



BESTEMMINGSPLAN NIEUWE MEER E.O.

Vastgesteld op 26 juni 2013

Toelichting

Bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.
Vastgesteld
Toelichting

INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding bestemmingsplan	1
1.2	Plangrenzen	2
1.3	Opbouw van deze toelichting	3
2.	BESCHRIJVING PLANGEBIED	4
2.1	Bestaande situatie plangebied	4
2.2	Ruimtelijke structuur	4
2.3	Functionele structuur	5
2.4	Beschrijving per deelgebied	6
2.5	Verkeersstructuur	22
3.	BELEIDSKADER	25
3.1	Geldende bestemmingsplannen	25
3.2	Rijksbeleid en Europees beleid	31
3.3	Provinciaal beleid	39
3.3	Waterbeheer	44
3.5	Regionaal beleid	45
3.6	Gemeentelijk beleid	49
3.7	Stadsdeelbeleid	64
4.	RUIMTELIJK KADER PLANGEBIED	81
4.1	Inleiding	81
4.2	Gebiedsvisie RID+	83
4.3	Stedenbouwkundige Visie Sloterweg	101
4.4	Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer	105
4.5	In het bestemmingsplan opgenomen ruimtelijke initiatieven	117
5.	RANDVOORWAARDEN	122
5.1	Geluidshinder	122
5.2	Verkeer	130
5.3	Bodem	130
5.4	Flora en fauna	131
5.5	Luchtkwaliteit	131
5.6	Watertoets	132
5.7	Archeologie en cultuurhistorie	135
5.8	Externe veiligheid	138
5.9	Luchthavenindelingbesluit (LIB)	148
5.10	Milieu-effectrapportage (m.e.r.)	148
5.11	Economische uitvoerbaarheid	149
6.	JURIDISCHE PLANOPZET	150
6.1	Opbouw van het bestemmingsplan	150
6.2	Verbeelding	150
6.3	Regels	150
6.4	Toelichting per artikel	151
7.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID EN OVERLEG	156
7.1	Inspraak	156
7.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	156

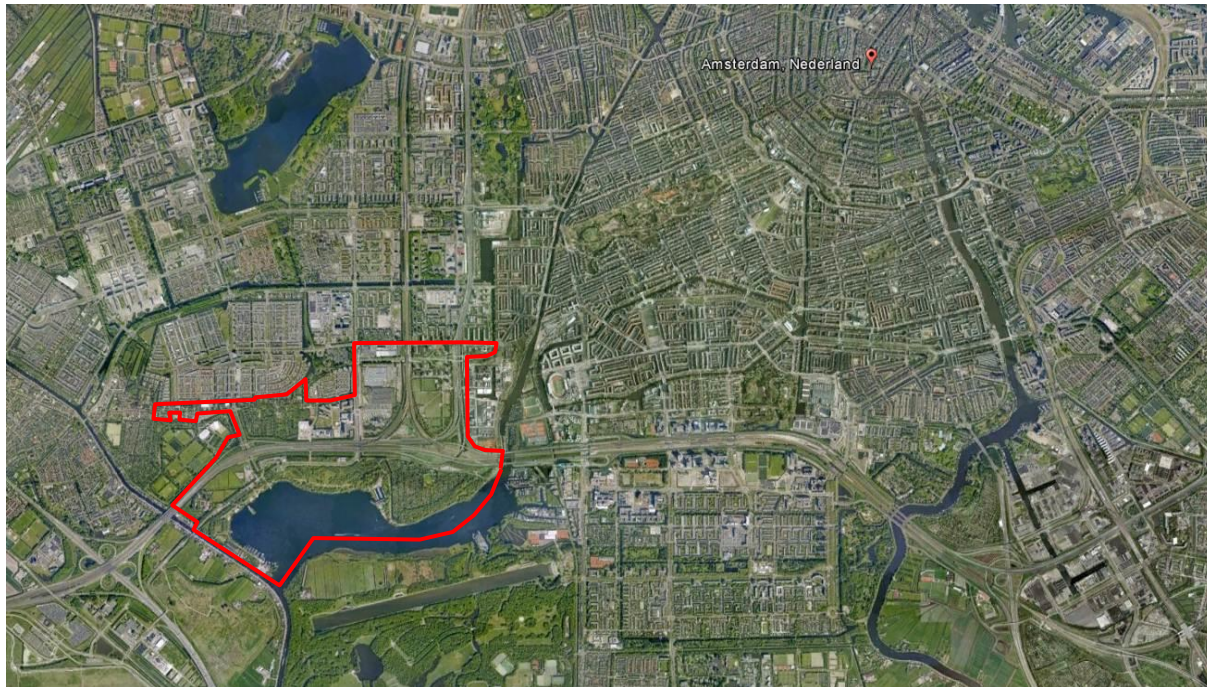
Bijlagen

1. *Gebiedsvisie RID+, Stadsdeel Nieuw-West, d.d. 26 juni 2013*
2. *Essay Oeverlanden Nieuwe Meer, Stadsdeel Nieuw-West*
3. *DMB rapport 'IBM industrieterrein', d.d. 26-09-2012*
4. *Archeologisch bureauonderzoek, Bureau Monumenten en Archeologie, november 2012*
5. *Onderzoek externe veiligheid bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, DMB 1671, d.d. 25 januari 2013*
6. *Onderzoek buisleidingen externe veiligheid bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, DMB 1671, d.d. 24 januari 2013*
7. *Brandweeradvis Brandweer Amsterdam-Amstelland, referentie: 04/RoEv-2013, d.d. 30 januari 2013*
8. *Verslag informatieavonden 11 en 18 oktober 2012*
9. *Nota van beantwoording inspraak- en overlegreacties*
10. *Onderzoek aanpassen westelijke zone industrieterrein Schinkel, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, d.d. 7 mei 2013*

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dienen bestemmingsplannen ouder dan tien jaar te worden herzien. Stadsdeel Nieuw-West geeft uitvoering aan deze wettelijke bepaling door in stappen haar bestemmingsplannen te vernieuwen. Vanaf 1 juli 2013 is de wettelijke sanctie voor het niet tijdig herzien van een bestemmingsplan het verlies van het recht om leges te heffen voor diensten zoals het verlenen van omgevingsvergunningen. Voor het grootste deel van het voorliggende plangebied zijn momenteel bestemmingsplannen van kracht die ouder zijn dan tien jaar. Het betreft hier de bestemmingsplannen AUP 1950 en 1955, Westelijke Ringspoorbaan en Zuidelijke Ringspoorbaan, Sloterweg Noordzijde, Riekerpolder, Overschiestraat, Tuinbouwgebied Sloten en de Oeverlanden. Als gevolg van haar ouderdom vervalt het AUP per 1 juli 2013 als toetsingskader.



Afbeelding: indicatieve ligging plangebied in Amsterdam (luchtfoto: Google Earth).

Naast het feit van de actualisatieplicht spelen er diverse ontwikkelingen in het plangebied 'Nieuwe Meer e.o.'. Hiertoe is in april 2012 de startnotitie 'Bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.' door de stadsdeelraad vastgesteld. Hierin is benoemd dat diverse aangevraagde en verleende vergunningen in het nieuwe bestemmingsplan meegenomen worden. Er wordt gestreefd naar flexibelere regelingen. Ontwikkelgebieden waarvoor de planvorming nog niet concreet genoeg is, worden in dit bestemmingsplan conserverend bestemd. Daarnaast voorziet de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan in een gebiedsvisie voor de langere termijn. Deze heeft geen rechtskracht maar toont de ambitie van het stadsdeel voor de toekomst van het gebied aan.

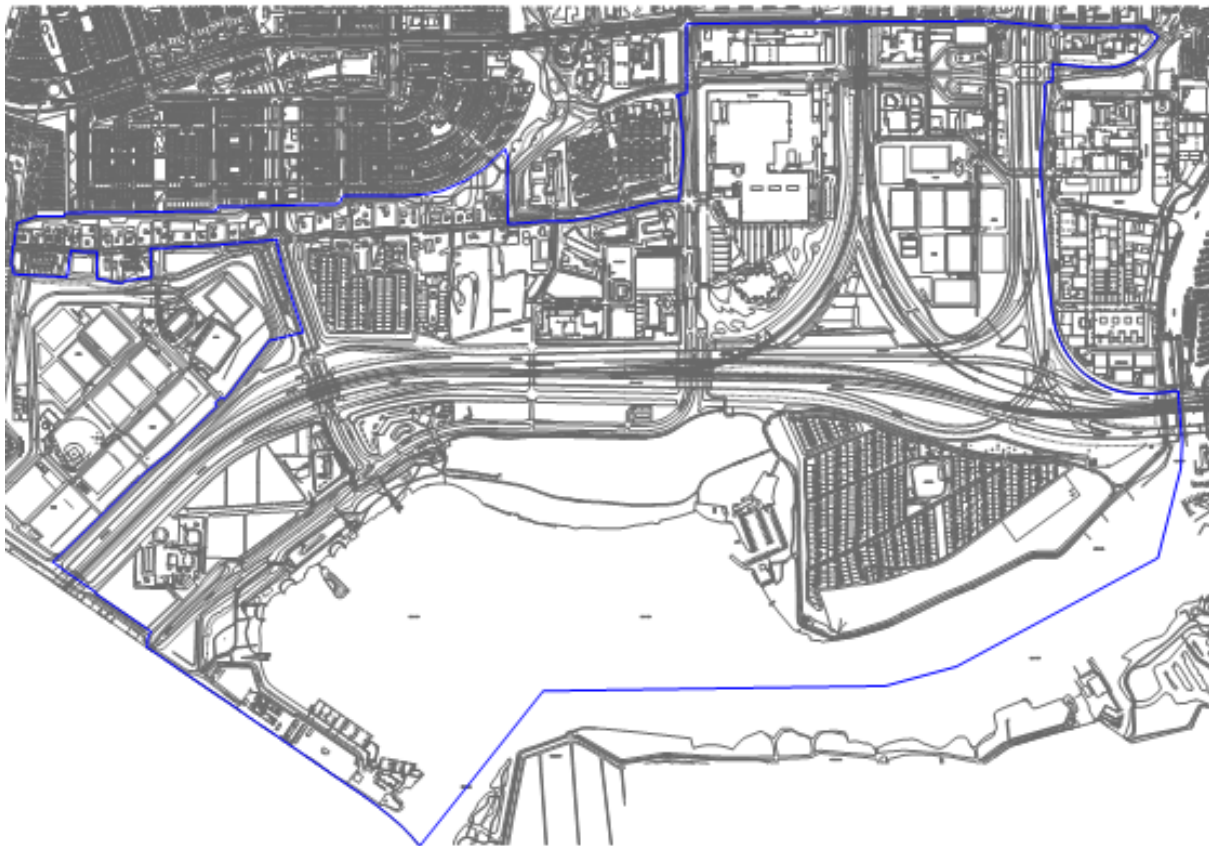
Voorts heeft het stadsdeel Nieuw-West in de loop der jaren op een aantal terreinen nieuw beleid vastgesteld. Tezamen met een uitgevoerde inventarisatie, vormt dit nieuwe beleid mede basis voor het voorliggende bestemmingsplan. Met dit bestemmingsplan wordt het beleid

vertaald in een actuele juridisch planologische regeling. Ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan betreffen het opheffen van het gezoneerde industrieterrein IBM en de 50 dB(A)-geluidcontour. De 50 dB(A)-geluidcontour van gezoneerde industrieterrein Schinkel in stadsdeel Zuid wordt verkleind binnen het plangebied Nieuwe Meer e.o. om aan te sluiten bij de bestaande situatie.

Tot slot worden op enkele percelen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

1.2 Plangrenzen

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in het zuidwesten van Amsterdam. Ten noorden van het plangebied ligt de wijk Nieuw Sloten en de verkeersroute Louwesweg/Aletta Jacobslaan/Vlaardingenvlaan, aan de oostzijde ligt de ringweg A10. Het zuidelijk gedeelte van het plangebied wordt begrensd door het Nieuwe Meer. De Ringvaart en het sportpark Sloten vormen de westelijke begrenzing van het plangebied.



Afbeelding: plangrenzen bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'.

1.3 Opbouw van deze toelichting

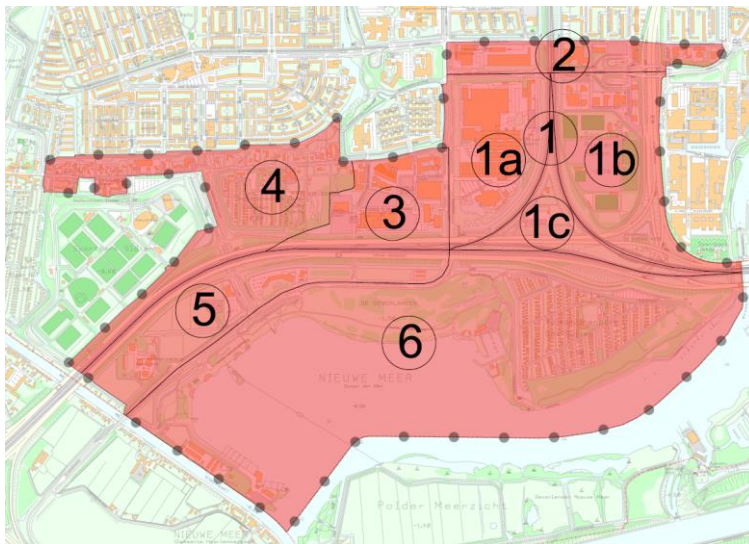
Het plangebied is beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is ingegaan op de geldende bestemmingsplannen en het geldende beleid van verschillende overheden. De verschillende ontwikkelingen in het plangebied zijn weergegeven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is ingegaan op de uitvoerbaarheidsaspecten, waaronder diverse milieuaspecten. De werking van het bestemmingsplan is nader toegelicht in hoofdstuk 6. De wijze waarop inspraak en vooroverleg gestalte krijgen is tenslotte beschreven in hoofdstuk 7.

