verricht door Dienst Ruimtelijke Ordening (zie bijlage). In de natuurtoets wordt ten eerste een indicatie gegeven van de beschermde planten en dieren die (mogelijk) in het plangebied voorkomen. Daarnaast is beschreven welke eventuele effecten de ruimtelijke ingreep heeft op deze planten en dieren.

De natuurtoets richt zich specifiek op het bouwrijp maken van het plangebied. De eventuele aanleg van de Bongerdverbinding is daarbij buiten beschouwing gelaten.

Uit de natuurtoets blijkt ten aanzien van de (mogelijk) aanwezige diersoorten het volgende:

- De meeste voorkomende zoogdieren zijn algemeen voorkomende diersoorten (tabel 1). Voor dergelijke soorten is sinds 2005 een ontheffingsaanvraag niet nodig bij werkzaamheden die betrekking hebben op bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik en ruimtelijke ontwikkelingen. De beoogde werkzaamheden in het plangebied zijn te kwalificeren als ruimtelijke ontwikkeling.
- Omdat er in het plangebied geen oude bomen en te slopen gebouwen meer aanwezig zijn kunnen er in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen (tabel 2) voorkomen.
- Het aantal vogelsoorten (tabel 3) dat in het plangebied broedt zal toenemen doordat het plangebied verder verruigt en door de relatieve rust. Er is geen sprake van een overtreding van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet indien ingrepen buiten het broedseizoen (half maart-half augustus) plaatsvinden. Het is niet mogelijk om ontheffing te krijgen voor de vernietiging van nesten of verstoring van het broedgedrag van de aanwezige vogelsoorten.
- Er is een kleine kans dat de rugstreeppad (tabel 3) in het plangebied opduikt aangezien deze soort mobiel is en zich goed thuis voelt in zandige terreinen met waterpoeltjes. De kans dat de rugstreeppad daadwerkelijk in het plangebied voor gaat komen is echter niet groot omdat het plangebied geen goede ecologische verbinding heeft met het verblijfsgebied van de rugstreeppad.

Om de tussentijdse aanwezigheid van beschermde soorten tijdig te signaleren wordt aan de hand van veldbezoek jaarlijks in beeld gebracht welke soorten zich in de tussentijd in het plangebied hebben gevestigd en vervolgens tijdig maatregelen te nemen zodat wordt voldaan de bepalingen van de Flora- en faunawet. Buiten enkele algemene broedvogels of andere algemeen voorkomende diersoorten (tabel 1) zijn er geen nieuwe diersoorten aangetroffen. Ook de rugstreeppad is niet waargenomen. Het laatste veldbezoek heeft plaatsgevonden in juni 2007. Tijdens dat bezoek zijn de planten kaardebol en zwanenbloem aangetroffen. Dit zijn geen beschermde plantensoorten.

Er zijn meerdere opties voor toekomstige natuurontwikkeling in De Bongerd. Zo kunnen de paaismogelijkheden voor vissen worden verbeterd door bij Zijkanaal I stortstenen oevers met riet aan te leggen en kunnen er nestgelegenheden in o.a. de gevels van de bebouwing worden aangebracht. Bij de aanplant van de tuinen kan een natuurvriendelijk sortiment worden toegepast. Inmiddels zijn er al diverse nestkasten in het plangebied geplaatst. Ook bij de toekomstige bebouwing wordt gestreefd naar het aanbrengen van nestgelegenheden in de gevel. De stadsecoloog kan aan bewoners informatie verstrekken over vlindervriendelijke en vogelvriendelijke tuinen.

4.7 Veiligheid en technische aspecten

Vanuit het oogpunt van veiligheid en technische infrastructuur kan een aantal zaken van belang zijn voor het plangebied. Zo gelden er vanwege het Luchthavenindelingbesluit hoogtebeperkingen en beperkingen met het aantrekken van vogels in verband met vliegverkeer. Bovendien kunnen er veiligheidszones gelden met betrekking tot straalpaden, kabels en leidingen, het transport van gevaarlijke stoffen en bepaalde bedrijven.

4.7.1 Vliegverkeer

In verband met het vliegverkeer rond Schiphol zijn hoogtebeperkingen gesteld. Dat houdt in dat nieuw te realiseren bouwwerken niet hoger mogen zijn dan de binnen de zone aangegeven hoogte.

Het plangebied valt grotendeels binnen de zone waarvoor een hoogtebeperking van 150 meter geldt (horizontaal vlak) vanaf het peil van Schiphol (4 meter – NAP). Daardoor geldt er voor het plangebied een hoogtebeperking van 146 meter + NAP. In het plangebied zijn geen bouwhoogtes toegestaan die strijdig zijn met deze gestelde hoogtebeperking.

Naast de hoogtebeperking geldt er volgens het Luchthavenindelingbesluit ook een zone ten behoeve van de beperking van het aantrekken van vogels in verband met het vliegverkeer. Het plangebied valt echter buiten deze zone waardoor er vanuit het Luchthavenindelingbesluit geen beperkingen zijn ten aanzien van de aanleg van wateren groter dan 3 hectare (vogelaantrekkende werking).

4.7.2 Straalpaden en kabels en leidingen

Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van een straalpad of hoogspanningsleiding. Er gelden daardoor voor het plangebied geen hoogtebeperkingen als gevolg van straalpaden of hoogspanningsleidingen.

In het plangebied is een hoofdgasleiding aanwezig (leidingnummer W-572-01), ter hoogte van het zuidelijk deel van het Koppelingpad. Het betreft een 16-inch gasleiding met een diepteligging van 1,3 meter. De gasleiding heeft een ontwerpdruk van 40 bar.

In juni 2008 is door Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) inzichtelijk gemaakt of de gasleiding mogelijk beperkingen oplegt aan de ruimtelijke ontwikkeling van De Bongerd. Voor wat betreft de aan te houden veiligheidsafstanden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van bestaande aardgastransportleidingen is momenteel de richtlijn van het Ministerie van VROM, getiteld "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (november 1984) van toepassing. Op basis van deze circulaire moet een afstand van 20 meter worden gehanteerd tot woningen en bijzondere objecten als kantoren etc. Voor incidentele bebouwing en beperkt kwetsbare objecten geldt een minimale bebouwingsafstand van 4 meter. De nieuwe bebouwing van De Bongerd ligt op meer dan 80 meter van de gasleiding zodat er wordt voldaan aan de afstanden zoals aangegeven in de circulaire.

Door DMB is ook gekeken naar de toekomstige regelgeving. Momenteel is er een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Buisleidingen in voorbereiding. Deze AMvB stelt regels voor risiconormering en zonering langs buisleidingen bij ruimtelijke besluiten. Tevens wordt voor de overgangsperiode naar de AMvB een circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" voor. Daarin is aangegeven dat bij nieuwe ontwikkelingen rekening dient te worden gehouden met de norm voor het plaatsgebonden risico en er dient rekening te worden gehouden met een verantwoordheid van het groepsrisico in geval van een

verhoging van dit risico. Omdat de nieuwe bebouwing van De Bongerd op meer dan 80 meter van de gasleiding ligt draagt De Bongerd rekenkundig niet bij aan een verhoging van het groepsrisico. Tevens zal het plaatsgebonden risico geen knelpunt veroorzaken. Geconcludeerd kan worden dat er gelet op de huidige en toekomstige regelgeving geen beperking voor de ontwikkeling van De Bongerd geldt.

Op de plankaart is de gasleiding met de bijbehorende rechtszone van 4 meter aan weerszijden van de leiding weergegeven. Deze gehele zone is dubbelbestemd ten behoeve van de instandhouding van de gasleiding.

4.7.3 Externe veiligheid

In een bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met eventuele aanwezigheid van activiteiten die risico's, bijvoorbeeld ontploffingsgevaar, voor de omgeving met zich meebrengen.

Over de Klaprozenweg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Omdat de ontwikkeling van De Bongerd op meer dan 200 meter van de Klaprozenweg is voorzien, leidt dit vervoer van gevaarlijke stoffen niet tot beperkingen voor De Bongerd. In en nabij het plangebied bevinden zich verder geen routes over weg, water of spoor voor gevaarlijke stoffen zoals bedoeld in de nota "risico normering vervoer van gevaarlijke stoffen". Een onderzoek naar externe veiligheid voor transport is daarom niet aan de orde.

Bedrijven zijn relevant voor ruimtelijke ordening als zij onder het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI) vallen. In het plangebied zijn dergelijke bedrijven niet aanwezig. Er wordt evenmin voorzien in de vestiging van nieuwe risicovolle activiteiten. In de omgeving van het plangebied bevindt zich een gasvulpunt, ten noorden van sportcomplex Tuindorp-Oostzaan en een LPG vulpunt bij de GVB-remise. Het gasvulpunt ligt echter op ruime afstand van het plangebied, namelijk minimaal 500 meter. Het plangebied valt evenmin binnen de veiligheidscirkel van het LPG-vulpunt (110 meter). Het plangebied valt derhalve niet binnen de invloedssfeer van risicovolle bedrijven. Een onderzoek naar externe veiligheid vanwege bedrijven is daardoor niet aan de orde.

4.8 Monumenten en archeologie

Om cultuurhistorische waarden te beschermen heeft de provincie Noord Holland een Cultuurhistorische Waardenkaart ontwikkeld. Op deze kaart zijn globaal alle nu nog aanwezige elementen en structuren aangewezen die een beeld geven van de bewoningsgeschiedenis en die een rol kunnen spelen in de ontwikkeling van een gebied. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. In de gemeentelijke plannen moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het cultureel erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft of wordt hersteld.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009



Afbelding: uitsnede
Cultuurhistorische
Waardenkaart

In De Bongerd zijn volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart geen te beschermen cultuurhistorische waarden aanwezig. Rondom De Bongerd is wel een aantal cultuurhistorische elementen aanwezig. Zo is de Kadoelenweg tot aan de oever van Zijkanaal I aangewezen als historisch geografisch vlak van waarde (MLA205G) en een geografische lijn van hoge waarde (MLA238G) in verband met de functie als binnenwaterkerende kade met de daarbij ontstane nederzetting. De aanlanding van de Bannebrug over Zijkanaal I ligt daardoor in een zone van cultuurhistorische waarde. Door het realiseren van een fietsbrug over Zijkanaal I in het verlengde van de Kadoelenweg wordt de functie van de Kadoelenweg versterkt doordat de geografische lijn symbolisch wordt doorgezet.