2. BESCHRIJVING PLANGEBIED

2.1 Bestaande situatie plangebied

Op de onderstaande afbeelding is weergegeven dat het plangebied verdeeld kan worden in 6 deelgebieden. Het betreft hier:

1. Het **RID** gebied
 - 1a. voormalig IBM terrein
 - 1b. Riekerhaven
 - 1c. de Driehoek
2. Aletta Jacobslaan / Vlaardingenlaan
3. Riekerpolder
4. Sloterweg en VTP Bijenpark/Lissabon en Siegerpark
5. Strook tussen A4 en Oude Haagse weg
6. Oeverlanden en Landtong Nieuwe Meer



Afbeelding: plangebied verdeeld naar deelgebieden.

2.2 Ruimtelijke structuur

Stedenbouwkundig gezien is er binnen het plangebied een onderscheid te maken tussen het meer stedelijke gebied ten noorden van de A4 en het vooral door groen (en onderdelen van de stelling van Amsterdam op de Oeverlanden) en het Nieuwe Meer gekenmerkte zuidelijke deel van het plangebied. De verkeersinfrastructuur is dominant aanwezig. De deelgebieden worden duidelijk door de infrastructuur begrensd. Naast de grootschaligere bebouwing van de bedrijven- en kantorenlocaties, vallen vooral de drie volkstuinencomplexen met hun bebouwing in het plangebied in het oog. Bijzonder is de behoudenswaardige karakteristieke en cultuurhistorisch waardevolle lintbebouwing langs de Sloterweg.

2.3 Functionele structuur

Het plangebied wordt gekenmerkt door functionele scheiding van natuur en recreatieve functies in het zuiden en bedrijfs- en kantoorfuncties en enkele woningen in het noorden. Het plangebied wordt veelvuldig doorsneden door verkeersinfrastructuur van nationaal en internationaal belang (A4, A10 en treinverbinding Amsterdam – Schiphol – Rotterdam – België – Frankrijk). In het plangebied overheerst de bedrijven en natuur- en recreatiefuncties. De woonfunctie is gesitueerd langs de Sloterweg.

Ten zuiden van het plangebied, buiten de plangrenzen, bevindt zich de Amsterdamse Bos. Ten westen bevindt zich het sportpark Sloten. Ten noorden van het plangebied domineert de woonfunctie en ten oosten de bedrijfsfunctie.

De onderstaande afbeelding is een globale weergave van het functiegebruik in het plangebied. De bedrijfs- en kantoorfuncties zijn weergegeven in het paars. De woonfunctie is in het geel weergegeven. De natuur en recreatiefuncties zijn in het donkergroen weergegeven en volkstuinen in lichtgroen. De roodgekleurde gronden hebben vooral de functie als verkeersinfrastructuur. Gemengde gebieden zijn weergegeven in oranje.



 volkstuinen	 groen
 verkeersinfrastructuur	 gemengde gebieden
 bedrijfs- en kantoorfunctie	 woonfunctie

Afbeelding: functionele zonering plangebied (luchtfoto: Google Earth).

2.4 Beschrijving per deelgebied

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de zes deelgebieden in het plangebied.

1. RID-gebied

Voormalig IBM-terrein

Het IBM-terrein is een kantoren en bedrijventerrein tussen de ringspoorlijn, Johan Huizingalaan en de snelweg A4. Het is hierdoor een uitstekende zichtlocatie. De uitstraling van het gebied is grootschalig en gesloten. Vanaf de Johan Huizingalaan zijn de functies – door de hekken - niet openbaar toegankelijk en alleen met de auto te bereiken. Aan de noordkant – dichtbij het metrostation - is een van de grootste datacentra van Nederland (Global Switch) gevestigd. Dit is een zeer arbeidsextensieve functie. Global Switch wil graag uitbreiden op de huidige locatie. Er is een vergunning verleend voor de eerste fase van hun uitbreidingsplan. Naast Global Switch is de stadsdeelwerf en het afvalinzamelingspunt gevestigd (bereikbaar vanaf de Henk Sneevlietweg). Op het middendeel van het RID-terrein staat de voormalige IBM bedrijfshal die origineel gebruikt werden voor de assemblage van typemachines en een bijbehorend kantoorpand. De eigenaar van deze voormalige IBM hal was voornemens de huidige panden te slopen en 60.000 m² bvo kantoren te bouwen. In het erfpachtcontract heeft het stadsdeel vastgelegd dat bij nieuwbouw de ontwikkelaar het doortrekken van Sloteweg naar de Riekerhaven en Stadsdeel Zuid over deze kavel moet realiseren. In de in 2011 door de gemeenteraad vastgestelde 'Kantorenstrategie Amsterdam' zijn de beoogde 60.000 m² bvo kantoorvloeroppervlak echter geschrapt. Er is een tijdelijke vergunning afgegeven voor de vestiging van een postsorteercentrum van Post.nl in de voormalige IBM-hal. Aan de zuidkant van het RID-terrein staat het voormalig hoofdkantoor van IBM uit 1976 en dit staat sinds enige tijd gedeeltelijk leeg. De parkeerplaatsen worden deels gebruikt door werknemers van het Rieker Business Park. Het voormalig hoofdkantoor van de IBM is een gemeentelijk monument.



Afbeelding: Global Switch



Afbeelding: IBM hal en parkeergebouw



Afbeelding: Voormalig IBM hoofdkantoor.

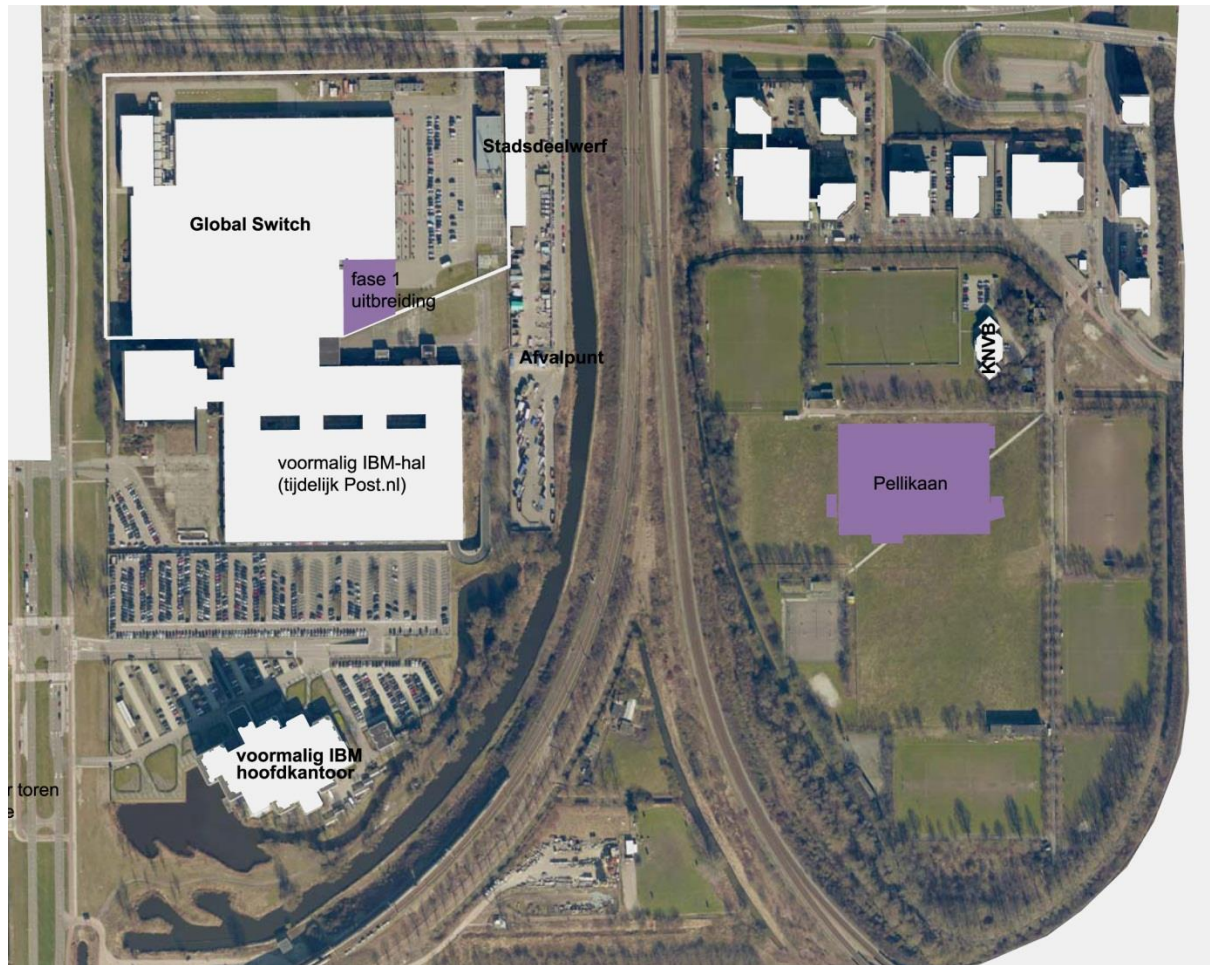
Aan de Johan Huizingalaan 765 is het voormalig hoofdkantoor van IBM uit 1976 gesitueerd en dit staat sinds enige tijd leeg. Het gebouw is een gemeentelijk monument.

Riekerhaven

De Riekerhaven is een uitstekende zichtlocatie tussen de ringspoorlijn en de snelweg A-10. In het noordelijk deel van de Riekerhaven bevinden zich deels verouderde, maar betaalbare kantoren en bedrijven aan de Overschiestraat. Hier doet zich veel leegstand voor. In het zuidelijke deel ligt het voormalige sportpark Riekerhaven, waar nog één voetbalclub en één handbalvereniging actief zijn. De toegang naar dit park oogt verlaten. Er staan ook nog enkele clubgebouwen, een kantoor van de KNVB en een dienstwoning. Het stadsdeel heeft een vergunning afgegeven voor de aanleg van tennispark Pellikaan (inclusief fitnesscentrum, kantoor en kinderopvang), maar het is niet zeker of gerealiseerd wordt. De geluidscontour industrielaawaai van bedrijventerrein Schinkel in stadsdeel Zuid overlapt de Riekerhaven deels, dit is een aandachtspunt voor de toekomst in verband met de wens tot functiemenging met wonen.



Afbeeldingen: kantoren Overschiestraat (links) en deels braakliggend sportpark Riekerhaven (rechts).



De Driehoek

De Driehoek kent - ondanks haar ligging aan de A4 - een geïsoleerd karakter en is alleen bereikbaar via de Johan Huizingalaan aan zuidelijke rand van het IBM terrein. Wel is het een optimale zichtlocatie aan de A4 richting Schiphol. Er lopen nog enkele huurcontracten bij het stadsdeel voor opslag in de openbare ruimte ten behoeve van de spoorwerkzaamheden in het kader van OV-SAAL en ten behoeve van de stadsdeelwerf die de komende jaren aflopen. Openbaar vervoer is afwezig en ook de bereikbaarheid met de fiets is slecht. Verder is er sprake van sociale onveiligheid en ligt het in een geluidhinderzone van verkeerslawaaai (weg en spoor).

Bereikbaarheid RID-Gebied

Het gebied is goed bereikbaar met de auto dankzij haar ligging aan de afslag Henk Sneevlietweg vanaf de A10 en is (deels) goed bereikbaar met het openbaar vervoer door de nabijheid van metrohalte Henk Sneevlietweg. De interne ontsluiting van het gebied alsmede de verbindingen met Nieuwe Meer zijn zwak te noemen. Door de deels verhoogde ligging van de aan de noordzijde gelegen Henk Sneevliet weg is het gebied relatief geïsoleerd gelegen. De toegang tot de Riekerhaven is beperkt tot de Overschiestraat en een fietspad aan de

Vlaardingenlaan aan de noordzijde en de auto- en fietstunnel onder de A10 aan de oostzijde. Deze tunnel verbindt de Riekerhaven met bedrijventerrein Schinkel. De fietsverbindingen zijn relatief goed aan de noord- en oostzijde. Er is geen (directe) verbinding met Johan Huizingalaan of met het Nieuwe Meer.

2. Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan



Het gebied is gelegen tussen de Aletta Jacobslaan-Vlaardingenlaan en de Henk Sneevlietweg. Bijna alle kavels worden ontsloten aan de noordzijde vanaf de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan. De zuidzijde, de Henk Sneevlietweg, geldt daarentegen meer als achterkant, een afslag van de A10 met weinig adressen aan de straat. De Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan is nu een functioneel gemengd gebied met een grote diversiteit aan functies. Van maatschappelijke functies (zoals onderwijs ROC, TEC, de Vreemdelingenpolitie en de Jellinek kliniek) tot perifere detailhandel (PDV) zoals de Gamma, bedrijven (opslag Shurgard), kantoor (RTV-NH en AT5 en deels leegstaand) en nog een enkele braakliggende kavel. Het stadsdeel introduceert in dat gebied nu voor het eerst wonen door het opnemen van de vergunning voor studentenhuisvesting in het bestemmingsplan. Voor deze locatie loopt ook een initiatief voor een hotel.