De Landsmeerderdijk en de Buiksloterdijk zijn onderdeel van de Waterlandse Zeedijk en aangewezen als een bouwkundige lijn van grote waarde (MLA074B) en een geografische lijn van zeer hoge waarde (MLA221G) vanwege de buitenwaterkerende functie van de dijk.

De Waterlandse Zeedijk (als onderdeel van de Noorder IJ- en Zeedijken) is in 2002 vanwege de grote cultuurhistorische waarde aangewezen als provinciaal monument, op basis van de provinciale monumentenverordening. In het plangebied betreft het de ten noorden van De Bongerd liggende Buiksloterdijk. De aanwijzing als provinciaal monument houdt in dat het dijklichaam met bijbehorende doorbraken en buitendijks gelegen gronden wordt beschermd. De aanliggende bebouwing valt buiten de aanwijzing. De kruin en het talud dienen in stand te blijven, alsmede de beeldkwaliteit van de dijk. Voor alles wat nieuw gebouwd en/of aangelegd wordt op de dijk is een provinciale monumentenvergunning nodig. Dat geldt ook voor straatmeubilair en de bestratingen. Het belangrijkste criterium bij eventuele vergunningverlening is dat de dijk niet wordt aangetast.

Door Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) is in december 2007 een archeologisch onderzoek verricht om het cultuurhistorische verleden in kaart te brengen met de mogelijke archeologische sporen die in de bodem zijn nagelaten (zie bijlage). Op basis van een historisch-topografische inventarisatie is de verwachting dat binnen het plangebied De Bongerd alleen materiële overblijfselen zijn te verwachten die samenhangen met de historische scheepvaart in het voormalige watergebied en de recente bewoningsgeschiedenis. In het plangebied kan derhalve een wijde verspreiding voorkomen van scheepsresten of ander verzonken overblijfselen die verband houden met de scheepvaart vanaf de 13^{de} eeuw tot aan de droogmaking van het Lutkemeer in 1864. Daarnaast kunnen in het plangebied sporen

voorkomen die verband houden met de verkaveling of afvalstort uit het laatste kwart van de 19^{de} eeuw. Tenslotte kan de ondergrond op grotere diepte (12 m ÷ NAP) prehistorische overblijfselen bevatten. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat er voor het plangebied een lage archeologische verwachting geldt en dat de verspreiding van archeologische waarden binnen deze zone een lage concentratie heeft. Het gaat daarbij om los materiaal uit verschillende gebruiks- en bewoningsperiodes. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Vanwege de lage archeologische verwachting voor het gebied en omdat er niet dieper dan 4 meter gegraven zal gaan worden, is het niet noodzakelijk om bijzondere beschermende bepalingen op te nemen in de regels van dit bestemmingsplan.

4.9 Hoogbouw Effect Rapportage (HER)

Het stadsdeel heeft als richtlijn om voor nieuwe bebouwing van 20 meter en hoger een HER te laten uitvoeren. Omdat een deel van de bebouwing in de zone langs Zijkanaal I 25 meter zal zijn is een HER noodzakelijk voor deze 'hoogbouw'.

In maart 2006 is door Dienst Ruimtelijke Ordening een HER uitgevoerd op basis van het SPDB (zie bijlage). In de HER zijn de volgende conclusies weergegeven:

- De geplande 'hoogbouw' heeft geen onacceptabel effect op grote afstand. Zelfs het meest kwetsbare gebied in de omgeving, de Kadoelerscheg, ondervindt geen noemenswaardige horizonvervuiling als gevolg van de geplande 'hoogbouw'.
- Vanaf de brug Klaprozenweg is de 'hoogbouw' duidelijk waarneembaar. Omdat de bebouwing Zijkanaal I begeleid wordt de stedenbouwkundige structuur versterkt en is De Bongerd niet weggestopt.
- Alle woningen in de strook langs Zijkanaal I voldoen aan het gehanteerde bezonningscriterium waarbij de zon op de eerste dag van de lente dan wel de eerste dag van de herfst tussen 9 en 18 uur minstens 3 uur moet kunnen schijnen op de voor- en/of achtergevel van een woning;
- De minimale afstand tussen de bestaande bebouwing en de geplande hoogbouw bedraagt minimaal 230-300 meter. De afstand tussen de woonboten en de geplande hoogbouw bedraagt minimaal 30 meter. Deze afstanden zijn als dermate ruim beoordeeld dat het aspect uitzicht en privacy niet wordt geschaad. Daarnaast zijn de woonboten niet direct georiënteerd op de hoogbouw maar op het water.
- De zone langs Zijkanaal I met bebouwing tot circa 25 meter voldoet aan de door DRO ontwikkelde standaard voor sociale veiligheid van de gebouwde omgeving.

De geplande bebouwing in de strook langs Zijkanaal I is volgens de HER, met een hoogte van 25 meter, alleszins aanvaardbaar.

4.10 Milieuvergunning omliggende bedrijven

In de directe omgeving van het plangebied zijn enkele bedrijven gevestigd die op grond van de Wet milieubeheer rechten hebben die mogelijk anderszins beperkingen kunnen opleggen ten aanzien van nieuwe gevoelige bebouwing zoals woningen.

In december 2007 is door Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB) onderzoek verricht naar de milieuhinder van bestaande bedrijven langs de Landsmeerderdijk en de Buiksloterdijk (zie bijlage). Het gaat daarbij om de volgende bedrijven: een autorischool (Buiksloterdijk 445), een jachthaven (Landsmeerderdijk 120), een garagebedrijf (Landsmeerderdijk 138), een tuinmaterialenbedrijf (Landsmeerderdijk 138A), een scheepswerf (Landsmeerderdijk 140), een bouwbedrijf (Landsmeerderdijk 142) en een café (Landsmeerderdijk 195). Per bedrijf is nagegaan wat de richtafstand is volgens de VNG uitgave "bedrijven en milieuzonering" en in hoeverre aan deze richtafstand wordt voldaan na de ontwikkeling van De Bongerd⁶. Tevens is nagegaan welke geluidsvoorschriften aan de eventuele milieuvergunning zijn verbonden.

⁶ van de richtafstand uit de VNG-uitgave kan gemotiveerd worden afgeweken.

Uit het onderzoek blijkt dat de richtafstand voor de meeste bedrijven maximaal 50 meter bedraagt volgens de VNG-publicatie. Door de breedte van Zijkanaal I wordt ter plaatse van de Bongerd aan deze richtafstand voldaan. Uitzondering hierop is de scheepswerf aan de Landsmeerderdijk 140. Deze scheepswerf heeft gelet op de VNG-uitgave een richtafstand van 200 meter als gevolg van geluid (uitgaande van een maximale geluidsbelasting van 50 dB(A) ter plaatse van de meest nabijgelegen geluidsgevoelige bestemming). De afstand tussen de scheepswerf en de Bongerd bedraagt echter circa 70 meter.

In het onderzoek is ook gekeken naar de indertijd geldende milieuvergunning. Uit deze milieuvergunning blijkt dat de maximale geluidsbelasting ter plaatse van de meest nabijgelegen geluidsgevoelige bestemming 60 dB(A) mag bedragen. Omdat er op 10 meter afstand van de scheepswerf een woonboot ligt en de geluidsbelasting ter plaatse van deze woonboot maximaal 60 dB(A) mocht bedragen is de geluidsbelasting ter plaatse van de Bongerd onder de 50 dB(A) op grond van de indertijd geldende milieuvergunning.

Als gevolg van het inwerking treden van het Activiteitenbesluit (1 januari 2008) is de geluidsbelasting van 60 dB(A) uit de milieuvergunning inmiddels vervangen door een algemeen voorschrift. Daarbij mag de maximale geluidsbelasting ter plaatse van een woning 50 dB(A) bedragen. Omdat woonboten in het Activiteitenbesluit niet zijn aangemerkt als geluidsgevoelige bestemming en de nieuwe woningen in de Bongerd het dichtst bij de scheepswerf zijn gelegen geldt de maximale geluidsbelasting van 50 dB(A) ter plaatse van de nieuwe woningen in de Bongerd.

Door DHV is vervolgens in november 2008 onderzocht of de jachthaven (Landsmeerderdijk 120) ter plaatse van de geplande nieuwe woonbebouwing aan de geldende grenswaarden kan voldoen, zodat de jachthaven niet in haar bedrijfsvoering wordt geschaad door realisatie van de woningen en de woningen geen overlast van de jachthaven ondervinden (zie bijlage). Door DMB is een vergelijkbaar onderzoek verricht voor de scheepswerf (Landsmeerderdijk 140, zie bijlage). Uit de beide onderzoeken blijkt dat zowel de jachthaven als de scheepswerf ter plaatse van de geplande nieuwe woonbebouwing voldoen aan de geldende grenswaarden. De nieuwe woningen leveren daardoor geen beperking op voor de jachthaven en/of de scheepswerf.

Voor de bedrijven langs andere wegen dan de Landsmeerderdijk en de Buiksloterdijk geldt dat deze bedrijven geen beperkingen opleveren voor de Bongerd. In de huidige situatie zijn er al woningen dichterbij deze bedrijven gelegen dan de nieuwe woningen in de Bongerd.

5 Bestemmingsregeling

5.1 De planvorm

5.1.1 Opbouw van dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen: de plankaart (onderdeel I), de profielen (onderdeel II), de regels (onderdeel III) en de toelichting.

De plankaart, de profielen alsmede de regels van het bestemmingsplan vormen het juridisch gedeelte. Dit gedeelte is bindend voor zowel burgers als overheid.

5.1.2 Opbouw regels

De regels zijn in vier groepen ingedeeld:

1. inleidende regels die onder andere duidelijk maken wat met diverse termen wordt bedoeld en op welke wijze wordt gemeten;
2. bestemmingsregels van de voorkomende bestemmingen in het plangebied (bijvoorbeeld “wonen” of “verkeer”);
3. algemene regels, welke niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben maar voor het gehele plangebied gelden (zoals de algemene gebruiksregels en de algemene ontheffingsbevoegdheid);
4. overgangs- en slotregels.

Voor de bestemmingsbepalingen (groep 2) is per artikel de volgende indeling gehanteerd:

1. bestemmingsomschrijving;
2. bouwregels;
3. ontheffing van de bouwregels (indien noodzakelijk);
4. specifieke gebruiksregels (indien noodzakelijk);
5. aanlegvergunning (indien noodzakelijk);
6. wijzigingsbevoegdheid (indien noodzakelijk).