Afbeelding: Vlaardingenlaan



Afbeelding: Henk Sneevlietweg

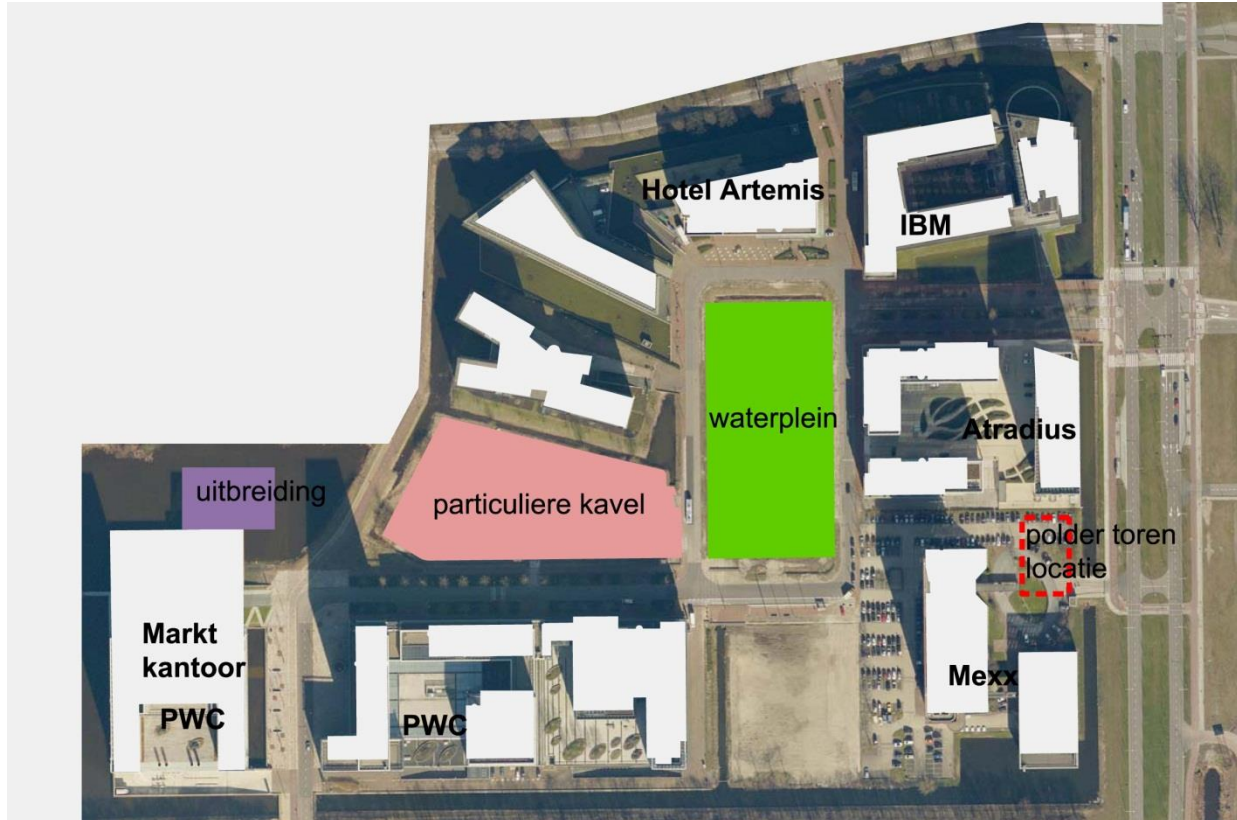
Openbare ruimte Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan/Aalsmeerplein

Voor wat betreft de openbare ruimte geldt het Aalsmeerplein als een autoknooppunt, als toegangsweg naar bedrijventerrein Schinkel en als kruispunt tussen de Vlaardingenlaan, de Aalsmeerstraat en andere kleinere straten alsmede het (abrupte) einde van de Westlandgracht. Een vervolg van de gracht is er weer op bedrijventerrein Schinkel te vinden maar tussen de twee grachten ontbreekt de verbinding waardoor boten vanuit de Sloterplassen niet naar de Schinkel en verder kunnen varen. Deze verbinding stond ooit wel in het AUP. Het Aalsmeerplein kent op dit moment geen verblijfskwaliteiten door het gebrek aan functies en door de inrichting van de openbare ruimte: de Henk Sneevlietweg (s106) en de Anthony Fokkerweg (naar de Schinkel) zijn niet als stadstraten ingericht maar als verkeeraders. De stad eindigt hierdoor op het Aalsmeerplein en begint hier gevoelsmatig de afslag van de A-10. Deze situatie is bovendien niet bevorderlijk voor de sociale veiligheid.

Bereikbaarheid Aletta Jacobs-/Vlaanderenlaan

De bereikbaarheid met de auto is uitstekend. Ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is goed dankzij de metrohalte aan de Henk Sneevlietweg. De fietsverbinding met de stad ligt aan de Aletta Jacobs- / Vlaardingenlaan tot het Aalsmeerplein en is eveneens goed.

3. Rieker Business Park



Het Rieker Business Park is een Schiphol gebonden kantoren en bedrijventerrein gelegen tussen de Sloterweg en de A4. Westelijk wordt het Rieker Business Park begrensd door het Siegerpark en aan de oostzijde door de Johan Huizingalaan. Het is lange tijd grootstedelijk gebied geweest. Het gebied is inmiddels overgedragen aan stadsdeel Nieuw-West. Het Rieker Business Park is een goede zichtlocatie gelegen in de 'Airportcorridor'. Het is een – op hotel Artemis na - monofunctioneel kantorengedebied. In de noordwesthoek, net buiten het kantoren en bedrijventerrein ligt nog een manege. In het Rieker Business Park is sprake van stagnatie in de uitvoering en zijn enkele kavels nog niet tot ontwikkeling gekomen.

Het betreft drie in erfpacht uitgegeven kavels en één kavel in particulier eigendom. In de 'Kantorenstrategie Amsterdam' was voor het Rieker Business Park nog een beperkte groei opgenomen van 16.800 m² bvo. Dit is bij de herziening naar beneden toe bijgesteld naar 11.200 m² bvo. Dit is voor de particuliere kavel – die nu wordt verhuurd aan PWC als parkeerterrein. Ook voor de uitbreiding van het 'Marktkantoor' is er 10.000 m² bvo aan kantoorbestemming in het bestemmingsplan opgenomen. Deze m² worden door de centrale stad niet meer in de planvoorraad van de kantorenstrategie genoemd omdat hier reeds erfpachtcontracten voor bestaan. Een derde kantoor- ontwikkeling betreft de 'Poldertoren'. In het erfpachtcontract is circa 7.000 m² bvo opgenomen aan kantoorbestemming. Ook dit kantoorgebouw is nog niet gerealiseerd en ook deze kavel wordt nu gebruikt als parkeerterrein. Vanwege een uitspraak van de Raad van State wordt de 'Poldertoren' niet opgenomen in het bestemmingsplan. Tot slot was er een kavel die bedoeld is voor de ontwikkeling van de 'Waterplein-garage'. Een ondergrondse

parkeergarage met daarboven horeca, beiden nog niet gerealiseerd. De parkeergarage was deel bedoeld voor PWC en deels bedoeld als openbare garage.

In het kader van het Locatiebeleid geldt voor B-locaties een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² (met uitzondering van het Mexx gebouw (1 parkeerplaats per 50 m² bvo). De parkeernorm is laag te noemen gelet op de slechte ontsluiting met het OV. Bovendien zijn een tweetal geplande ondergrondse parkeervoorzieningen nog steeds niet gerealiseerd, dan wel niet in gebruik genomen. De vraag naar parkeren heeft zich vertaald in een tijdelijke vergunning voor een parkeerterrein op het particulier kavel en het verhuren van parkeerplaatsen in de directe omgeving van het Rieker Business Park (o.a. overloop parkeren op het IBM terrein). Deze oplossingen sieren de omgeving niet en verminderen de kansen op realisatie van de nog te bouwen parkeervoorzieningen. Ook openbare parkeerplaatsen voor bezoekers ontbreken hierdoor volledig.

Verder is er ook sprake van bestaande en dreigende leegstand van enkele kantoren. De centrale stad heeft de mogelijkheid van omzetting van kantoren in broedplaatsen onderzocht. Dit heeft voorsnog geen positief resultaat opgeleverd. Tot slot is er nog een braakliggende kavel die voorsnog een groenbestemming heeft gekregen.



Afbeelding: Atradius



Afbeelding: Waterpleinlocatie



Afbeelding: Dutch Design Hotel Artemis.



Afbeelding: Marktkantoor

Bereikbaarheid Riekerpolder

In de huidige situatie is de auto bereikbaarheid goed aan de A4 via de afslag Nieuwe Meer (Anderlechtlaan). De bereikbaarheid met het openbaar vervoer laat echter te wensen over. Alhoewel er in het 1995 vastgesteld bestemmingsplan Riekerpolder sprake is van een nieuw NS station, is dit nooit aangelegd. Het metrostation Henk Sneevlietweg is niet op loopafstand, daarom onderhouden de bedrijven zelf een shuttle bus (van maandag tot en met vrijdag) van en naar de metrohalte.

Door de slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het monofunctionele karakter van het gebied, de leegstaande kantoren en aanwezigheid van braakliggende kavels en het ontbreken van voorzieningen zoals horeca en parkeergarages staat de leefbaarheid en het voortbestaan van dit hoogwaardige kantorengedebied onder druk.

4. Sloterweg en het Bijenpark/Lissabon en Siegerpark

Dit gebied bestaat uit de Sloterweg, het Siegerpark en twee volkstuinparken (Bijenpark en Lissabon), waarvan de parken onderdeel zijn van de Hoofdgroenstructuur (HGS).

De Sloterweg is een voormalig agrarisch bebouwingslint met een karakteristiek en cultuurhistorisch waardevol landelijk karakter. Het landschap rond de Sloterweg heeft behoord tot het zogenaamde Slagenlandschap (veengebied). De structuur van dit landschap is nog duidelijk aanwezig.



Afbeeldingen: Woonbebouwing langs de Sloterweg.

De weg is gelegen op een oude dijk die oorspronkelijk van het dorp Sloten tot aan het Schinkel liep. Vandaag de dag eindigt de Sloterweg bij de Johan Huizingalaan en wordt de weg gekruist door de Anderlechtlaan. De Sloterweg heeft nog steeds zijn van oorsprong waterkerende functie. Op het dijklichaam en aan weerszijden van de rijbaan staat een karakteristieke bomenrij. Daaraan liggen de teensloten en de ruime percelen.

De percelen zijn door kavelsloten van elkaar gescheiden. Hierdoor zijn `eilandjes` ontstaan, met daarop één of meerdere woningen. De bebouwing is kleinschalig en staat los van elkaar centraal op het erf en met gepaste afstand tot de weg. De bebouwing is dichter richting het dorp Sloten.

De vele minieme hoekverdraaiingen van de walkanten dragen bij aan het kenmerkende slotenpatroon en het landelijke karakter. Vanaf de Sloterweg is ruim zicht over de kavelsloten en tussen de gebouwen door, op het achtergelegen groen van de Peilscheidingskade, het Siegerpark, de volkstuinparken en Sportpark Sloten. Deze groene landschappelijke elementen 'steken' her en der tussen de percelen door en takken met paden aan op de Sloterweg.

5. Strook tussen A4 en Oude Haagseweg

Lange tijd is deze strategisch gelegen strook tussen Zuidas en Schiphol ten zuiden van de A4 in beeld geweest als te ontwikkelen kantoorlocatie (grootstedelijk gebied). Inmiddels is de gedachte aan kantoren voor deze locatie vanwege de economische situatie voorlopig verlaten. De strook heeft in de Structuurvisie Amsterdam 2040 de bestemming Groen buiten de Hoofdgroenstructuur meegekregen.



Afbeeldingen: Mercure hotel (links) en tankstation (rechts) langs de Oude Haagseweg.

In dit gebied bevinden zich de Rijksluchtvaartdienst (huidig Air Traffic Control). Op een deel van het complex is het Rijksluchtvaartdienstmuseum huisgevest. Bovendien zijn er enkele (burger)woningen, een gasregelstation, een stroomvoorziening voor de Zuidas en een braakliggend terrein. Daarnaast bevinden zich in het gebied tijdelijke barakken voor werknemers aan de noord-zuidlijn (tot in 2014), het Mercure hotel en een BP tankstation. Tenslotte ligt hier nog een oorspronkelijk stukje veenweidegebied.

De gebouwen van de Rijksluchtvaartdienst waren oorspronkelijk een onderdeel van de stelling van Amsterdam, een reeks militaire fortificaties en complexen rond Amsterdam. Hier bevond zich de reservevoorraad drinkwater ingeval er geen water betrokken zou kunnen worden uit de duinen. Het complex is momenteel in gebruik door de stichting Rijkshemelvaart (kunstkolonie).



Afbeeldingen: Gebouwen van de Rijksluchtvaartdienst die tot de Stelling van Amsterdam behoren.

De Oude Haagseweg is een restant van de vroegere rijksweg van Amsterdam naar Den Haag vanaf het Aalsmeerplein. In de jaren '60 is deze weg vervangen door de huidige A10- A4 en is de verbinding van de Johan Huizingalaan naar de Anderlechtlaan aangelegd. De profielopbouw is vrij constant: een groene middenberm met aan weerszijden een rijbaan met twee stroken. Het ruimtelijk karakter van de verschillende delen verschilt echter nogal.

De verkeerskundige inrichting van de Oude Haagse weg betekent een sterke scheiding van de in deze strook tussen deze weg Oude Haagse weg en de A4 gelegen functies en de rest van het gebied. Fietsers en voetgangers voelen zich hier verdwaalt, sterk ondergeschikt aan de auto infrastructuur. De verkeerssituatie is voor de gebruikers onoverzichtelijk.

6. Oeverlanden en Landtong Nieuwe Meer

Oeverlanden, recreatiegebied en strand (westelijk deel)

Rond het jaar 2000 is de strook tussen Nieuwe Meer en de vrije busbaan opnieuw ingericht voor dagrecreatie. Het gebied heeft drie strandjes, een boulevard met speelvoorzieningen. Er is een horecavestiging 'Aquarius' en een kiosk met toiletten. Het gebied functioneert goed, al vroeg in het jaar wordt op mooie dagen het gebied in gebruik genomen. Hierbij wordt geparkeerd op een langgerekt parkeerterrein langs de Oude Haagseweg. Er is voor de hoogtijdagen behoefte aan meer parkeerruimte.

Oeverlanden natuurgebied, volkstuinenpark, jachthaven en Jaagpad (oostelijk deel)

De Oever van de Nieuwe Meer is op een aantal delen momenteel maar matig toegankelijk en het uitzicht is beperkt. Hier bevindt zich een natuurgebied (struinnatuur) dat tevens als cruisegebied voor homo's gebruikt wordt. In het landschap is de oude dijk van de Riekerpolder nog te herkennen, hierover loopt het Jaagpad. Verder bevindt zich hier een volkstuinencomplex 'Ons Buiten', het Natuur en Milieu Educatiecentrum, de jachthaven/watersportvereniging 'Onklaar Anker', 'Amsterdam Windsurfing' en een hondenvereniging.



Afbeeldingen: Aanlegsteiger veerpont (links) en jachthaven 'het onklaar anker' (rechts) aan het Nieuwe Meer.

De Landtong (zuidelijk deel)

Verder is er op de Landtong een (leegstaande) jachthaven met restaurant en twee woonboten. De gebouwen van de Stichting Nieuw en Meer zijn onderdeel van de Stelling van Amsterdam.



Afbeelding verharding jachthaven (links) en uitzicht vanaf de kop van de Landtong (rechts).

Het water van het Nieuwe Meer is van regionaal belang en vormt de schakel tussen de Schinkel aan de kant van Amsterdam en de Ringvaart aan de kant van Haarlemmermeer dat Amsterdam met het Hollandse Plassengebied verbindt. Het staat via de Nieuwe Meersluis en de Schinkel in verbinding met de kanalen en grachten in Amsterdam. Er ligt een vaarroute voor de beroepsvaart, het is een staande mastroute voor zeilers en er wordt koude gewonnen uit het Nieuwe Meer t.b.v. de Zuidas.



Afbeeldingen: Broedplaats Nieuw en Meer op Landtong (gebouwen zijn deel van de Stelling van Amsterdam).

Het Nieuwe Meer behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aan beide zijden van de Landtong loopt een Ecologische Verbindings Zone (EVZ), de Groene AS. De EHS is een netwerk van grote en kleine gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Door

verbindingen tussen natuurgebieden te maken, kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden over meer gebieden. Hierdoor zijn deze gebieden beter bestand tegen negatieve milieu-invloeden (zie ook paragraaf 3.3).

De Oeverlanden en de Landtong Nieuwe Meer maken onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. De Oeverlanden kennen de groentypen volkstuinparken en struinnatuur en de Landtong heeft het groentype stadspark meegekregen (zie ook paragraaf 3.6).

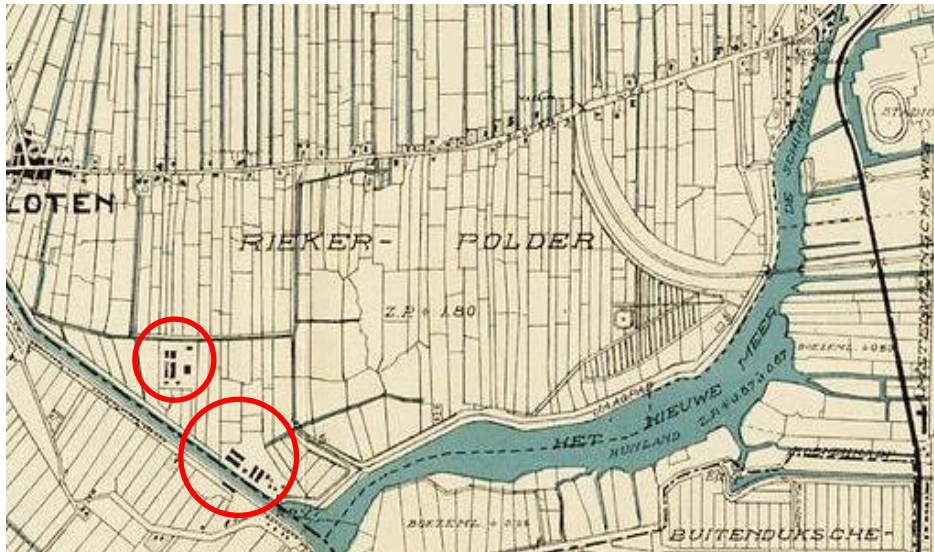
De stelling van Amsterdam

Op zowel de Oeverlanden (luchtvaartterrein tussen A4 en Oude Haagseweg) en de Landtong bevinden zich gebouwen van de Stelling van Amsterdam. Deze gebouwen worden als broedplaatsen, ateliers gebruikt door Stichting Rijkshemelvaart bij het luchtvaartterrein en Stichting Nieuw en Meer op de Landtong. In 1843 werd begonnen met de aanleg van een onderdeel van de Stelling van Amsterdam, een militair verdedigingswerk. De Stelling van Amsterdam was weer een onderdeel van De Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze diende ter vervanging van de uit eind 17^e eeuw daterende Hollandse Waterlinie. Het oudste gebouw, het meest zuidwestelijke op het terrein, dateert uit 1895. De eerste twee magazijnen zijn gebouwd van ca.1918-1920.

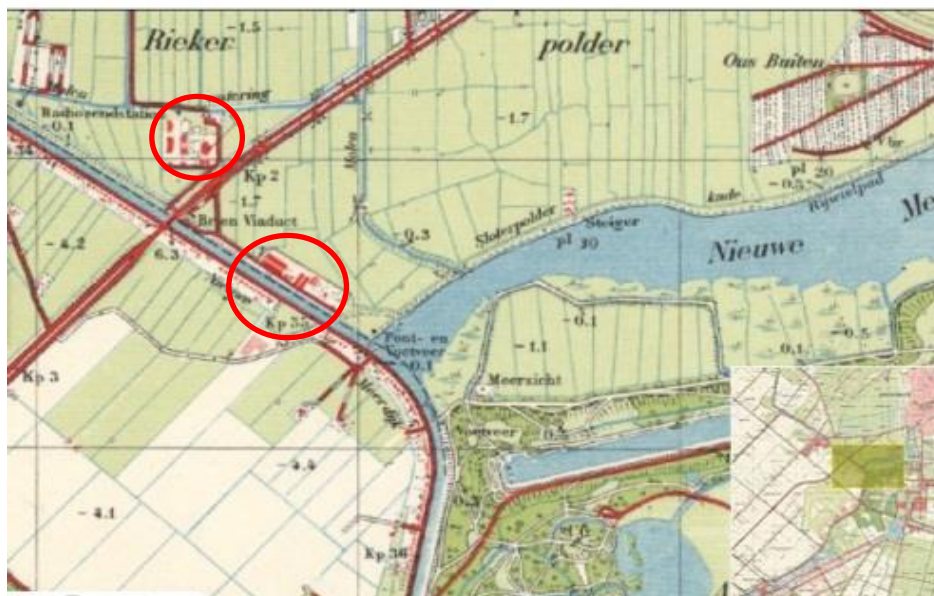
In 1931 werd er nog een kazerne voor Politietroepen gebouwd met enkele cellen in de kelder. Tijdens de oorlog werd het magazijn door de bezetter gebruikt voor de opslag van onbekende goederen. In 1947 was de Brigade Schiphol van de Koninklijke Marechaussee er gevestigd. De gebouwen zijn gekraakt in 1980. De gebouwen zijn nu in gebruik als kunst- en ambachtsateliers. De gebouwen van de ateliers behoren tot de oudste van het stadsdeel.



Afbeeldingen: Militair topografische kaart, 1929. De rode grenzen geven de locatie van de gebouwen van de Stelling van Amsterdam aan.



Afbeelding: uitsnede hrs AGV, 1932. De rode grens geeft aan de locatie van de gebouwen van de Stelling van Amsterdam.



Afbeelding: Topografische kaart Amsterdam, 1952. De rode grens geeft aan de locatie van de gebouwen van de Stelling van Amsterdam.

In dit bestemmingsplan wordt de bescherming van deze cultuurhistorisch waardevolle structuren geregeld met de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie'.

2.5 Verkeersstructuur

De ontsluiting van het autoverkeer van het plangebied vindt plaats via het omringende wegennetwerk. Op de onderstaande afbeelding is de bestaande ontsluiting voor autoverkeer van het plangebied weergegeven.

Bereikbaarheid RID+ gebied auto en fiets

De bereikbaarheid van het RID+ gebied met de auto is goed dankzij zijn ligging aan de A10 en A4. De Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg maken deel van het hoofdnet auto. Het hoofdnet fiets ligt aan de Johan Huizingalaan en aan de Aletta Jacobs- / Vlaardingenlaan. Op lokaal niveau is de Aletta Jacobs- / Vlaardingenlaan aan de oostkant met het centrum verbonden via het Aalsmeerplein en aan de westkant via de Sloterweg met Nieuw Sloten en het oude dorp Sloten. De zuidkant van het gebied wordt slecht dooraderd. Dit wordt veroorzaakt door het karakter van het IBM terrein (grootschaligheid van de huidige functies), de omliggende rail- en auto-infrastructuur en de natuurlijke barrière van de Schinkel. Hierdoor ontbreken aan de zuidkant van het stadsdeel doorgaande oost-west verbindingen met de stad voor auto's. De eerste brug voor auto's over de Schinkel is pas ter hoogte van het Hoofddorpplein. Voor fietsers is er wel een verbinding via het Jaagpad (langs de Schinkel) richting het WTC en Zuid maar deze ligt niet centraal (aan de zuidzijde van het bedrijventerrein Schinkel). Deze route wordt intensief gebruikt. In de noord-zuid richting ontbreekt een verbinding tussen de Riekerhaven en de Nieuwe Meer. De noord-zuid verbindingen met het Nieuwe Meer vragen op diverse punten om verbetering.



Afbeelding: Huidige situatie auto-/fietsontsluitingen RID+ gebied

Bereikbaarheid RID+ gebied met OV

Het gebied kent op dit moment één metrostation Henk Sneevlietweg. De dichtstbijzijnde NS stations zijn Station Zuid (ca. 2,5 km) en Lelylaan (ca. 2 km). De zuidzijde (Riekerpolder en het zuidelijk deel van het RID-terrein) daarentegen is slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Een trein- of metrostation ontbreken. Ook is de route van de toekomstige HOV Westtangent niet langs de Johan Huizingalaan geprojecteerd.

Het overige openbaar vervoer (bus en tram) concentreert zich vooral aan de noordelijke kant van het gebied en aan de Johan Huizingalaan, waar meer woningbouw aanwezig is. Tram 2 en bus 18 naar het CS (op de hoek Louwesweg - Johan Huizingalaan) en bus 195 Schiphol-Lelylaan (langs de Johan Huizingalaan), zijn naast de metro, de beste OV- verbindingen in het gebied. Minder frequent (elke 30 min.) is de verbinding met buslijn 145 via de Sloterweg tot de Marnixstraat. Het zuidelijk deel van het gebied heeft geen goede bus of tramverbinding. Het metrostation Henk Sneevlietweg is ook niet op loopafstand, daarom onderhouden de bedrijven in het Rieker Business Park zelf een shuttle bus (van maandag tot en met vrijdag) van en naar de metrohalte.



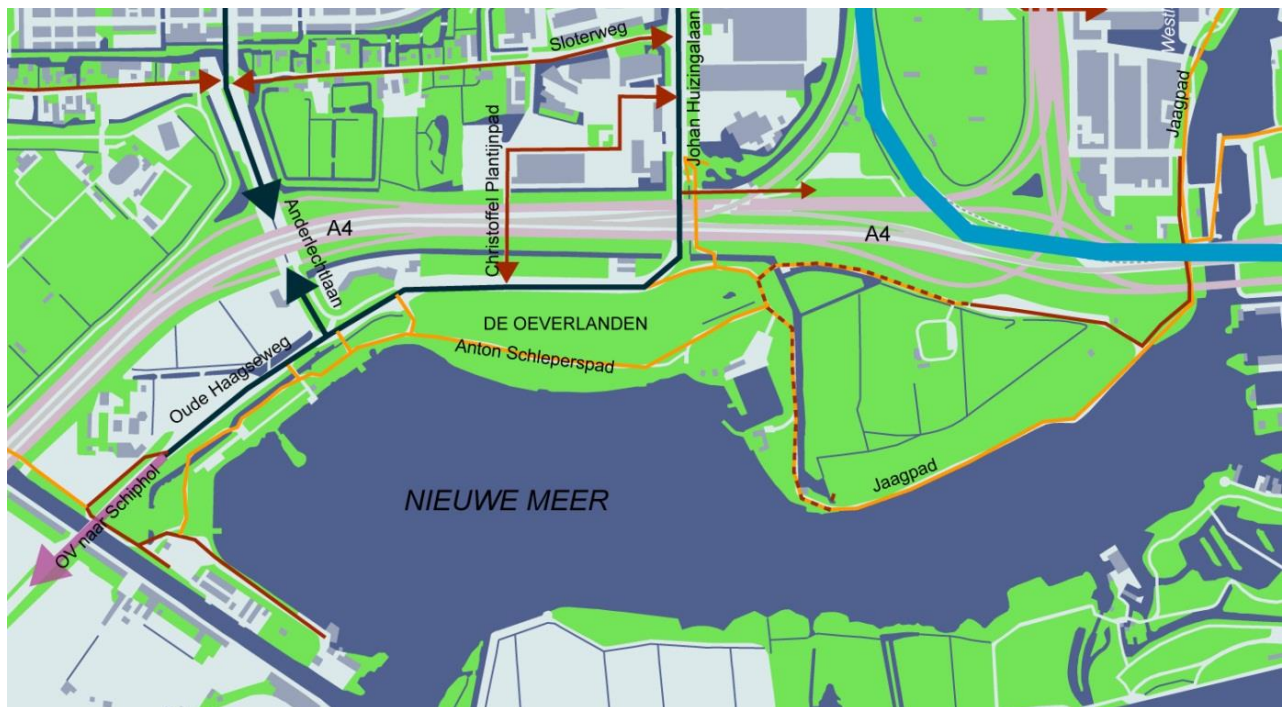
Afbeelding: Huidige situatie OV – GVB kaart

Bereikbaarheid Oeverlanden en Landtong Nieuwe Meer

Voor de auto wordt de Nieuwe Meer ontsloten via de Anderlechtlaan, de Oude Haagseweg en de Johan Huizingalaan die samen een lus vormen die aansluit op de A4 (aflag Nieuwe Meer aan de Anderlechtlaan). De Oude Haagseweg is deels doorgaande autoweg en deels vrije busbaan, waardoor deze route vrij onduidelijk is. Aan de oostkant is een zelfstandige route (doodlopend) via het industrieterrein Schinkel.