Voor uit te werken bestemmingen is per artikel de volgende indeling gehanteerd:

1. bestemmingsomschrijving;
2. uitwerkingsregels;
3. voorlopig bouwverbod en ontheffing.

5.2 Toelichting op de regels

In deze paragraaf wordt van elk artikel een korte uitleg gegeven teneinde de regels inzichtelijker en minder ‘juridisch’ te maken.

1. Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten. Voor het meten op de kaart geldt een nauwkeurigheidsgraad van een meter.

De bouwhoogte wordt gemeten vanaf de hoogte van het aangrenzende maaiveld. Ook is in artikel 2 beschreven hoe het bruto vloeroppervlak en het bebouwingspercentage dienen te worden bepaald.

2. Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

De bestaande KPN-centrale is conform het SVBP 2006 bestemd als "Bedrijf". Deze gronden mogen worden gebruikt voor nutsvoorzieningen, tuinen, groenvoorzieningen, erven en voetpaden (lid 1). In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd.

Artikel 4 Gemengd

Binnen de bestemming "Gemengd" zijn in de begane grondlaag van het toegestane gebouw een supermarkt, detailhandel, horeca I, maatschappelijke dienstverlening en bergingen en nevenruimten van woningen toegestaan (lid 1). In artikel 1 is aangegeven wat onder de functies supermarkt, detailhandel, horeca I en maatschappelijke dienstverlening wordt verstaan. Deze functies mogen gezamenlijk een totaal bruto vloeroppervlak van 1.500 m² hebben, waarbij maximaal 500 m² mag worden gebruikt voor detailhandel, horeca I en maatschappelijke dienstverlening (lid 3). De grootte van één vestiging detailhandel, horeca I en maatschappelijke dienstverlening bedraagt maximaal 200 m². Bij de genoemde 1.500 m² wordt het laad- en losdock niet meegerekend.

De overige bouwlagen van het gebouw mogen worden gebruikt voor woningen.

Artikel 5 Groen

De gronden met de bestemming "Groen" mogen worden gebruikt voor onder meer plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water, voet- en rijwielpaden, steigers en geluidwerende voorzieningen. Ook zijn bruggen en een hijskraan toegestaan daar waar dat met een aanduiding op de plankaart is aangeduid. Tuinen ten behoeve van de woonboten zijn eveneens alleen toegestaan daar waar dat is aangeduid op de plankaart (lid 1).

In de bestemming "Groen" zijn geen gebouwen toegestaan (lid 2), met uitzondering van gebouwen ten behoeve van bedieningsposten en bijgebouwen in de aangeduide tuinen van de woonboten. In de tuinen bij de woonboten zijn, na ontheffing door het dagelijks bestuur, bijgebouwen toegestaan, mits deze voldoen aan de beschreven criteria (lid 3).

Het gebruik van de gronden als stortplaats voor puin of afvalstoffen is als verboden gebruik aangemerkt (lid 4).

Artikel 6 Maatschappelijk

Ter plaatse van de bestemming "Maatschappelijk" zijn onder meer maatschappelijke dienstverlening met ondergeschikte horeca (zoals een kantine) toegestaan (lid 1). In artikel 1 is aangegeven wat onder maatschappelijke dienstverlening en ondergeschikte horeca wordt verstaan.

Het bestemmingsvlak mag niet geheel worden volgebouwd met één of meerdere gebouwen. Het maximum bebouwingspercentage zoals aangegeven op de plankaart dient in acht te worden genomen (lid 2).

Artikel 7 Verkeer -1

De verkeersruimte in De Bongerd is bestemd als "Verkeer -1". Binnen deze gronden is het gebruik als wegen, voet- en rijwielpaden, ongebouwde parkeervoorzieningen, pleinen, groenvoorzieningen en water toegestaan. Ook zijn bruggen toegestaan daar waar dat met een aanduiding op de plankaart is aangeduid (lid 1).

Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming "Verkeer- 1" (lid 2), met uitzondering van een gebouw ten behoeve van een bedieningspost ter plaats van de aanduiding 'brug-2'.

Ter plaatse van de bomenweide is op de plankaart een aanduiding 'groen' opgenomen. Binnen het aangeduide gebied dient 250 m² groen te worden gerealiseerd.

Artikel 8 Verkeer -2

De parkeerplaatsen in deelgebied 1 van De Bongerd zijn bestemd als "Verkeer -2" (lid 1).

Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming "Verkeer- 2" (lid 2).

Artikel 9 Water

Zijkanaal I en de singels zijn bestemd als "Water". Binnen deze bestemming is uiteraard het gebruik ten behoeve van waterhuishoudkundige doeleinden toegestaan (lid 1). Aanlegsteigers voor het tijdelijk aanleggen van passagiersboten en plezierboten zijn eveneens toegestaan, mits het totale oppervlak aan steigers niet meer dan 1.250 m² bedraagt (lid 1 en 2). Ook zijn bruggen toegestaan daar waar dat met een

aanduiding op de plankaart is aangeduid (lid 1). Een bedrijfsboot ten behoeve van horeca en ligplaatsen van woonboten met bijbehorende voorzieningen als afmeerpalen en steigers om de woonboten te bereiken zijn toegestaan daar waar dat met een aanduiding op de plankaart is aangeduid. Binnen de bestemming "Water" zijn geen gebouwen toegestaan (lid 2), met uitzondering van gebouwen ten behoeve van een bedieningspost ter plaats van de aanduidingen 'brug-1'. Voor de woonboten gelden specifieke gebruiksregels (lid 3). Deze hebben betrekking op onder meer het aantal woonboten en de maximum lengte, breedte en hoogte van woonboten. Ook zijn bestaande woonboten die ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan reeds op een ligplaats in het plangebied lagen en afwijken van de maximum maten als afwijking toegestaan tot de maten van de betreffende woonboot. Binnen de gehele bestemming "Water" zijn geen ligplaatsen van boten toegestaan, met uitzondering van de boten die in lid 1 zijn genoemd.

Om te kunnen anticiperen op afwijkende maten van bestaande woonboten zijn wijzigingsbevoegdheden voor het dagelijks bestuur opgenomen (lid 4). Toepassing van een wijzigingsbevoegdheid is mogelijk indien wordt voldaan aan de gestelde criteria.

Tenslotte is een aanlegvergunningstelsel opgenomen om te voorkomen dat er ter plaatse van de als 'woonschepenligplaats' aangeduide gronden ongewenste graaf- of baggerwerkzaamheden plaatsvinden of werkzaamheden die de walkant kunnen beschadigen. Dit ter bescherming van het water en de oever ter plaatse van de woonboten. In lid 4 is aangegeven in welke gevallen een aanlegvergunning wel of niet wordt verleend.

Artikel 10 Wonen - 1

Het grootste deel van de te bouwen woningen in De Bongerd is bestemd als "Wonen - 1". Deze gronden mogen worden gebruikt voor onder meer woningen, tuinen, groenvoorzieningen en aan-huis-verbonden beroepen (lid 1). In artikel 1 is bepaald dat bij aan-huis-verbonden beroepen de woonfunctie overheerst. Het betreft hier zogenaamde vrije beroepen aan huis, waaronder in gangbaar taalgebruik onder meer een arts, tandarts, advocaat en een notaris worden verstaan (Rechtbank Haarlem, 13 maart 2002, nr. AWB 02-338 en 02-333). Gebouwde parkeervoorzieningen in de kelder en/of het souterrain zijn toegestaan daar waar dat op de plankaart is aangeduid (lid 1).

Gebouwen dienen binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak te worden gebouwd (lid 2). Deze bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd, tenzij op de plankaart een bebouwingspercentage in het betreffende bouwvlak is aangegeven. Voor parkeergarages geldt als uitzondering dat deze ook buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak mogen worden gebouwd, tot de grens van de op de plankaart aangegeven aanduiding.

Conform het Amsterdamse geluidsbeleid dienen alle woningen te worden voorzien van een stille zijde. In het bestemmingsplan is daarom vastgelegd dat het bouwen van een woning alleen is toegestaan indien deze een stille zijde heeft (lid 5). In artikel 1 is verklaard wat onder een stille zijde wordt verstaan. Voor gebouwen geldt een maximale bouwhoogte zoals op de plankaart staat aangegeven. In lid 3 is een ontheffingsbevoegdheid opgenomen die betrekking heeft op de maximale bouwhoogte van de appartementsgebouwen langs Zijkanaal I. Door toepassing van de ontheffingsbevoegdheid mag de maximale bouwhoogte van de appartementsgebouwen worden verhoogd tot 27 meter, mits uit een Hoogbouw Effect Rapportage dan wel schaduwstudie blijkt dat het verhogen van de maximum bouwhoogte geen onevenredige en nadelige gevolgen heeft ten aanzien van de bezonning. De gronden waar de ontheffingsbevoegdheid betrekking op heeft zijn op de plankaart aangeduid met "Wro-zone – ontheffingsbevoegdheid". De ontheffingsbevoegdheid is opgenomen omdat de appartementsgebouwen mogelijk wat hoger dan 25 meter zullen worden. Het stadsdeel is in beginsel bereid om medewerking te verlenen aan een iets hogere bouwhoogte, mits er dus geen onevenredige en nadelige gevolgen zullen ontstaan ten aanzien van de bezonning. Vandaar dat het verhogen van de maximale bouwhoogte met 2 meter mogelijk is gemaakt door middel van een ontheffingsbevoegdheid.

Artikel 11 Wonen - 2

De bestaande of in aanbouw zijnde woningen in deelgebied 1 zijn bestemd als "Wonen - 2". Deze gronden mogen worden gebruikt voor onder meer woningen, tuinen, groenvoorzieningen en aan-huis-verbonden beroepen (lid 1). In artikel 1 is bepaald dat bij aan-huis-verbonden beroepen de woonfunctie overheerst. Het betreft hier zogenaamde vrije beroepen aan huis, waaronder in gangbaar taalgebruik onder meer een arts, tandarts, advocaat en een notaris worden verstaan (Rechtbank Haarlem, 13 maart 2002, nr. AWB 02-338 en 02-333). Gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan in de begane grondlaag (lid 1). Om voldoende parkeergelegenheid te garanderen is per bouwvlak een aanduiding op de plankaart aangegeven met het bestaande aantal parkeerplaatsen. Dit aantal dient in stand te worden

gehouden. De parkeerruimte mag niet worden omgezet naar een gedeelte van de woning dat niet geschikt is als parkeerruimte (lid 4).

Gebouwen dienen binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak te worden gebouwd (lid 2). Deze bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd. Uitzondering zijn de gronden die zijn aangeduid als "bijgebouwen" bij Kampervenuspad 22. Hier mag buiten het bouwvlak een gebouwde parkeervoorziening worden gerealiseerd waarbij het maximum grondoppervlak 15 m² bedraagt en de maximum bouwhoogte 3 meter bedraagt.

Voor gebouwen geldt een maximale bouwhoogte zoals op de plankaart staat aangeven. In lid 3 is een ontheffingsbevoegdheid opgenomen om een extra bouwlaag te realiseren bij een deel van de woningen in deelgebied 1. Het betreft de woningen die momenteel een bouwhoogte van 9 meter hebben en die niet tot het woningtype 'REMO' behoren. Dit woningtype is met een kapconstructie ontworpen waardoor een extra bouwlaag vanwege beeldtaal onwenselijk is. Bij de overige woningtypen met een huidige bouwhoogte van circa 9 meter is een extra bouwlaag vanwege de aanwezige platte daken in beginsel wel aanvaardbaar, mits uit een schaduwstudie blijkt dat het verhogen van de maximum bouwhoogte geen onevenredige nadelige gevolgen heeft ten aanzien van bezonning. De gronden waar de ontheffingsbevoegdheid betrekking op heeft zijn op de plankaart aangeduid met "Wro-zone – ontheffingsbevoegdheid".

Omdat de bestaande beukenhagen een belangrijke bijdrage leveren aan het stedenbouwkundig beeld (overgang tussen percelen en openbare ruimte) is in het bestemmingsplan een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Dit betekent dat het niet is toegestaan om zonder een door het dagelijks bestuur te verlenen aanlegvergunning een beukenhaag of een deel van een beukenhaag te verwijderen (lid 5). Dit komt overeen met de erfpachtregeling voor de percelen. Onder het verwijderen van een beukenhaag worden geen snoeiwerkzaamheden verstaan.

Artikel 12 Wonen - 3

Het noordelijk veld in deelgebied 1 is bestemd als "Wonen - 3". Deze gronden mogen worden gebruikt voor onder meer woningen, tuinen, groenvoorzieningen en aan-huis-verbonden beroepen (lid 1). In artikel 1 is bepaald dat bij aan-huis-verbonden beroepen de woonfunctie overheerst. Het betreft hier zogenaamde vrije beroepen aan huis, waaronder in gangbaar taalgebruik onder meer een arts, tandarts, advocaat en een notaris worden verstaan (Rechtbank Haarlem, 13 maart 2002, nr. AWB 02-338 en 02-333). Gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan in de begane grondlaag (lid 1).

Gebouwen dienen binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak te worden gebouwd (lid 2). Het bouwvlak mag worden bebouwd conform het op de plankaart aangegeven bebouwingspercentage. Conform het Amsterdamse geluidsbeleid dienen alle woningen te worden voorzien van een stille zijde. In het bestemmingsplan is daarom vastgelegd dat het bouwen van een woning alleen is toegestaan indien deze een stille zijde heeft (lid 4). In artikel 1 is verklaard wat onder een stille zijde wordt verstaan.

Artikel 13 Wonen - Uit te werken bestemming

Omdat de invulling van het deelgebied bij de toekomstige Bongerdverbinding samenhangt met de realisatie van deze verbinding is het deelgebied bestemd als "Wonen - Uit te werken". Dat houdt in dat er niet eerder dan worden gebouwd (voorlopig bouwverbod) dan nadat er één of meerdere rechtsgeldige uitwerkingsplannen van kracht zijn. Bij het uitwerken dient het dagelijks bestuur rekening te houden met de uitwerkingsregels als genoemd in lid 2. Het gaat daarbij om het type woningen en de gemiddelde dichtheid.

Conform het Amsterdamse geluidsbeleid is bepaald dat de woningen alleen mogen worden gebouwd indien de woningen zijn voorzien van een geluidluwe gevel. In artikel 1 is vastgelegd wat daar onder wordt verstaan. Woningen zijn eveneens alleen toegestaan indien de woningen aan de zijde van de aanduiding 'dove gevel voorgeschreven' een dove gevel krijgen. In artikel 1 is vastgelegd wat daar onder wordt verstaan. Van de verplichting om bij een woning een dove gevel te realiseren kan ontheffing worden verleend indien de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai afkomstig van de toekomstige verbinding tussen de Klaprozenweg en de IJdoornlaan op de desbetreffende gevel niet hoger zal zijn dan 63 dB.

Het voorlopig bouwverbod (lid 3) kan worden doorbroken indien een bouwplan past in een concept-uitwerking dan wel in een vastgesteld, maar nog niet rechtsgeldig uitwerkingsplan. Tevens dient er een procedure te worden gevolgd als vervat in Afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Artikel 14 Leiding - gas

In het zuiden van het plangebied is een hogedruk gastransportleiding aanwezig. De leiding met de bijbehorende zone zijn bestemd als "Leiding - gas". De gronden met deze bestemming zijn mede bestemd

voor het hebben en instandhouden van een hogedruk gastransportleiding. Voor de volgorde van verschillende bestemmingen op dezelfde grond wordt verwezen naar artikel 21 lid 2 (lid 1). Bouwwerken zijn alleen toegestaan indien daarvoor een ontheffing is verleend door het dagelijks bestuur (lid 2). Ook zijn bepaalde werkzaamheden, niet zijnde bouwen, pas toegestaan na verlening van een aanlegvergunning door het dagelijks bestuur (lid 3). Dit alles ter bescherming van de gastransportleiding.

Artikel 15 Waterstaat - Waterkering

Deze bestemming heeft betrekking op de zone van de waterkering Buiksloterdijk-Landsmeerderdijk voor zover gelegen in het plangebied van bestemmingsplan De Bongerd. Deze gronden zijn in het bestemmingsplan bestemd als "Waterstaat - Waterkering". De gronden met deze bestemming zijn mede bestemd voor waterstaattoeleinden als een waterkering. Voor de volgorde van verschillende bestemmingen op dezelfde grond wordt verwezen naar artikel 21 lid 2 (lid 1). Op en onder en onder de in het eerste lid genoemde gronden mag slechts worden gebouwd ten behoeve van waterstaattoeleinden (lid 2).

3. Algemene regels

Artikel 16 Anti-dubbeltelbepaling

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

Artikel 17 Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan.

Artikel 18 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. Onder a worden de bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorend bij de Wet milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn automatenhallen, seksinrichtingen, prostitutiebedrijven, telefoneerinrichtingen, belhuizen, smartshops, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen al elders in de stad gevestigd zijn en de verwachting is dat een dergelijk gebruik in dit plangebied, welke voornamelijk een woonfunctie heeft, voor ongewenste overlast zal zorgen.

Artikel 19 Algemene ontheffingsregels

In dit artikel is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Ontheffing verlenen gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden onder meer de mogelijkheid hebben om zienswijzen in te dienen wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken. Een aantal van de gegeven maxima kunnen op grond van dit artikel in zeer beperkte mate worden overschreden. In enkele bestemmingsartikelen is het gebruik ten behoeve van aangrenzende bestemmingen als toegestaan gebruik aangemerkt, voor zover dat noodzakelijk is voor toepassing van de ontheffingsbevoegdheid onder e van dit artikel.

Artikel 19 Verwerkelijking in de naaste toekomst

In dit artikel is vastgelegd dat voor gronden met een aanduiding "Wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst" toepassing wordt gegeven aan het bepaalde in artikel 3.4 van de Wet ruimtelijke ordening. De aanduiding is op één locatie langs Zijkanaal I aangegeven. Het betreft de gronden waar de noordelijke aanlanding van de Kadoelenbrug is voorzien. De verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst wordt ten aanzien van deze gronden noodzakelijk geacht.

Artikel 20 Algemene wijzigingsregels

Dit artikel maakt de realisatie van de Bannebrug mogelijk. Ter plaatse van de betreffende gronden is op de plankaart een aanduiding 'Wro-zone - wijzigingsgebied' aangegeven. Het dagelijks bestuur is bevoegd om het bestemmingsplan voor deze aangeduide gronden te wijzigen door de aanduidingen 'tuin' en 'woonschepenligplaats' in het bestemmingsplan te schrappen zodat het betreffende gebruik niet langer is toegestaan. Tevens kan de aanduiding 'maximum aantal ligplaatsen voor woonboten' worden aangepast (zodat het juiste aantal ligplaatsen op de plankaart staat aangegeven) en een aanduiding 'brug - 1' worden toegevoegd.

De wijzigingsbevoegdheid kan alleen worden toegepast indien de betreffende woonboten naar een andere ligplaats zijn verplaatst dan wel er overeenstemming met de betreffende belanghebbenden is bereikt zodat zeker is gesteld dat de betreffende woonboot/woonboten verplaatst gaan worden. Daarnaast dient de financiële uitvoerbaarheid van de brug over Zijkanaal I te zijn aangetoond.

Artikel 21 Overige regels

Hierin is bepaald dat voor wat betreft de in de regels aangegeven verwijzingen naar andere wettelijke regelingen, die regelingen worden bedoeld zoals die gelden ten tijde van het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan (lid 1).

Ter plaatse van sommige gronden kunnen meerdere bestemmingen van kracht zijn. Voor die gevallen is in lid 2 geregeld welke bestemmingen/artikelen voorrang hebben.

4. Overgangs- en slotregels**Artikel 22 Overgangsrecht**

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan.

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij onder sub a vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven bouwvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Onder b wordt geregeld dat eenmalig tot 10% ontheffing kan worden verleend voor het vergroten van het bouwwerk als bedoeld onder a. Deze ontheffing kan gelet op het bepaalde onder c niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Het tweede lid van dit artikel regelt het gebruik. Onder a is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Onder b is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde onder c niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde onder d is het bepaalde onder a niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Artikel 23 Slotregel

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

6 Economische uitvoerbaarheid en handhaving

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Grondexploitatie en eigendom

Naar aanleiding van het nieuwe SP is de grondexploitatie opgesteld. De herziene grondexploitatie is op 10 januari 2007 door de stadsdeelraad vastgesteld en op 23 april 2008 door de gemeenteraad goedgekeurd. De grondexploitatie kent een positief saldo. Het positieve saldo komt ten gunste van het vereffeningsfonds.