Voor de fiets is het gebied redelijk goed bereikbaar via twee routes: langs de Oude Haagseweg en een tweede route min of meer langs de oever (regionale fietsroute). Er zijn een aantal vrij liggende fietspaden vanuit de omgeving: langs de Rijnvaart (regionale fietsroute naar Schiphol), Anderlechtlaan, Christoffel Plantijnpad, Johan Huizingalaan en langs de Schinkel (regionale fietsroute richting Zuid en Amsterdamse Bos).

De entree via de Anderlechtlaan naar dit gebied is een zeer belangrijke, zij verbindt het recreatiegebied met het gehele stadsdeel. In grote lijnen is deze (fiets)route goed, er zijn vrij liggende fietspaden (behalve tussen de Sloterweg en de A4 viaduct). Op inrichtingsniveau is de route echter wel voor verbetering vatbaar, met name ter plaatse van de oversteek van de Oude Haagseweg.



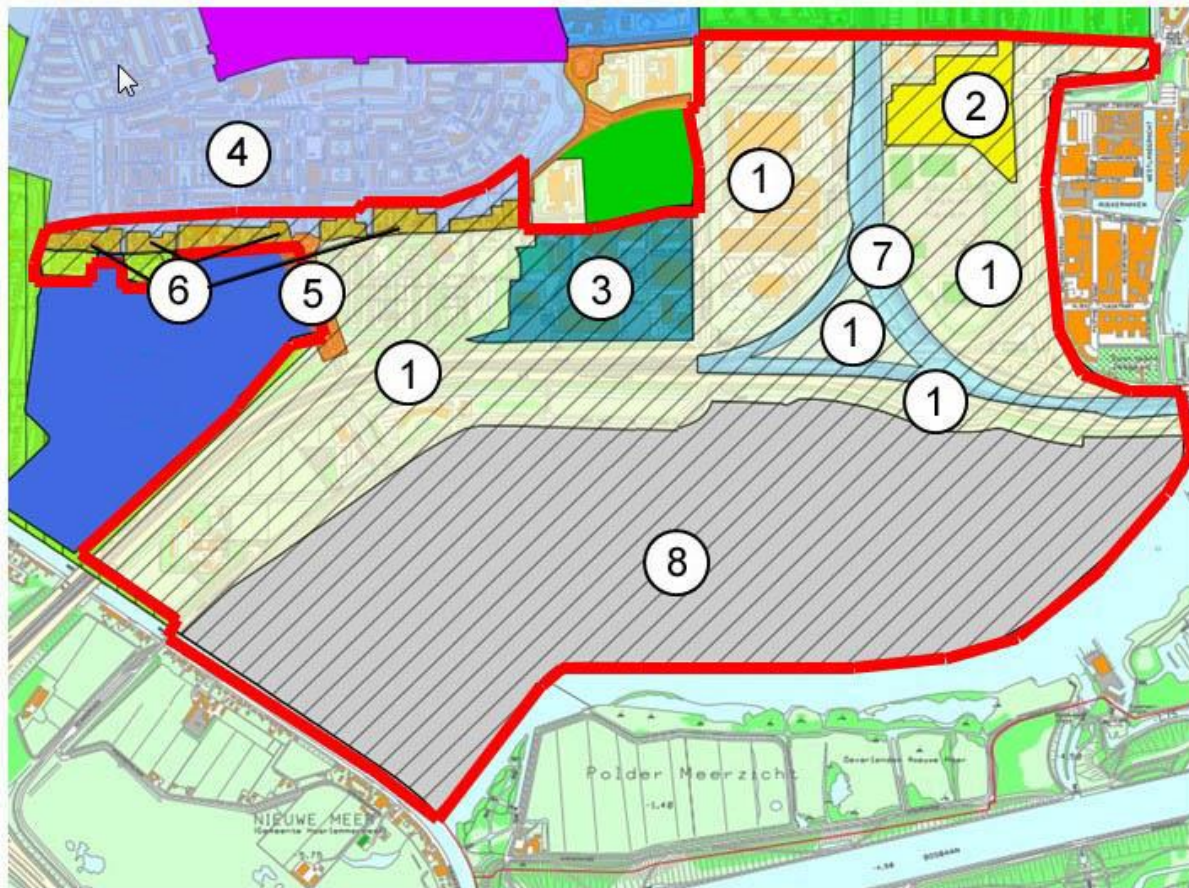
Afbeelding: Huidige situatie auto-/fietsontsluitingen Oeverlanden Nieuwe Meer

3. BELEIDSKADER

3.1 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied vormen de 9 onderstaande bestemmingsplannen het geldend planologisch-juridisch kader:

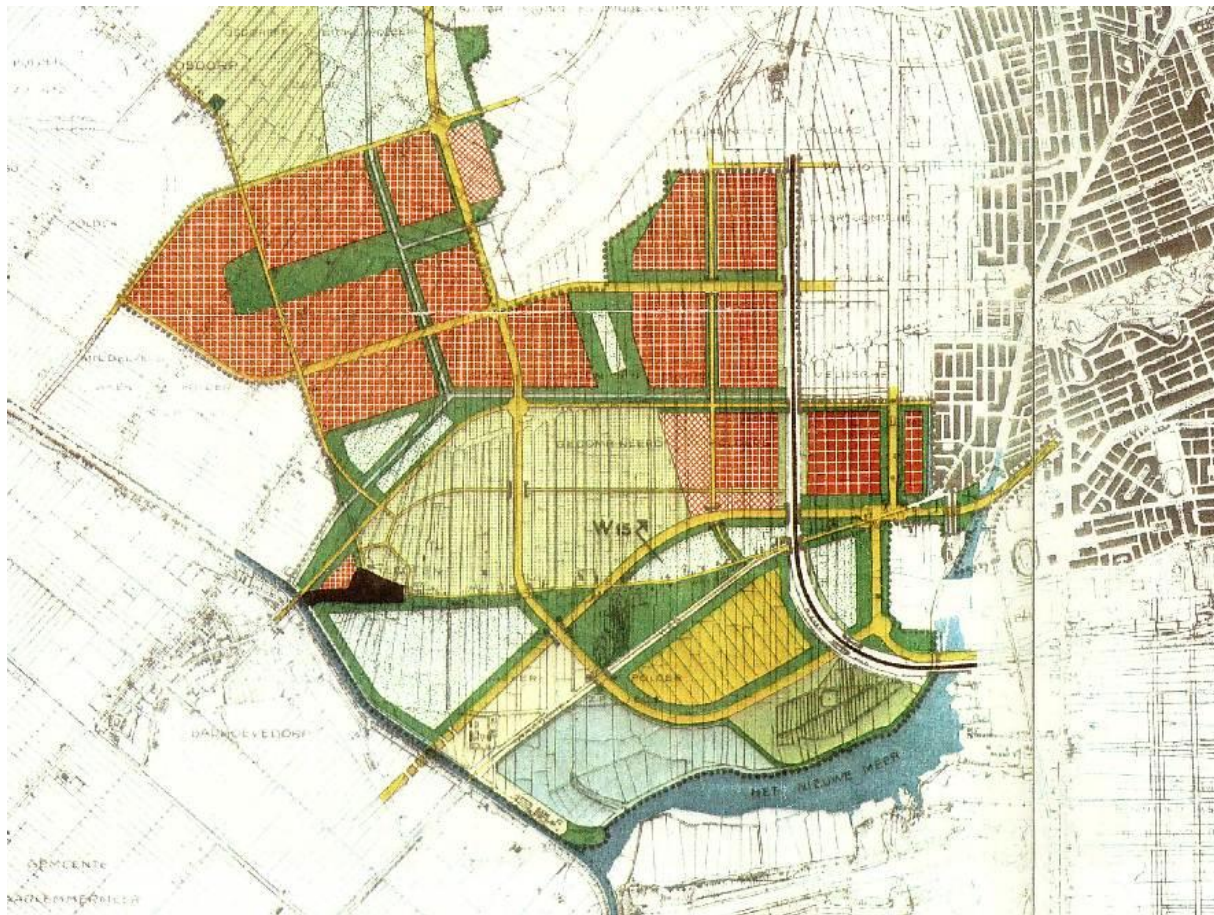
1. 2e AUP partiële herziening 1950;
2. Bestemmingsplan Overschiestraat II;
3. Bestemmingsplan Riekerpolder;
4. Bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001;
5. Bestemmingsplan TGB Sloten;
6. Bestemmingsplan Sloterweg Noordzijde;
7. Bestemmingsplan Westelijke en Zuidelijke Ringspoorbaan;
8. Bestemmingsplan Oeverlanden.



Afbeelding: vigerende plannen stadsdeel Nieuw-West 1 juli 2012.

1. AUP, 2^e partiële herziening 1950

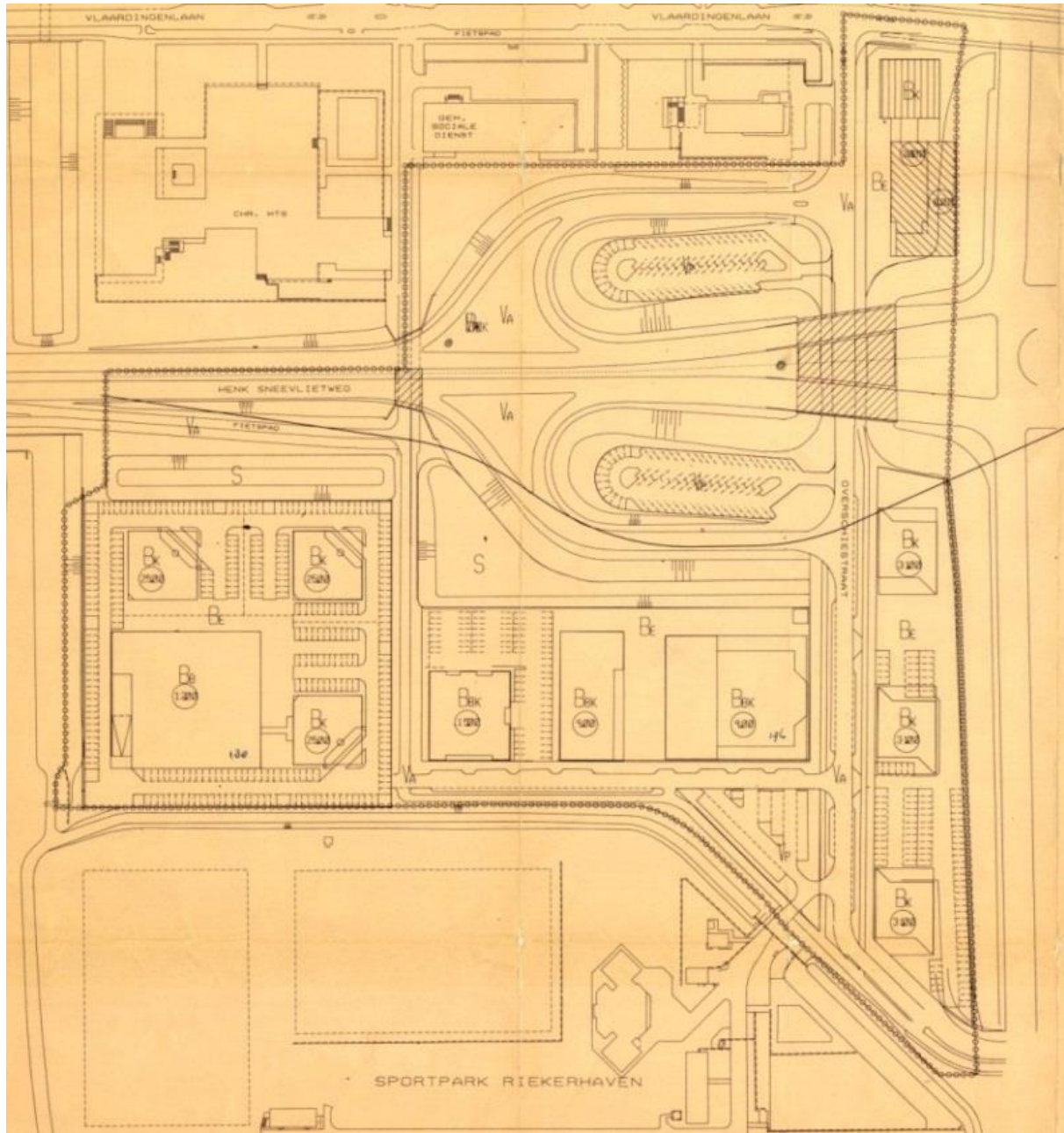
Het AUP 1950 is een herziening van het in 1935 door de gemeenteraad aangenomen Amsterdam Uitbreidingsplan (AUP). Het voorliggende plangebied is in de herziening aangewezen als locatie voor parken, plantsoenen, enz., sportterreinen, volks- en schoolwerktuinen, terrein met bijzondere bestemming waarbij is gedacht aan een begraafplaats, akkerbouw en veeteelt en voor de uitoefening daarvan vereiste gebouwen, en hoofdverkeerswegen. Het AUP heeft weliswaar de status van een bestemmingsplan, maar kent geen volledige juridisch planologische regeling met (bouw)voorschriften. De Amsterdamse bouwverordening heeft daarom een aanvullende werking op het AUP.



Afbeelding: plankaart 2^e partiële herziening AUP 1950.