De Bongerd zal ontwikkeld worden door een ontwikkelaar. De gemeente heeft alle gronden ter plaatse van de bouwontwikkelingen in bezit.

In het door de stadsdeelraad vastgestelde MIPSA (Meerjarig Investerings Programma Sociale Accomodaties) is de realisatie van de Brede School in de Bongerd opgenomen. Dit betekent dat er middelen voor de onrendabele top van het brede schooldeel van het gebouw zijn aangevraagd bij de gemeente Amsterdam. De benodigde investeringsmiddelen voor het onderwijsdeel moeten te zijner tijd beschikbaar worden gesteld in de stadsdeelbegroting. Hetzelfde geldt voor de benodigde investeringen voor het brede schooldeel van het gebouw en voor de te realiseren speeltuin.

De kosten voor de aanleg van de Bongerdverbinding tussen de Klaprozenweg en de IJdoornlaan zijn voor een gedeelte opgenomen in de grondexploitatie. Het resterende gedeelte komt ten laste van het Meerjarig Infrastructuur Plan (MIP).

In de grondexploitatie is geld gereserveerd om de bestaande bijgebouwen in de tuinen van de woonboten op te ruimen en de oever opnieuw in te richten. Tevens is er geld in de grondexploitatie gereserveerd voor het omleggen van enkele kabels naar het bestaande KPN-gebouw. Het betreft de kabels die voor rekening van de overheid omgelegd dienen te worden.

In de grondexploitatie is geld gereserveerd voor de aanleg van een brug nabij Landsmeerderdijk 140. Tevens is er geld gereserveerd voor eventueel noodzakelijke bodemsaneringswerkzaamheden ter plaatse van de aanlandingen van de fietsbrug.

In verband met het graven van de singels zal één woonboot worden verplaatst naar een nieuwe locatie binnen het plangebied. Ook zal er een woonboot worden verplaatst als gevolg van een waterverbinding tussen Zijkanaal I en de singel bij deelgebied 1B.

6.1.2 GREX-wet

Voor De Bongerd is geen GREX-plan opgesteld omdat al op een andere wijze wordt voorzien in kostenverhaal. Tussen het stadsdeel en de ontwikkelaar is een overeenkomst afgesloten. De gemeente heeft alle gronden ter plaatse van bouwontwikkelingen in bezit.

6.2 Handhaving

Voorwaarde van een goed handhavingsbeleid is dat zowel bij het stadsdeel als bij de verschillende doelgroepen (eigenaren, gebruikers en direct belanghebbenden/omwonenden) draagvlak voor het handhaven van de bestemmingsregeling bestaat. Dat houdt in dat de regeling goed leesbaar, duidelijk en concreet moet zijn en niet voor meerdere uitleg vatbaar mag zijn.

Het handhavingsbeleid dient direct te worden ingezet. De handhaving heeft in dit plangebied vooral betrekking op het gebruik van gronden en bouwwerken, waarbij milieubelasting en veiligheid de belangrijkste criteria zijn.

Er is sprake van handhaving, indien werkzaamheden of activiteiten plaatsvinden die in het kader van de bestemmingsregels niet toelaatbaar zijn. De onderstaande uitgangspunten zullen daarbij worden aangehouden:

- het volgen van enkele stappen op grond waarvan besloten kan worden op welke wijze gehandhaafd gaat worden: strafrechtelijk, bestuursrechtelijk of gedogen al dan niet onder voorwaarden;

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

- er wordt naar gestreefd om stilzwijgende gedoogsituaties niet te laten voorkomen;
- indien legalisatie van een illegale toestand niet mogelijk is en indien er geen zwaarwegende omstandigheden hiertoe aanleiding geven, kan incidenteel een gedoogbeschikking onder voorwaarden worden verleend;
- indien in het kader van handhaving het opleggen van een dwangsom niet leidt tot beëindiging van een illegale situatie, wordt een bestuursdwangprocedure gestart;
- het opleggen van een dwangsom en bestuursdwang worden als handhaving verkozen boven strafrechtelijk optreden;
- in die gevallen dat strafrechtelijke vervolging het enige sanctiemiddel blijkt te zijn, zal na het opmaken van een proces-verbaal aangifte worden gedaan bij het Openbaar Ministerie;
- behoudens in gevallen waarin de belangen van de overtreder in ernstige en directe mate worden geschaad, wordt – indien illegale bouw wordt geconstateerd – het werk door de afdeling Bouwtoezicht stilgelegd en wordt tot handhaving over gegaan;
- ook bij illegale bouw van gering planologisch belang wordt vanuit rechtsgelijkheid handhavend opgetreden.

Aan een langere periode van niet-handhaving kunnen door de betrokkenen geen rechten worden ontleend.

Het stadsdeel heeft een Plan van Aanpak gebruik grond en water rondom huis en boot door particulieren opgesteld waarin is aangegeven hoe het stadsdeel om zal gaan met ongereguleerd gebruik door particulieren. In het Plan van Aanpak is aangegeven dat in de eerste helft van 2009 gestart zal worden met het inventariseren en handhaven van de oever van Zijkanaal I. De eigenaren van woonboten grenzend aan ongereguleerd gebruikte gemeentegrond en/of -water die hiervoor in aanmerking komen, een huurovereenkomst aangeboden krijgen of, indien mogelijk, een concept erfpachttakte. Indien men niet is geïnteresseerd in erfpacht of huur of men hiervoor niet in aanmerking kan komen, dient het stuk grond en/of water te worden ontruimd onder verwijdering van alle mogelijke bebouwingen en aanhorigheden. Het stadsdeel gaat ervan uit dat een en ander vrijwillig geschiedt. Voor het geval dat niet zo is, ziet het stadsdeel zich genoodzaakt voor rekening van de bewuste particulier(en) een ontruimingsprocedure te beginnen. Na ontruiming kan het stadsdeel het desbetreffende stuk grond of water aanbieden aan een aangrenzende erfpachter of huurder dan wel dit toevoegen aan het openbaar groen/de openbare ruimte.

7 **Inspraak**

7.1 Inspraak n.a.v. het voorontwerp bestemmingsplan

Het voorontwerp bestemmingsplan is niet ter inzage gelegd aangezien het bestemmingsplan gebaseerd is op het Stedenbouwkundig Plan voor De Bongerd, welke reeds ter inzage heeft gelegen van 3 april t/m 14 mei 2006.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens de ter inzage periode kon een ieder reageren op het ontwerp bestemmingsplan. Er is een aantal zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn weergegeven en beantwoord in een separate Nota van Beantwoording.

7.2 Resultaat van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Conform het gestelde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerp gestuurd aan een aantal overlegpartners. Het gaat daarbij om de volgende instanties:

1. VROM Inspectie;
2. Rijkswaterstaat;
3. Provincie Noord-Holland;
4. Stadsregio Amsterdam;
5. Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam (Amsterdamse Planologische Commissie en Dienst Ruimtelijke Ordening);
6. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu- en bouwtoezicht (DMB);
7. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur, Verkeer & Vervoer (DIVV);
8. Gemeente Amsterdam, Dienst Binnenwaterbeheer (BBA);
9. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie (BMA);
10. Waternet;
11. Hoogheemraadschap Hollandsch Noorderkwartier;
12. KPN Telecom;
13. Nederlandse Gasunie.

Aan de overlegpartners is verzocht te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan. Alle adressanten hebben gereageerd waarbij adressant 1 tevens namens adressant 2 heeft gereageerd. De artikel 3.1.1-reacties van de adressanten zijn in het navolgende weergegeven en beantwoord.

1. VROM-inspectie

De VROM-Inspectie vervult ten aanzien van de advisering van gemeentelijke plannen een coördinerende rol op rijksniveau door de reacties van alle betrokken rijksdiensten in één gecoördineerde rijksreactie te verwoorden.

1.1 Opmerking

De adressant geeft aan dat in de toelichting is vermeld dat er een hoofdgasleiding in het plangebied aanwezig is. Voor deze leiding dient volgens de adressant aan weerszijden van de leiding een zakelijke rechtszone van 5 meter te worden aangehouden. De adressant merkt op dat er in de toelichting en regels geen melding over deze zone is gemaakt. Geadviseerd wordt om het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Antwoord

De betreffende gasleiding was reeds op de plankaart weergegeven, echter nog zonder de door de adressant bedoelde zones aan weerszijden van de gasleiding. Het bestemmingsplan is mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant aangepast doordat de bijbehorende zones op de plankaart zijn weergegeven. Overigens bedragen de bijbehorende zones aan weerszijden van de gasleiding 4 meter in plaats van de door de adressant aangegeven 5 meter (zie ook opmerking 13.2). De in de regels opgenomen bepalingen ten aanzien van de gasleiding hebben ook betrekking op de zones aan weerszijden van de gasleiding. Tevens is de toelichting aangevuld.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

1.2 Opmerking

De adressant gaat er van uit dat de in de toelichting aangekondigde actualisatie van het luchtkwaliteitsonderzoek volgens het nieuwste CAR rekenmodel (Calculation of Air pollution from Road traffic), versie 7.0.1. zal plaatsvinden. Verzocht wordt om het geactualiseerde rapport als bijlage op te nemen bij het (ontwerp)bestemmingsplan.

Antwoord

Het luchtkwaliteitsonderzoek is inmiddels geactualiseerd volgens het geldende CAR rekenmodel. Het luchtkwaliteitsonderzoek maakt onderdeel uit van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingplan.

1.3 Opmerking

De adressant constateert dat het plangebied een deel bevat waar de bebouwing al grotendeels is gerealiseerd (deelgebied 1) terwijl het overige deel is gericht op ontwikkeling. De adressant vindt dat in de toelichting van het bestemmingsplan niet expliciet wordt vermeld voor welk deel van het plangebied en voor welk aantal woningen het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd. Verzocht wordt om de toelichting van het bestemmingsplan en het onderzoek hierop aan te passen.

Antwoord

Het luchtkwaliteitsonderzoek heeft betrekking op het gehele plangebied, inclusief het grotendeels gerealiseerde deel (deelgebied 1). Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting hierop aangevuld.

3. **Provincie Noord-Holland**

3.1 Opmerking

De adressant heeft de beoordeling beperkt tot de provinciale belangen zoals die zijn vastgelegd in het Overgangsdokument geldend streekplanbeleid. Geconcludeerd wordt dat er geen aanleiding is tot het maken van opmerkingen op het bestemmingsplan.

Antwoord

De adressant stemt dus in met het bestemmingsplan.

4. **Stadsregio Amsterdam**

4.1 Opmerking

De adressant geeft aan dat de geplande ruimtelijke ontwikkeling van het gebied de verkeersintensiteit zal doen toenemen. Dit heeft volgens de adressant gevolgen voor de verkeerscirculatie in het plangebied en de openbaar vervoerroutes. De adressant meent dat uit het bestemmingsplan niet duidelijk blijkt welk verwacht effect dit heeft op de belasting van het huidige wegennet en welke reserveringen voor uitbreidingen worden voorzien. De adressant denkt daarbij onder meer aan de Bongerdverbinding en de Klaprozenweg.

Antwoord

Het plangebied is momenteel grotendeels braakliggend en bevat een beperkt aantal wegen. In het plangebied zijn geen openbaar vervoerroutes aanwezig. Met uitzondering van de Scheepsbouwweg. Als gevolg van De Bongerd zal er een nieuwe verkeersstructuur in het plangebied worden aangelegd, welke aansluit op omliggende wegen in de omgeving. De nieuwe verkeersstructuur is reeds beschreven in subparagraaf 5.2.3. In deze paragraaf zijn ook de uitbreidingen als de Bongerdverbinding en de Klaprozenweg beschreven. De beide uitbreidingen zijn overigens gelegen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de subparagraaf aangevuld met de resultaten van het uitgevoerde onderzoek met kruispuntberekeningen voor wat betreft de aansluiting van de nieuwe verkeersstructuur op de omliggende wegen.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

4.2 Opmerking

De adressant meldt dat de stadsregio werkt aan de verbetering van het openbaar vervoer in dit gebied. In dat kader is gestart met de Verkenning HOV Zaancorridor. Het tracé voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer op de Klaprozenweg ligt voor de hand en zou nog steeds actueel zijn. De adressant geeft aan dat er binnenkort meer duidelijkheid is over de gewenste ruimtelijke reservering. De adressant vindt het handig om hier in het bestemmingsplan rekening mee te houden. Ten aanzien van de toelichting merkt de adressant op dat bij de beschrijving van het openbaar vervoer de studie naar de hoogwaardige openbaar vervoerverbinding Zaancorridor ontbreekt. De Noord-zuidlijn zou daarbij eveneens niet genoemd zijn.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de toelichting aangevuld met de beschrijving van de studie naar de hoogwaardige openbaar vervoerverbinding Zaancorridor en de ligging van het plangebied nabij de Noord-zuidlijn. In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met eventuele fysieke aanpassingen van de Klaprozenweg.

4.3 Opmerking

Het is de adressant niet duidelijk of het beleid van de gemeente Amsterdam wordt gehaald om ieder woonadres binnen 400 meter van een halte te voorzien. Verzocht wordt om hier bij de nadere uitwerking rekening mee te houden.

Antwoord

Opgemerkt wordt dat een bestemmingsplan geen betrekking heeft op de ontsluiting per openbaar vervoer. Het is momenteel nog niet bekend hoe de toekomstige ontsluiting per openbaar vervoer in en rond het plangebied zal zijn. Het stadsdeel is ten aanzien van openbaar vervoer geen bevoegd gezag.

4.4 Opmerking

In verband met een goede doorstroming van het openbaar vervoer verzoekt de adressant om de gevolgen inzichtelijk te maken van de uitbreiding van wonen op het verkeersnetwerk in de directe omgeving en de daarmee verband houdende mogelijke vertragingen voor openbaar vervoer.

Antwoord

Zoals aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan rijden er momenteel vier buslijnen in de directe nabijheid van het plangebied, drie over de Scheepsbouwweg en één over de Landsmeerderdijk. Daarnaast rijden er nog enkele buslijnen via de Klaprozenweg. Zoals blijkt uit het inmiddels in de toelichting beschreven onderzoek met kruispuntberekeningen zal de ontwikkeling van De Bongerd niet leiden tot verkeersknelpunten op de genoemde wegen en dus ook niet tot vertraging voor het openbaar vervoer op deze wegen.

5. **Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam / APC**

De reactie van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam / Amsterdamse Planologische Commissie is weergegeven door de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam.

5.1 Opmerking

Adressant constateert dat het bestemmingsplan past binnen de relevante beleidskaders (het structuurplan en de kernpunten van beleid).

Antwoord

De opmerking leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

5.2 Opmerking

De adressant geeft aan dat in de regels is aangegeven dat woningen uitsluitend gebouwd mogen worden indien een woning is voorzien van een stille zijde. De adressant wijst op het TAVGA-overleg van 3 september 2008 waarbij is geconstateerd dat woonblokken haaks op de Vlakkerweg zijn geprojecteerd waardoor deze woningen, zonder extra maatregelen, geen stille

zijde zullen krijgen. In het TAVGA is afgesproken dat aanvullend akoestisch onderzoek zal worden verricht om na te gaan of extra (bouwkundige) maatregelen als een inpandig balkon of serre nodig zijn. Dergelijke voorzieningen zullen in dat geval in het bestemmingsplan moeten worden voorgeschreven.

Antwoord

Naar aanleiding van het TAVGA-overleg is akoestisch onderzoek aangevuld om te bezien of voldaan kan worden aan de voorwaarde van een stille zijde. Zoals door de adressant is opgemerkt voorziet het bestemmingsplan al in een verplichte stille zijde. Extra (bouwkundige) maatregelen zijn in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt voor het geval deze nodig blijken te zijn om een stille zijde te realiseren.

5.3 Opmerking

De adressant merkt op dat het industrielawaai is onderzocht op basis van het stedenbouwkundig plan. Omdat het uit te werken deel echter op een andere wijze ontwikkeld kan worden dient er in dat geval volgens de adressant aanvullend akoestisch onderzoek te worden verricht.

Antwoord

De uit te werken bestemming ligt deels binnen de geluidszone van Westpoort. In het akoestisch onderzoek is voor het uit te werken gebied uitgegaan van een verkaveling conform het SP. Het bestemmingsplan gaat uit van een uit te werken bestemmingsvlak, waarbij de grenzen van het uit te werken bestemmingsvlak overeenkomen met de buitenste grenzen van de onderzochte verkaveling. Het akoestisch onderzoek is derhalve bruikbaar voor het uit te werken bestemmingsvlak. Omdat de voorkeurgrenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder ter plaatse van het uit te werken bestemmingsvlak wordt overschreden zal er een hogere grenswaarde voor het uit te werken bestemmingsvlak worden vastgesteld.

5.4 Opmerking

De adressant constateert dat het plangebied binnen de inventarisatiezone van de hogedruk-aardgasleiding valt. Aanbevolen wordt om het individueel (plaatsgebonden) risico en groepsrisico te laten berekenen, vooruitlopend op de nieuwe Algemene Maatregel van Bestuur.

Antwoord

Inmiddels is de ontwikkeling van De Bongerd door Dienst Milieu en Bouwtoezicht getoetst aan de huidige en toekomstige regelgeving ten aanzien van hogedruk-gasleidingen. Geconcludeerd is dat er in beide gevallen geen sprake is van een beperking van de ontwikkeling van De Bongerd. Paragraaf 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangevuld.

5.5 Opmerking

Het valt de adressant op dat in de beschrijving van het luchtkwaliteitsonderzoek alleen 2010 als 'worst-case' wordt genoemd en dat het onderzoek nog wordt geactualiseerd. De adressant adviseert om ook de andere verplichte jaren te betrekken.

Antwoord

In de beschrijving van het luchtkwaliteitsonderzoek is aangegeven dat voor de ontwikkeling van De Bongerd is uitgegaan van een 'worst case' benadering voor wat betreft luchtkwaliteit, namelijk dat de gehele Bongerd al in 2010 is herontwikkeld. Dit is dus een uitgangspunt in het onderzoek. Zoals in de beschrijving van het onderzoek is aangegeven wordt zelfs in geval van de 'worst case' benadering voldaan aan de Wet luchtkwaliteit, dus ook aan het verplichte peiljaar 2020 (10 jaar na 2010). Dit peiljaar is dus reeds betrokken in het onderzoek. Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 4.4 ter verduidelijking aangevuld.

5.6 Opmerking

De adressant merkt op dat het maximum bruto vloeroppervlak van 1.500 m² ter plaatse van bestemmingsvlak "Gemengd" tevens als bouwregel geldt aangezien het maximum bruto vloeroppervlak betrekking heeft op alle toegestane functies zodat de eerste bouwlaag niet groter dan 1.500 m² zou kunnen worden.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

Antwoord

Het betreffende bestemmingsvlak heeft een oppervlak van circa 2.200 m². Het in de regels aangegeven maximum bruto vloeroppervlak van 1.500 m² heeft betrekking op de functies supermarkt, detailhandel, horeca I en maatschappelijke dienstverlening, met uitzondering van het laad- en losdock. Ook zijn naast de 1.500 m² supermarkt, detailhandel, horeca I en maatschappelijke dienstverlening nog bergingen ten behoeve van de bovengelegen woningen toegestaan.

5.7 Opmerking

De adressant vindt dat de onder meer in artikel 4, lid 1 onder I opgenomen bepaling om het gebruik toe te staan ten behoeve van aangrenzende bestemmingen, voor zover noodzakelijk is voor de toepassing van de algemene ontheffingsregels in artikel 17 onder e overbodig aangezien artikel 17 al in een dergelijke bepaling voorziet.

Antwoord

Het stadsdeel vindt de bepaling in onder meer artikel 4, lid 1 onder I wenselijk. Er is geen aanleiding om de regels op dit punt aan te passen.

5.8 Opmerking

De adressant vindt dat de maten behorende bij de uitzonderingsgevallen voor woonboten binnen de bestemming "Water" expliciet moeten worden opgenomen, teneinde een goede handhaving mogelijk te maken.

Antwoord

Omdat momenteel nog niet bekend is wat de uiteindelijke afwijkingen zullen zijn, is er geen aanleiding om de afwijkingsmaten expliciet in het bestemmingsplan op te nemen. Het is de verantwoordelijkheid van het stadsdeel om vast te stellen wat de bestaande lengte, breedte en hoogte van de bestaande boten is ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan, zodat hier in de toekomst door het stadsdeel op gehandhaafd kan worden.