2. Bestemmingsplan Overschiestraat II

Het bestemmingsplan is op 16 december 1992 vastgesteld door de stadsdeelraad van het stadsdeel Slotervaart/ Overtoomse Veld van gemeente Amsterdam. Betreffende gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor bedrijven en kantoren, bedrijven, kantoren, erven behorende bij doeleinden van handel en bedrijf, verkeersareaal, parkeerterreinen en water. Showroom, parkeersouterrain, viaduct en railverbinding zijn als 'nadere aanduidingen' aangegeven.

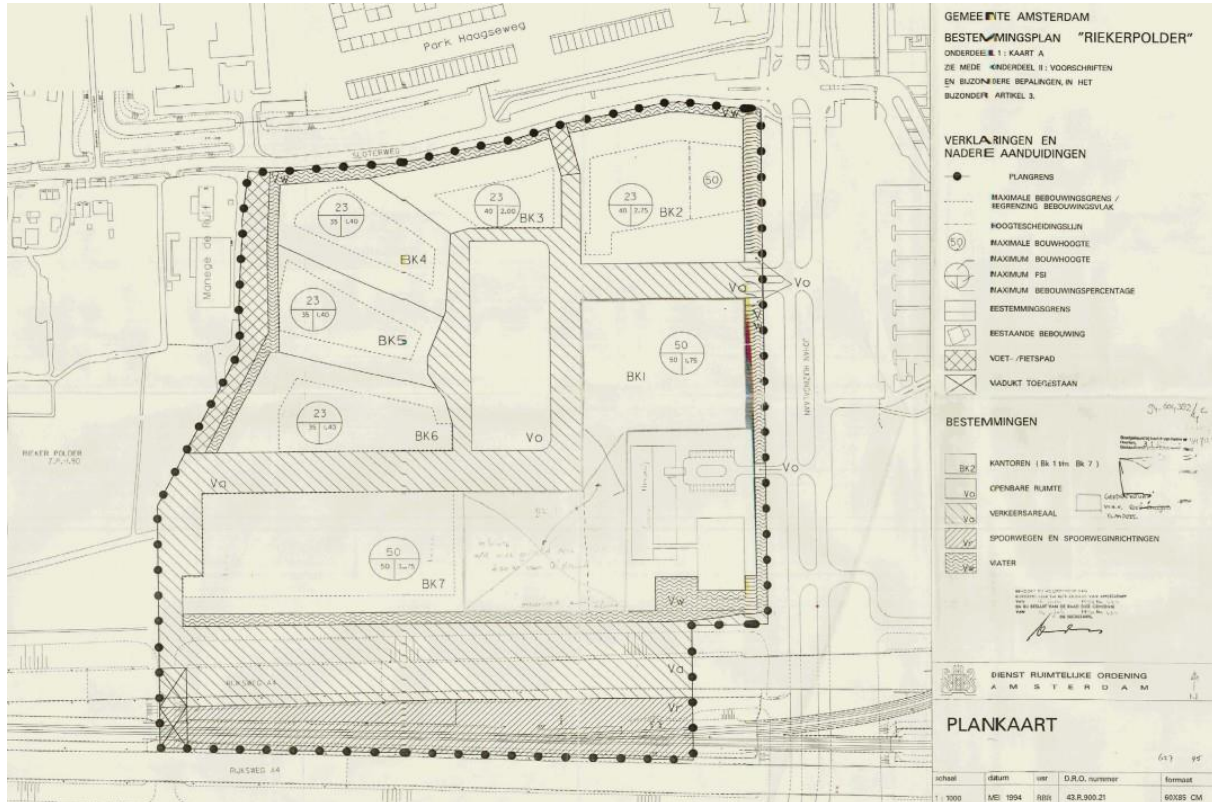


Afbeelding: Uitsnede plankaart bestemmingsplan Overschiestraat II.

3. Bestemmingsplan Riekerpolder

Het bestemmingsplan Riekerpolder is op 14 juli 1994 door de Raad van de gemeente Amsterdam vastgesteld, op 31 januari 1995 gedeeltelijke goedgekeurd en sinds 19 september 1996 door de Raad van State onherroepelijk verklaard.

Betreffende gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor kantoren, openbare ruimte, verkeersareaal, spoorwegen en spoorweginrichtingen en water.

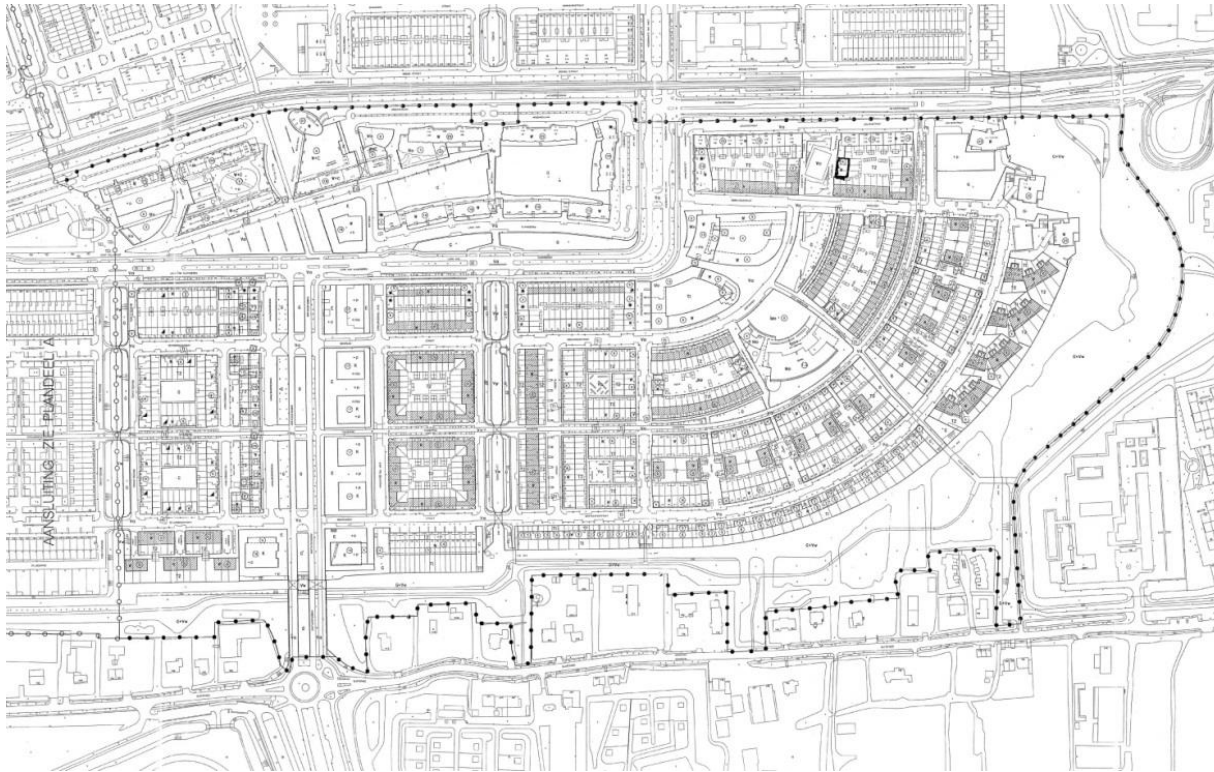


Afbeelding: Uitsnede plankaart bestemmingsplan Riekerpolder.

4. *Bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001*

Het bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001 is op 28 mei 2003 door de stadsdeelraad van Slotervaart/Overtoomse Veld vastgesteld.

Betreffende gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor groen en water-ecologische zone.



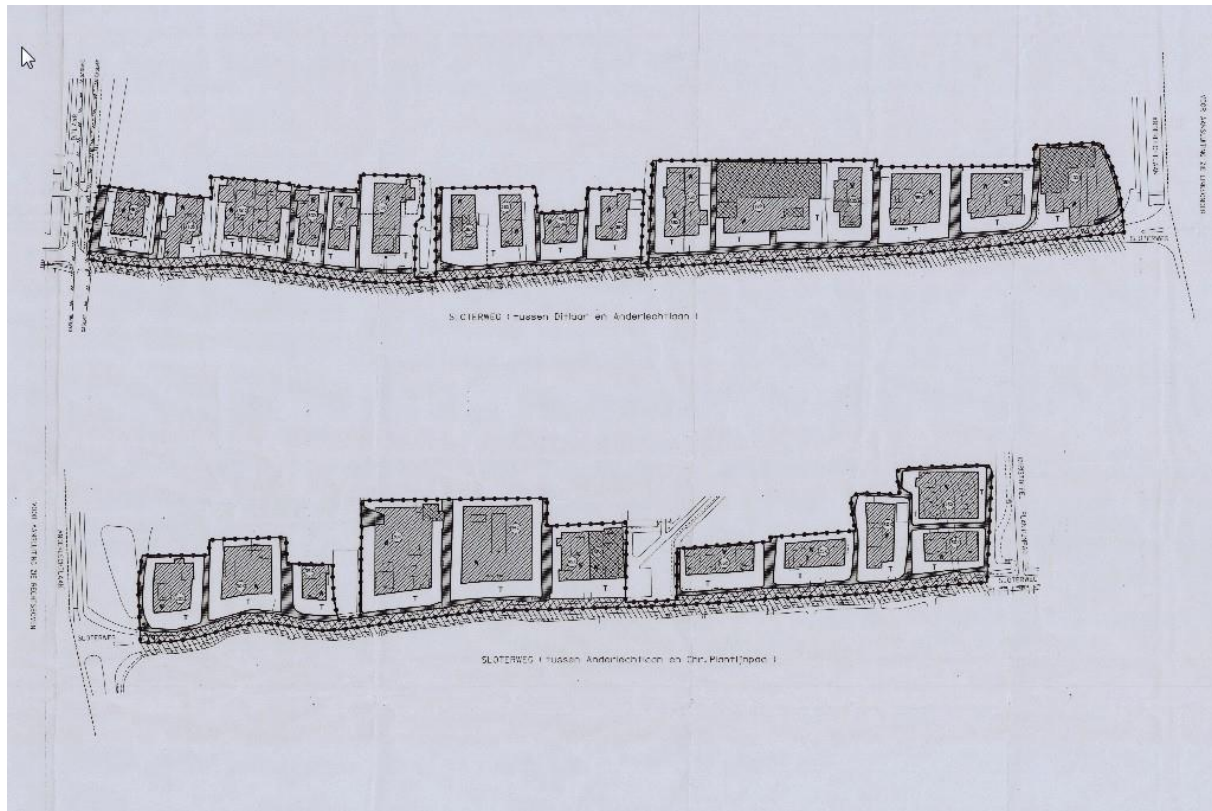
Afbeelding: Uitsnede plankaart bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001.

5. *Bestemmingsplan TGB Sloten*

Het bestemmingsplan 'Tuinbouwgebied Sloten' is op 25 juni 1986 door de gemeenteraad van Amsterdam Vastgesteld en op 3 februari 1987 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Dit bestemmingsplan werd begin jaren '80 van de vorige eeuw opgesteld, toen Amsterdam in de race was om de Olympische Spelen te mogen organiseren. Als Amsterdam destijds de Spelen toegewezen had gekregen, zou in het tuinbouwgebied het Olympisch Dorp zijn verrezen. Toen eenmaal vaststond dat de Spelen niet naar Amsterdam zouden komen is gekozen voor het ontwikkelen van een nieuwe woonwijk. Het grootste deel van het plan is later opgenomen in het bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001.

6. Bestemmingsplan Sloterweg Noordzijde

Het bestemmingsplan is op 19 maart 2003 vastgesteld door de stadsdeelraad van het stadsdeel Slotervaart/ Overtoomse Veld van gemeente Amsterdam. Betreffende gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor woningen, verkeersareaal, water en tuinen. Bedrijven en waterkering zijn als 'nadere aanduidingen' aangegeven.



Afbeelding: Uitsnede plankaart bestemmingsplan Sloterweg Noordzijde.

7. Bestemmingsplan Westelijke en Zuidelijke Ringspoorbaan

Het herziene bestemmingsplan is op 21 juni 1991 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Betreffende gronden zijn in dit bestemmingsplan bestemd voor spoorwegen en spoorweginrichting.

Om de waterdoelstellingen nationaal vast te stellen wordt op dit moment door het ministerie van I en M een AMvB voorbereid. Hierin worden milieukwaliteitseisen die nationaal worden bepaald vastgelegd en worden de kaders aangegeven voor vaststelling van de waterdoelstellingen door de provincies. Deze normen moeten in acht worden genomen bij het vaststellen van plannen op grond van de Wet op de waterhuishouding (Wwh-plannen) door het Rijk, de provincie en de waterbeheerder. Deze plannen vormen gezamenlijk de stroomgebiedbeheersplannen zoals bedoeld in de Kaderrichtlijn.

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld of de gewenste watertoestand uit de Wwh-plannen in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure. Dit komt in de waterparagraaf van deze toelichting aan bod.

De Nieuwe Meer is een Kaderrichtlijn Water (KRW) waterlichaam (type M20). Voor de Nieuwe Meer gelden daarom strengere waterkwaliteitseisen. De score voor de Nieuwe Meer is momenteel ontoereikend. Ondanks de hoge nutriëntengehalten is de algenconcentratie erg laag. Onder water groeien echter geen planten, aan de oever wel. De macrofauna heeft zich niet optimaal ontwikkeld omdat er alleen aan de oever planten groeien. De visstand is onbekend, maar is waarschijnlijk soortenarm en wordt gedomineerd door brasem en snoekbaars. In de Nieuwe Meer waren voorheen problemen met blauwalgen. Deze problemen worden succesvol bestreden met een menginstallatie. Hiermee worden de diepe en ondiepe delen verticaal gemengd. Door het water kunstmatig in beweging te houden treedt geen grote (blauw)algenbloei meer op.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft waaruit onderwerpen voort komen die van nationaal belang zijn:

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

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is detailhandel aan de ladder van duurzame verstedelijking toegevoegd. De ladder van duurzame verstedelijking voor detailhandel vraagt van gemeenten bij nieuwe winkelontwikkelingen eerst naar herstructurering binnen of aan de rand van bestaande winkelgebieden te kijken, voordat een (nieuwe) perifere locatie wordt overwogen. Op deze wijze wordt een duurzame winkelstructuur met een beperkt aantal sterke winkellocaties nagestreefd, wordt winkelleegstand tegengegaan en wordt zuinig omgegaan met de schaarse ruimte.