5.9 Opmerking

Volgens de adressant moet bij het aanlegvergunningstelsel in artikel 10 ("Wonen 2") het normaal onderhoud als uitzondering worden toegevoegd.

Antwoord

Het aanlegvergunningstelsel is bedoeld om te voorkomen dat een beukenhaag of een deel van de beukenhaag op de grens tussen het erfpachtperceel en de openbare ruimte wordt verwijderd. Normaal onderhoud zoals het snoeien van de haag heeft geen betrekking op het verwijderen van (een deel van) de beukenhaag en is dus al toegestaan zonder aanlegvergunning.

5.10 Opmerking

Het is de adressant niet duidelijk waarom de bestemmingen "Wonen 2" en "Wonen 3" niet in één artikel zijn samengevoegd.

Antwoord

Omdat de bestemming "Wonen 2" betrekking heeft op grotendeels al gerealiseerde bebouwing is er meer mate van detaillering gewenst dan bij het nog te ontwikkelen deel met de bestemming "Wonen 3". Dit uit zich onder meer in de regeling voor parkeervoorzieningen en het aanlegvergunningstelsel voor beukenhagen.

5.11 Opmerking

De adressant vindt dat paragraaf 5.1 van de toelichting zeer beperkt is opgezet. Tevens wordt er in het hoofdstuk nog gesproken over voorschriften en het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is hoofdstuk 5 aangevuld.

6. Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu- en bouwtoezicht (DMB)

6.1 Opmerking

De adressant merkt ten aanzien van het nog te actualiseren akoestisch onderzoek op dat het aanbeveling verdient om deze door het TAVGA te laten toetsen.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is inmiddels geactualiseerd en voorgelegd aan het TAVGA.

6.2 Opmerking

De adressant vindt dat de vigerende regelgeving niet is beschreven in paragraaf 2.8.5. De adressant merkt daarbij op dat bedrijven met gevaarlijke stoffen in opslag niet per definitie Externe VeiligheidsRapportage)-plichtig zijn. Volgens de adressant is een bedrijf relevant voor ruimtelijke ordening indien zij onder het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen valt. Verzocht wordt om het beleidskader anders te beschrijven. Door de adressant wordt daartoe een tekstvoorstel gedaan.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 2.8.5 aangepast.

6.3 Opmerking

De adressant constateert dat het plangebied buiten de vigerende toetsingsafstand van 40 meter van de hogedruk aardgasleiding ligt. De adressant geeft aan dat de vigerende regelgeving uit 1984 weliswaar nog van kracht is maar adviseert om al rekening te houden met de nieuwe inzichten en te toetsen aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Omdat het plangebied op meer dan 80 meter van de gasleiding ligt verwacht de adressant geen knelpunten in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Antwoord

Inmiddels is de ontwikkeling van De Bongerd door Dienst Milieu en Bouwtoezicht getoetst aan de huidige en toekomstige regelgeving ten aanzien van hogedruk-gasleidingen. Geconcludeerd is dat er in beide gevallen geen sprake is van een beperking van de ontwikkeling van De Bongerd. Paragraaf 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan is mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant aangevuld.

6.4 Opmerking

Volgens de adressant ligt het plangebied met de zuidelijke punt aan de route gevaarlijke stoffen over de Klaprozenweg. Geconstateerd wordt dat er binnen 300 meter geen bebouwing wordt voorzien. Omdat er volgens de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen buiten 200 meter geen beperkingen gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen, gelden er geen beperkingen voor de Bongerd. De adressant verzoekt om de toelichting hierop aan te vullen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 4.7.3 aangevuld.

6.5 Opmerking

De adressant adviseert ten aanzien van risicobedrijven om de onderbouwing te beperken tot bedrijven in de nabije omgeving. Tevens wordt geadviseerd om aan te geven dat het plangebied niet binnen het invloedsgebied van andere risicobedrijven ligt zoals beschreven in het BEVI. Aanvullend onderzoek is volgens de adressant niet nodig omdat er ook geen risicobedrijven worden toegestaan in het plangebied. Tenslotte geldt dat de zin over EVR-plichtige bedrijven niet correct is.

Antwoord

Het stadsdeel ziet geen aanleiding om de onderbouwing te beperken tot bedrijven in de nabije omgeving. Voor het overige is paragraaf 4.7.3 aangevuld.

6.6 Opmerking

De adressant vindt dat de beschreven ambitie ten aanzien van duurzaamheid niet meer in de huidige tijdsgeest past. Het stadsdeel zou de kans missen aan te sluiten op de centraal stedelijke doelstelling om CO₂ met 40% te reduceren in 2025. Ook zou niet worden aangesloten bij de centraal stedelijke ambitie om per 2015 alleen nog maar klimaatneutrale woningen te bouwen. Verder zou het volgens de adressant aanbeveling verdienen om een energievisie voor het gebied op te laten stellen. Deze energievisie dient de mogelijkheden voor energiebesparing te bevatten en opgave van de resterende warmte- en eventueel koudevraag. Daarnaast zou kunnen worden ingegaan op de mogelijkheden voor de opwekking van uiteenlopende vormen van duurzame energie. Tenslotte adviseert de adressant om energieparagrafen uit de stedenbouwkundige plannen in het bestemmingsplan op te nemen zodat de ruimtelijke inpasbaarheid van CO₂ maatregelen gegarandeerd is (bijvoorbeeld door regels op te nemen die windmolens op daken van woningen mogelijk maken).

Antwoord

De ontwikkeling van De Bongerd is in een vergevorderd stadium. Het is daardoor niet mogelijk en wenselijk om de door de adressant genoemde maatregelen, die overigens gelden vanaf 2010, mee te nemen.

6.7 Opmerking

Ten aanzien van paragraaf 2.8.1 merkt de adressant op dat als referentie het Milieuprogramma 2002-2003 van de provincie is genoemd. Dit zou niet juist zijn omdat de gemeente Amsterdam indertijd ook al het bevoegd gezag was. Verzocht wordt "Het Amsterdamse bodemsaneringsbeleid herzien" uit 1996 als referentie te noemen. Ten aanzien van de overige tekst ten aanzien van bodem kan de adressant instemmen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 2.8.1 aangepast.

6.8 Opmerking

Ten aanzien van artikel 3.3 merkt de adressant op dat wordt verwezen naar 3.1 terwijl in de rest van de regels wordt verwezen naar een lid van het artikel. Geadviseerd wordt om een consequente verwijzing toe te passen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is een consequente verwijzing toegepast in de regels van het bestemmingsplan.

6.9 Opmerking

De adressant constateert dat de in de bestemming water opgenomen verwijzing naar "Singel" niet duidelijk is omdat deze topografische naam niet op de plankaart is aangegeven.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is het bestemmingsplan aangepast.

6.10 Opmerking

De adressant vindt dat in lid 1 van het artikel over de (gas)leiding ten onrechte wordt gesproken over een bestemming aangezien de leiding een nadere aanduiding zou betreffen.

Antwoord

Conform het SVBP 2008 is de (gas)leiding, inclusief de bijbehorende zone, een dubbelbestemming. Dit is mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant ook als zodanig aangegeven in de regels en op de plankaart.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

7. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur, Verkeer & Vervoer (DIVV)

7.1 Opmerking

De adressant heeft geen opmerkingen ten aanzien van het hanteren van drie zoekgebieden voor de langzaam verkeersbruggen, inclusief een alternatieve locatie.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7.2 Opmerking

De adressant merkt op dat in de beschrijving van het beleidskader is vermeld dat het voormalige ABC-locatiebeleid wordt vervangen. Verzocht wordt om het nieuwe locatiebeleid te gebruiken, welke eind 2007 is opgesteld.

Antwoord

Het nieuwe locatiebeleid heeft betrekking op kantoren en bedrijven. Aangezien deze functies niet mogelijk worden gemaakt binnen het plangebied is er geen aanleiding om het nieuwe locatiebeleid te beschrijven.

7.3 Opmerking

De adressant vindt de tekst waarin wordt genoemd dat het deel van de oostelijke oever van Zijkanaal I tussen Klaprozenweg en Kadoelerweg behoort tot het Hoofdnet Openbaar Vervoer niet duidelijk. Verzocht wordt om een plaatje (fragment) uit het beleidskader hoofdnetten aan te geven.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de beschrijving van het beleidskader uitgebreid met de gevraagde afbeelding.

7.4 Opmerking

Ten aanzien van de keuze om de Bongerdverbinding vanwege het ontbreken van financiële dekking buiten het Stedenbouwkundig Plan en bestemmingsplan te laten en alleen rekening te houden met een ruimtelijke reservering wordt opgemerkt dat de adressant achter een ruimtelijke reservering staat. De adressant wil echter wel bewijs zien opgenomen dat de reservering ook ruimtelijk voldoende is volgens de adressant, bijvoorbeeld door goedgekeurde dwarsprofielen en lengteprofielen waaruit blijkt welke opties ruimtelijk mogelijk zijn en juridisch haalbaar.

Antwoord

Het tracé van de Bongerdverbinding is voor wat betreft het bovengrondse gedeelte buiten het bestemmingsplan gelaten. Hierdoor blijft het huidige bestemmingsplan "De Bongerd-Zijkanaal I" van kracht. In dit bestemmingsplan zijn ter plaatse van het bovengrondse tracé uit te werken bestemmingen en verkeersbestemmingen opgenomen zodat er geen gebouwen ter plaatse van het bovengrondse tracé kunnen worden gerealiseerd.

De gronden waar het ondergrondse tracé van de Bongerdverbinding wordt voorzien zijn wel opgenomen in dit bestemmingsplan. Ter plaatse van het toekomstige tracé zijn de bestemmingen "Groen", "Water" en "Verkeer-1" voorzien. Binnen deze bestemmingen worden geen gebouwen mogelijk gemaakt. De minimaal mogelijke breedte van de tunnel is ter plaatse van De Bongerd circa 25 meter.

7.5 Opmerking

Ten aanzien van de zes speerpunten als bedoeld in het Amsterdams Verkeers & Vervoersplan wordt geadviseerd om het MJP Fiets uit 2007 te gebruiken. Ten aanzien van verkeersveiligheid wordt geadviseerd om het MJP Verkeersveiligheid uit 2007 te gebruiken.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de beschrijving van het beleidskader uitgebreid met het MJP Fiets en MJP Verkeersveiligheid.

7.6 Opmerking

De adressant heeft een tekstcorrectie ten aanzien van wegen.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de betreffende tekst aangepast. Daarbij geldt dat de Klaprozenweg medio 2013 wordt verbreed in plaats van 2010.