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

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang, de Ecologische hoofdstructuur en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat deze structuurvisie een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Van de in het Barro reeds opgenomen onderwerpen is voor het voorliggende bestemmingsplan het onderwerp 'Ecologische hoofdstructuur' van belang. In het Barro is een hoofdstuk gereserveerd voor de Ecologische hoofdstructuur; nadere invulling is hieraan nog niet gegeven. Wel worden de ecologische waarden reeds beschermd door in de provinciale verordening opgenomen regelgeving.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een van de in het Barro geregelde onderwerpen negatief zou kunnen beïnvloeden.

Kiezen voor karakter, Visie erfgoed en ruimte

De gemoderniseerde monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht en benut de instrumenten van ruimtelijke ordening. De Visie erfgoed en ruimte (2011) geeft aan hoe het rijk het onroerend cultureel erfgoed borgt in de ruimtelijke ordening, welke prioriteiten het kabinet daarbij stelt en hoe het wil samenwerken met publieke en private partijen. Vanuit een brede erfgoedvisie wordt ingezoomd op de meest actuele en urgente opgaven van nationaal belang. De visie is complementair aan de Structuurvisie infrastructuur en ruimte (SVIR).

Het rijk kiest voor de komende jaren vijf prioriteiten in zijn gebiedsgerichte erfgoedbeleid:

1. Werelderfgoed: samenhang borgen, uitstraling vergroten;
2. Eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. Herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: focus op groei en krimp;
4. Levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie, ecologie;
5. Wederopbouw: tonen van een tijdperk.

In het voorliggende plangebied zijn gebouwen van de Stelling van Amsterdam aanwezig die echter niet in de Werelderfgoedlijst opgenomen zijn. In dit bestemmingsplan is een regeling opgenomen voor de borging van de cultuurhistorische waarden van de gebouwen van de Stelling van Amsterdam.

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Het bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. gaat voor een groot deel uit van behoud van de bestaande situatie. Bij ontwikkelingen wordt uitgegaan van behoud van bestaande waterlopen en groenareaal.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

Met het NBW onderstrepen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord. De actualisatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) in 2008 komt voort uit de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), de noodzaak tot het aanscherping van een aantal begrippen en het beschikbaar komen van nieuwe klimaatscenario 's. Ook is een nieuwe fase aangebroken in het samenwerkingsproces, waarbij het zwaartepunt verschuift van planvorming naar uitvoering.

OV SAAL

Een goede bereikbaarheid van de regio Amsterdam is nodig voor economische groei. Daarom heeft het kabinet voor de verbetering van het treinvervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad extra budget gereserveerd. Dit project heet OV SAAL.



Afbeelding: Kaart OV SAAL

Het aantal reizigers in het openbaar vervoer tussen Schiphol en Lelystad groeit sterk. Op korte termijn vooral door de nieuwe Hanzelijn die eind 2012 klaar is. Maar ook daarna worden meer reizigers verwacht. Zo gaan in 2020 bijna 80.000 mensen per dag op en neer tussen Almere en Amsterdam, tegen ongeveer 40.000 nu.

De Zuidas, het kantoreengebied rond de A10-Zuid in Amsterdam, ontwikkelt zich tot het belangrijkste internationale zakencentrum van Nederland. De stad Almere krijgt er 60.000 nieuwe woningen bij in de periode tot 2030. Het huidige spoor kan die groei niet aan. Het openbaar vervoer op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL) heeft daarom een flinke uitbreiding nodig.

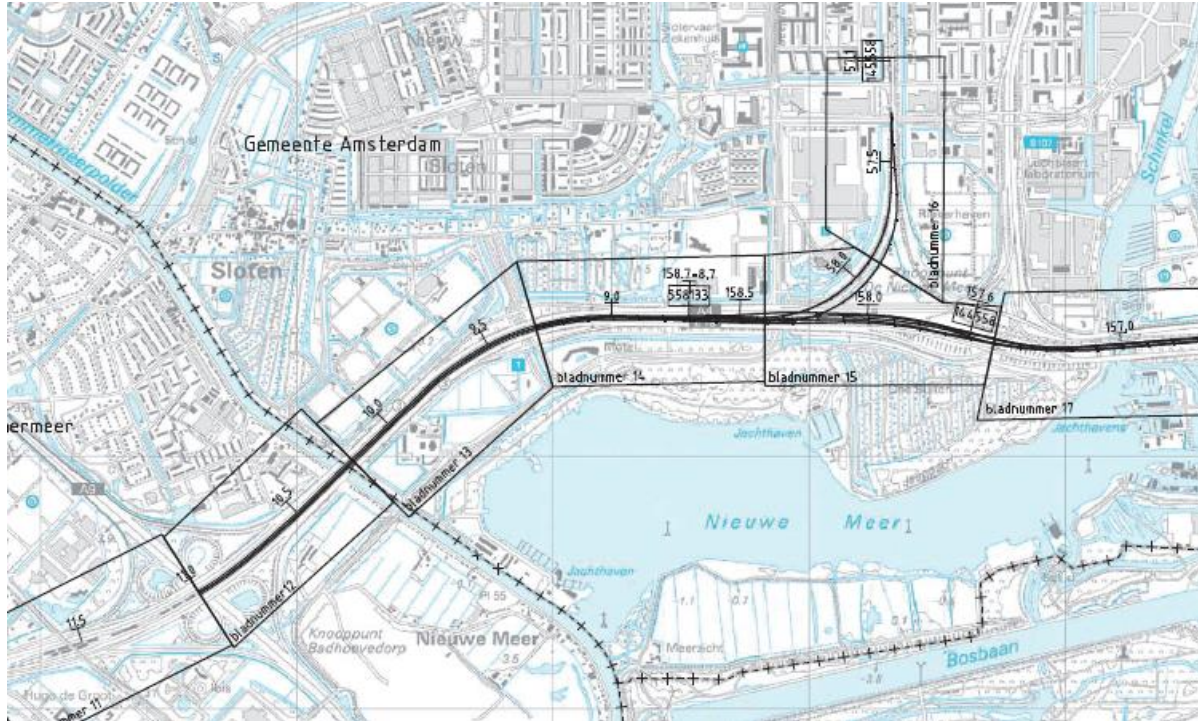
Korte termijn: 2016

Het spoor tussen Schiphol en Lelystad krijgt die uitbreiding in 3 fasen:

- o de korte termijn (2016);
- o de middellange termijn (2020);
- o de lange termijn (2030).

Het kabinet heeft € 600 miljoen beschikbaar gesteld voor een pakket maatregelen om het spoor tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad te verbeteren en uit te breiden. Tussen Amsterdam en Flevoland rijden straks geen 6, maar 12 treinen per uur. Er kunnen niet alleen meer treinen rijden, ook de betrouwbaarheid van de dienstregeling neemt toe. Treinen hoeven dan niet op elkaar te wachten. Dit is een eerste stap op weg naar reizen zonder spoorboekje. Inmiddels is een Tracébesluit vastgesteld voor het spoor tussen Hoofddorp en Diemen. De zuidtak tussen Riekerpolder en de Utrechtboog in Amsterdam wordt 4-sporig en de

aansluitingen op de Utrechtboog en de westtak richting Schiphol worden verdubbeld. Verder worden geluidsmaatregelen genomen, onder meer door schermen te plaatsen.



Afbeelding: Uitsnede Kaart ontwerp-tracébesluit OV SAAL

Onder het project OV SAAL vallen ook maatregelen die eerder tot het project Zuidas Amsterdam behoorden. Een voorbeeld is de spoorverdubbeling tussen station Amsterdam-Zuid en de Utrechtboog. Dit betekent dat niet alleen de dienstregeling op de route Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad kan verbeteren, maar ook op de route Schiphol, Amsterdam-Zuid, Utrecht en verder.

Middellange termijn: 2020

Er zijn 2 varianten, die beide binnen het beschikbare budget spoorboekloos reizen op dit traject mogelijk maken:

- o een variant gaat er van uit dat alle treinen, ook intercity's, stoppen in Weesp.
- o de andere variant gaat uit van het handhaven van zoveel mogelijk directe verbindingen.

Beide varianten kennen verschillende voor- en nadelen, die echter vanwege de opzet van de varianten niet uitwisselbaar zijn.

Alle andere varianten zijn inmiddels afgefallen, omdat deze niet binnen het budget te realiseren zijn of niet aan de gevraagde kwaliteitseisen voldoen.

Lange termijn: 2030

Voor plannen na 2020 is nog geen geld gereserveerd. Bij de besluiten over deze periode speelt de vraag of het Rijk kiest voor een investering in een nieuwe IJmeerverbinding in relatie tot de

westwaartse ontwikkeling van Almere. Deze beslissing houdt verband met besluiten over andere projecten in de regio.

Het gaat dan om:

- o de groei van Almere;
- o de toekomst van het Markermeer en IJmeer;
- o de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens Schiphol en Lelystad;
- o de verbetering van de bereikbaarheid tussen Almere, het Gooi en Utrecht.

Deze projecten zijn ondergebracht in Rijks- en regioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer (RRAAM). De minister van Infrastructuur en Milieu heeft besloten om naast een IJmeervariant ook een variant met een verbetering van de bestaande spoorverbinding via de Hollandsebrug uit te werken.

Besluitvorming middellange en lange termijn

De keuze voor een variant voor 2020 kent een grote samenhang met een besluit over de lange termijn. In overleg met alle partijen is besloten eind 2012 een besluit voor de middellange termijn te nemen. Onder druk van de extra bezuinigingen voor het MIRT als gevolg van het openbreken van het regeerakkoord heeft het ministerie van I&M besloten dit besluit een paar maanden uit te stellen.

Wegaanpassingsbesluit A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel

Het wegaanpassingsbesluit voorziet in een uitbreiding van de wegcapaciteit door de inrichting van vluchtstroken als spitsstroken en aanleg van weefstroken. Op 15 mei 2012 heeft het stadsdeel Nieuw-West als belanghebbende een zienswijze ingediend betreffende het Ontwerpgeluidsplan Wegaanpassingsbesluit A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel dat op dat moment ter inzage lag.

In zijn zienswijze heeft het stadsdeel aangegeven zorgen te maken over de beperkingen die de toegenomen geluidsbelasting kan hebben voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gebieden in de nabijheid van de A4. Met name op het knooppunt van de A4 en de A10 is verdichting en functiemenging gewenst om zo de uitrol vanuit het centrum verder vorm te kunnen geven en hier een leefbaar en gemengd werk-woongebied te maken zoals ook in de structuurvisie Amsterdam 2040 beoogd wordt. Het stadsdeel dringt er daarom ten eerste op aan om nu al geluidsreducerende maatregelen te treffen zodat nieuwe ontwikkelingen hierdoor niet worden belemmerd.

Landelijk actieplan studentenhuysvesting 2001 -2016

Het landelijke actieplan is op donderdag 17 november 2011 door minister Donner en de hierbij betrokken partijen ondertekend. Met dit actieplan wordt invulling gegeven aan de motie Lucassen (Tweede Kamer 2010-2011, 32500-VII, 96).

Dit landelijke actieplan is een vervolg op de stappen die voortgekomen zijn uit de aandacht voor studentenhuysvesting naar aanleiding van het onderzoek 'Contrasten in de kamermarkt' (Tweede Kamer, 2009-2010, 32123 XVIII, nr. 75). Hieruit bleek dat de vraag naar studentenhuysvesting ook in de toekomst (voorlopig) hoog zal blijven. De komende jaren ligt er daarom nog steeds een opgave voor meer woonruimte voor studenten. Om op lokaal niveau het

woningaanbod voor studenten te vergroten is gestart met het inventariseren van de knelpunten in de rijksregelgeving.

Met het actieplan wordt voor de periode 2011 – 2016 een proces ingegaan dat enerzijds gericht is op de realisatie van extra studentenhuisvesting, waarvoor Kences, de brancheorganisatie voor studentenhuisvesting, 16.000 extra nieuwe studentenwoningen heeft toegezegd. Anderzijds wordt op landelijk en lokaal niveau een proces ingang gezet, waarbij betrokken partijen directer met elkaar gaan samenwerken om tot een goede invulling van het tekort aan studentenhuisvesting te komen. In veel steden heeft studentenhuisvesting al een plek gekregen in de collegeakkoorden en wordt samengewerkt om tot realisatie van meer studentenhuisvesting te komen. Sommige andere steden zijn nog niet zo ver. Het actieplan moet er voor zorgen dat er bij de betrokken partijen in de kennissteden continu aandacht zal zijn voor studentenhuisvesting, opdat de woningmarkt voor studenten in de komende jaren meer in balans komt.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van studenteneenheden en levert hiermee een bijdrage aan de realisatie van nieuwe studentenwoningen. Het bestemmingsplan is hiermee in lijn met het actieplan.

Structuurvisie ZuidasDok

Het plangebied van bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. heeft overlap met het plangebied van de Structuurvisie ZuidasDok (zie afbeelding). De visie is vastgesteld in augustus 2012. Het plangebied van ZuidasDok omvat de infrastructuurbundel van Amstel tot Schinkel (met aan weerszijden de flanken van Zuidas) en de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer. Onderdeel van de plannen is onder meer de verbreding van de Ringweg A10-Zuid en een deel van de Ringweg A10-West. Over een eventuele capaciteitsuitbreiding van de Ringweg A10-West heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.



Afbeelding: Plangebied ZuidasDok en ligging van Zuidas Flanken.

Het Rijk zal de nodige vervolgstappen in gang zetten inclusief het regelen van de benodigde juridisch-planologische vastlegging.