8. Gemeente Amsterdam, Dienst Binnenwaterbeheer (BBA)

8.1 Opmerking

De adressant noemt dat de adressant al bij de totstandkoming van het voorontwerp in de gelegenheid is gesteld om te reageren op het plan. Omdat de door BBA gemaakte opmerkingen zijn verwerkt in het plan zijn er geen opmerkingen of aanvullingen van nautische aard.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

8.2 Opmerking

De adressant verzoekt om de begripsbepaling voor woonboot voor wat betreft de zinsnede "welke in het kader van het plan niet wordt aangemerkt als bouwwerk" gelijkklopend te laten zijn aan de tekst van de Verordening op de haven en het binnenwater 2006 (VHB) voor wat betreft de zinsnede "niet zijnde een object dat valt onder de Woningwet". Dit om te voorkomen dat een object niet valt onder te brengen bij de bepalingen van het plan en niet onder de bepalingen van het VHB valt.

Antwoord

De in het bestemmingsplan weergegeven begripsbepaling komt overeen met de standaard die het stadsdeel hanteert. Er is geen aanleiding om de begripsbepaling aan te passen.

8.3 Opmerking

De adressant stelt voor om voor het meten van de hoogte van boten en vaartuigen uit te gaan van de waterlijn in plaats van 0,4 meter – NAP. De adressant verwacht dat bij beide wijzen van meten over het algemeen sprake zal zijn van dezelfde eindmeting/hoogte maar het meten vanaf de waterlijn zou de reguliere wijze van meten zijn.

Antwoord

In het bestemmingsplan is het meten van de hoogte vanaf de waterlijn in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel omdat de waterlijn kan fluctueren. De opmerking leidt derhalve niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

8.4 Opmerking

De adressant wijst er op dat in lid 1 en lid 3 van de bestemming "Water" een woord ontbreekt. De adressant vermoedt dat aan-huis-verbonden beroepen respectievelijk artikel 16 wordt bedoeld.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant zijn lid 1 en lid 3 in de bestemming "Water" aangevuld.

9 Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie (BMA)

9.1 Opmerking

Ten aanzien van de beschrijving van het archeologisch onderzoek constateert de adressant dat abusievelijk is vermeld dat het in 1864 drooggelegde Lutkemeer zich binnen het plangebied van het bestemmingsplan bevindt. Het plangebied is gelegen in de Noordelijke IJpolder uit 1878. Verzocht wordt om dit te corrigeren.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

Antwoord

Opgemerkt wordt dat de betreffende tekst letterlijk is overgenomen uit het archeologisch onderzoek van BMA. In de tekst staat niet dat het Lutkemeer zich in het plangebied bevindt. Er is derhalve geen aanleiding om de tekst aan te passen.

9.2 Opmerking

Volgens de adressant is een vermelding van het beleid in de toelichting ontoereikend om het veroorzaker betaalt principe te waarborgen. De bescherming van het archeologisch erfgoed dient gelet op de Monumentenwet te worden vastgelegd in het bestemmingsplan. De archeologische waarden en verwachtingen zouden specifiek moeten worden opgenomen in de plankaart en de voorschriften.

Antwoord

Zoals uit het onderzoek blijkt geldt er voor het plangebied een lage archeologische verwachting. Er is derhalve geen aanleiding om beschermende regels op te nemen in het bestemmingsplan.

10. **Waternet**

10.1 Opmerking

De adressant geeft een compliment voor de volledige waterparagraaf.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

10.2 Opmerking

Ten aanvulling van paragraaf 4.3 wordt door de adressant een tekstvoorstel gedaan betreffende het bevoegd gezag (Rijkswaterstaat), uitlopende materialen en geohydrologie.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is paragraaf 4.3 aangevuld.

11. **Hoogheemraadschap Hollandsch Noorderkwartier**

11.1 Opmerking

De adressant meldt dat in het plangebied een primaire waterkering aanwezig is, namelijk de Kadoelendijk. Deze waterkering is gelegen ter plaatse van de oever van Zijkanaal I. Voor waterkeringen geldt het Beheersplan Waterkeringen 2006-2010. Op grond van de Keur Hollands Noorderkwartier worden waterkeringen onderverdeeld in het zogenaamde waterstaatswerk en de aangrenzende beschermingszones. Binnen deze zones zijn bepaalde handelingen verboden, tenzij ontheffing wordt verleend. De adressant verwacht dat:

1. de beleidskaders zoals deze voor waterkeringen zijn vastgelegd bij de uitwerking van het bestemmingsplan worden toegepast;
2. de geografische ligging van de waterkering met bijbehorende keurzones wordt gerespecteerd.
3. de waterkeringen in het bestemmingsplan worden opgenomen en als zodanig worden bestemd;
4. in de toelichting van het bestemmingsplan wordt gewezen op de werking van de keur van het hoogheemraadschap, het feit dat daaruit beperkingen voor het gebruik van de gronden kunnen voortkomen en de noodzaak om voor werkzaamheden ontheffing bij het hoogheemraadschap aan te vragen waarbij tevens een kaartje met de indicatieve aanduiding van het werkgebied van de Keur wordt weergegeven;
5. op de plankaart zones behorende bij de waterkering worden aangeduid waarbij een verwijzing naar de keur plaatsvindt aangezien er binnen deze zones (bouw)beperkingen gelden.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant en de zienswijze van de adressant is het bestemmingsplan aangepast, met inachtneming van het SVBP 2008 en jurisprudentie. De zone van de waterkering, voor zover gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan, is daarbij op de plankaart weergegeven en er geldt een dubbelbestemmings. In de toelichting is een verwijzing naar de Keur aangegeven. De relevante beleidsdocumenten ten aanzien van waterkeringen zijn beschreven in hoofdstuk 2. Tevens is de waterparagraaf aangevuld met de relevante gegevens van de waterkering en de werking van Keur. Voor de werkzaamheden ten behoeve van de herontwikkeling van De Bongerd zal tijdig ontheffing van de Keur worden aangevraagd.

12. KPN Telecom

12.1 Opmerking

Aangezien de straalpaden buiten het plangebied lopen zijn er geen opmerkingen vanuit KPN Vaste Net.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

12.2 Opmerking

De adressant wijst er op dat er al geruime tijd overleg gaande is over het plangebied. Door de adressant is in het verleden diverse malen aangegeven welke belangen de adressant heeft. De adressant heeft onder meer tijdens het PROCUWO-overleg (d.d. 30 maart 2006) gereageerd op het indertijd nieuwe SP. Daar zou door het stadsdeel geen reactie meer op zijn gegeven en er is evenmin een uitnodiging geweest om over het plan en de bijkomende kosten te praten. De adressant constateert dat er in het nieuwe plan geen rekening is gehouden met de belangen van de adressant. De adressant vindt dat het plan grote consequenties heeft voor de aanwezige infrastructuur van de adressant aangezien in het plangebied een telefooncentrale staat die een groot deel van Noord van telefonie voorziet. Daardoor liggen er behoorlijk wat kabels. Volledigheidshalve heeft de adressant een overzichtstekening van de aanwezige infrastructuur meegestuurd. Daarbij zijn de knelpunten volgens de adressant aangegeven. De adressant vindt dat bij het uitvoeren van een werk door de gedoogplichtigde in het betreffende plangebied niet van de adressant kan worden verwacht dat deze op kosten van de adressant worden uitgevoerd.

Antwoord

De adressant heeft enkele malen zijn belangen in het plangebied aangegeven. Zowel in het oorspronkelijke plan als in het nieuwe Stedenbouwkundige Plan heeft het stadsdeel Amsterdam-Noord alle belangen afgewogen en de woningbouw boven het kabeltracé van de adressant gesteld.

In de wenstraceprocedure wordt ruimte voor het kabeltracé van de adressant gereserveerd. Vervolgens kan de adressant in deze procedure aan de hand van het gereserveerde tracé een kostenopgave voor het omleggen van de kabels bij het stadsdeel indienen.

13. Gasunie

13.1 Opmerking

De adressant geeft aan dat de ligging van de gastransportleiding niet geheel overeenkomt met de gegevens van de adressant. De adressant heeft een kaart met de ligging bijgevoegd en verzoekt de plankaart hierop aan te passen.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking van de adressant is de plankaart aangepast.

Bestemmingsplan De Bongerd

Stadsdeel Amsterdam-Noord, Gemeente Amsterdam

Toelichting

27 mei 2009

13.2 Opmerking

De adressant verzoekt om niet alleen een enkele lijn van de gasleiding weer te geven maar ook een strook van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de gasleiding (medebestemmingsstrook).

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de plankaart aangepast.

13.3 Opmerking

De adressant vindt dat het opnemen van bouwregels ter bescherming van de archeologische waarde niet geëigend is binnen de bestemming "Leiding-Gas". Verzocht wordt om de regels te vervangen door meer op "Leiding-Gas" geënte regels.

Antwoord

De opmerking van de adressant is juist. De bouwregels dienen toegespitst te zijn op de bescherming van de gasleiding. Naar aanleiding van de opmerking zijn de bouwregels binnen de bestemming "Leiding-Gas" aangepast.

13.4 Opmerking

De adressant verwijst naar de vernieuwing van het externe veiligheidsbeleid rondom gasleidingen, welke door het ministerie van VROM wordt voorbereid en naar verwachting medio 2009 in werking zal treden middels de Algemene Maatregel van Bestuur Buisleidingen. De circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen uit 1984" zal dan komen te vervallen. De adressant verwacht dat de huidige circulaire in 2008 zal worden vervangen door een tijdelijke nieuwe circulaire. Het nieuwe beleid is conform overig veiligheidsbeleid gestoeld op Plaatsgebonden- en Groepsrisico. De adressant geeft informatie over de afstanden, welke gebruikt kunnen worden bij de verantwoording van het groepsrisico van de planontwikkeling. De adressant verzoekt om hier in paragraaf 4.7.2 aandacht aan te besteden.

Antwoord

Inmiddels is de ontwikkeling van De Bongerd door Dienst Milieu en Bouwtoezicht getoetst aan de huidige en toekomstige regelgeving ten aanzien van hogedruk-gasleidingen. Geconcludeerd is dat er in beide gevallen geen sprake is van een beperking van de ontwikkeling van De Bongerd. Paragraaf 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan is mede naar aanleiding van de opmerking van de adressant aangevuld.