3.3 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie

De Structuurvisie Noord-Holland is samen met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld.

De structuurvisie is te typeren als een strategisch beleidsdocument dat politiek/bestuurlijk zelfbindend is voor de vaststellende overheid. Hierin zijn de hoofdlijnen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aangegeven, alsmede de hoofdzaken van het door de provincie te voeren ruimtelijk beleid.

De provincie Noord- Holland ziet met betrekking tot de algehele ontwikkeling binnen de provincie in 2040 het volgende eindbeeld ontstaan:

‘Het aantal bedrijventerreinen is nauwelijks uitgebreid. Door herstructurering, duurzame inrichting, intensivering en transformatie wordt beter gebruik gemaakt van de bestaande voorraad. Schiphol is gegroeid in samenhang met Lelystad en Eindhoven. Het is gelukt het aantal vanuit Schiphol te bereiken bestemmingen op peil te houden, waardoor het vestigingsklimaat voor bedrijven aantrekkelijk is gebleven. De functies in en rond Schiphol zijn afgestemd op het banenstelsel en ontwikkelingen in de luchtvaart. De inzet op stedelijke woonmilieus heeft de bestaande steden van Noord-Holland verder getransformeerd tot hoogstedelijke milieus. Deze hoogstedelijke milieus kenmerken zich door functiemenging, hoogwaardige culturele voorzieningen en een goede bereikbaarheid. In de Metropoolregio Amsterdam wordt dit transformatieproces ondersteund door investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer.

Voor de woningbouwopgave van in totaal ruim 200.000 woningen tot 2040 is vooral ruimte gezocht binnen het bestaande bebouwde gebied. Zogenaamde ‘uitleg’ is beperkt gebleven, en voldoet aan eisen van ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid ‘.

De structuurvisie heeft geen juridisch status en geen rechtstreekse doorwerking naar gemeentelijke plannen. De Wro bepaalt dat in de structuurvisie tevens wordt aangegeven op welke wijze en met welke instrumenten de provincie het beleid gaat realiseren. Naast allerlei niet-juridische instrumenten als planbegeleiding, subsidies, stimuleringsprogramma's, convenanten kan de provincie ervoor kiezen het beleid uit te voeren met het juridische instrumentarium van de nieuwe Wro. Het stelsel gaat er vanuit dat dit ruimtelijk beleid zo veel mogelijk proactief wordt aangegeven en uitgevoerd. Overigens zijn de instrumenten ook inzetbaar zonder structuurvisie. Een instrument is ondermeer de Provinciaal Ruimtelijke Verordening.

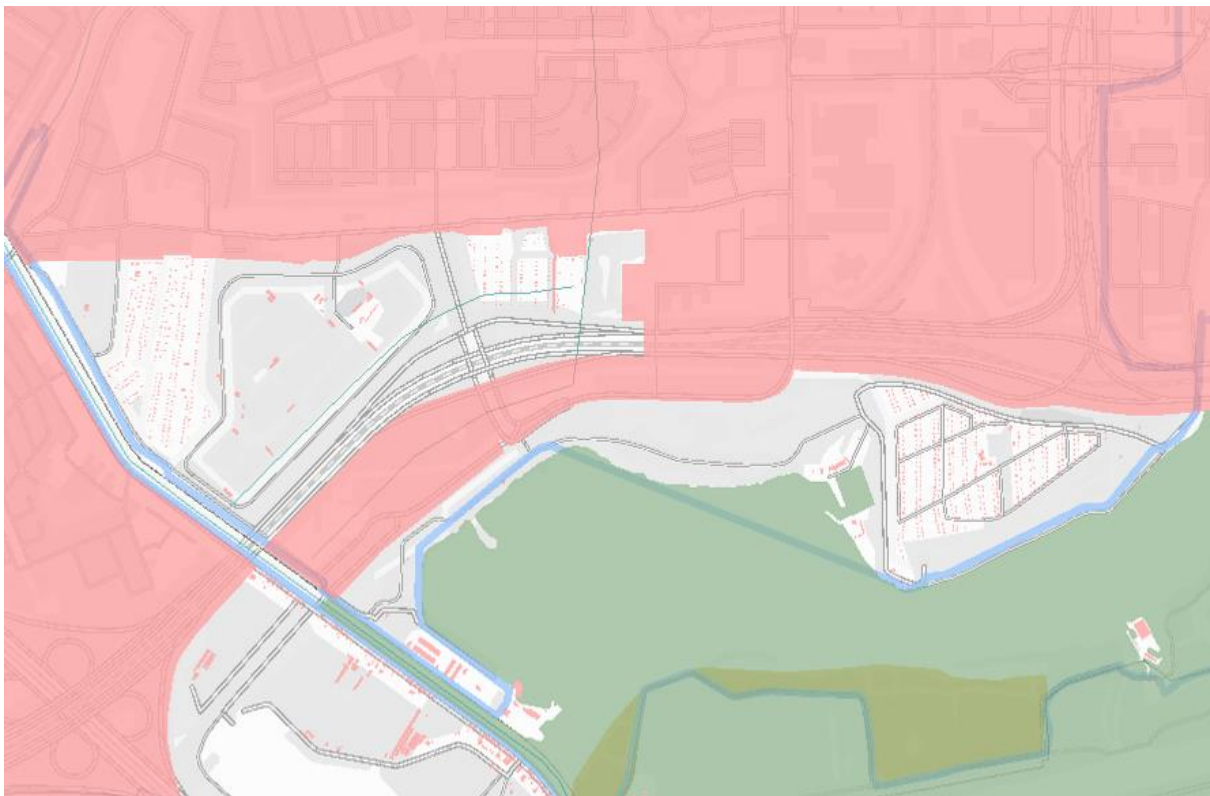
Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld. In de verordening zijn regels ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het ‘Bestaand Bebouwd Gebied’ (BBG). Het grotendeels bebouwde deel van het plangebied ligt in het ‘Bestaand Bebouwd Gebied’ zoals benoemd in de verordening.

Bestaand bebouwd gebied

Het BBG is de opvolger van het rode-contourenbeleid uit het voordien geldende streekplan. De provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied, met name waar het gaat om bedrijventerreinen, ondergronds bouwen, hoogbouw, stationsomgevingen en knooppunten. Voor nieuwe ontwikkelingen moet nut en noodzaak worden aangetoond.

De rest van het plangebied ligt in het 'Landelijk Gebied'. Hier zijn nieuwe bedrijventerreinen of kantorenlocaties en nieuwe woningbouw niet toegestaan.

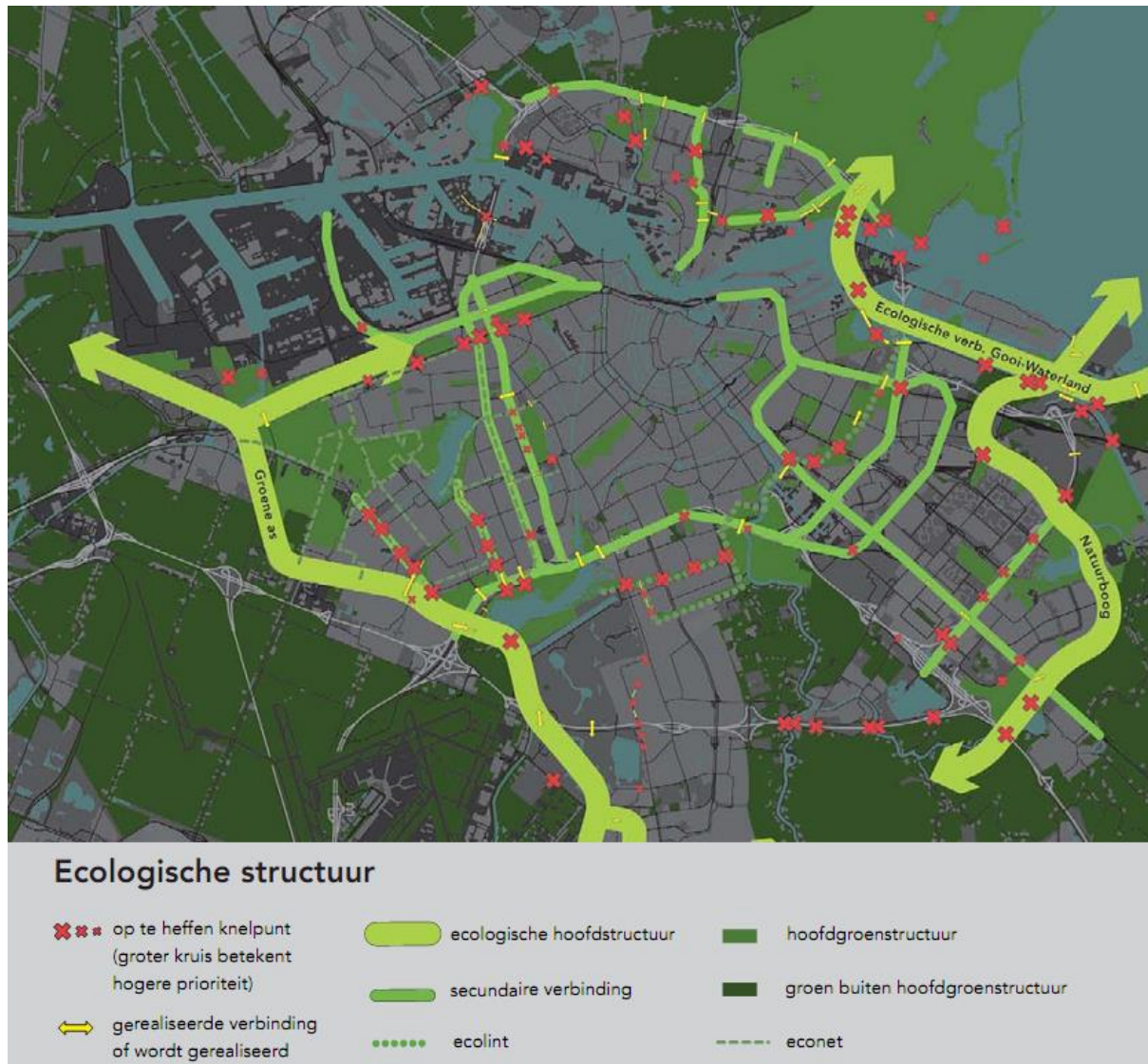


Afbeelding: Uitsnede plankaart Provinciale Verordening Noord-Holland. Rood = Bestaand bebouwd gebied (BBG), groen = Ecologische hoofdstructuur (EHS) en blauw = regionale waterkering.

Het bestemmingsplan gaat voor een groot deel uit van behoud van de bestaande situatie. Ontwikkelingen vinden alleen plaats binnen het BBG zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

Ecologische Hoofdstructuur

Het Nieuwe Meer maakt daarnaast onderdeel uit van de 'Ecologische Hoofdstructuur' (EHS). Door het plangebied lopen ook nog een aantal ecologische verbindingzones, waarmee in het bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden. Dit bestemmingsplan voorziet in regels die de EHS voldoende beschermen. Tenslotte loopt langs de oevers van de Ringvaart en het Nieuwe Meer een primaire waterkering. Hiervoor is in de regels van dit bestemmingsplan een dubbelbestemming ter bescherming van de waterkering opgenomen.



Afbeelding: Ecologische hoofdstructuur (bron: structuurvisie Amsterdam 2040). De EVZ die door dit bestemmingsplangebied heenloopt is aangeduid als Groene AS.

Schipholgebonden werklocaties

De ruimte op en rondom Schiphol wordt gereserveerd voor activiteiten die goed passen in de internationaal georiënteerde, ruimtelijk-economische structuur van de Schipholregio. De ontwikkeling van Schipholgebonden werklocaties is van strategisch belang voor de metropoolregio Amsterdam en de luchthaven Schiphol. De provincie Noord-Holland streeft naar een duurzaam en onderscheidend vestigingsklimaat, zodat de regio kan concurreren met andere grootstedelijke regio's bij het aantrekken van zogenaamde internationaal-mobiele activiteiten.

Het beleid voor selectieve vestiging van bedrijven in de Schipholregio kent een lange historie. Reeds bij de oprichting van het Bestuursforum Schiphol (dat een samenwerkingsverband is tussen provincie Noord-Holland, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, met Schiphol Group) via het Schipholconvenant van 1986, werd het principe van selectiviteit neergezet als één van de kernelementen van de samenwerking. Sindsdien is de uitwerking van dit principe een aantal malen aangepast aan veranderde omstandigheden, of aan nieuwe inzichten. Op 8 december 2011 is een convenant ondertekend door de leden van het Bestuursforum Schiphol. Dit vervangt het vestigingsbeleid uit het Schipholconvenant van 1986. Met de nieuwe regeling wordt beoogd om een meer marktgerichte benadering voor selectiviteit te introduceren in de Schipholregio. Alleen globale criteria worden vastgelegd, niet verankerd in bestemmingsplannen maar in een convenant. Nieuwe gronduitgiften van kantoren en bedrijven boven 1.500 m² bvo zullen nog wel getoetst worden door Schiphol Area Development Company (SADC) op grond van de toetsingsaanvraag. Dit vindt niet meer plaats op kleinere of bestaande uitgiften. Voor nieuwe uitgiften onder 1.500 m² hoeft geen toetsingsaanvraag meer te worden ingevuld maar dienen de transacties bij SADC gemeld te worden. Bedrijfsverhuizingen in de regio blijft SADC wel monitoren om zo waar mogelijk de concurrentiepositie van de regio en de profielen van werklocaties te versterken.

In de Provinciale Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn in tegenstelling tot het voorheen geldende streekplan en overgangsdokument geen criteria opgenomen voor Schipholgebonden bedrijven.



Afbeelding: Uitsnede plankaart Structuurvisie Noord-Holland. Paars = Schipholgebonden bedrijven/kantoren.

In de Provinciale Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn bepaalde gronden in het plangebied aangewezen als 'Schipholgebonden bedrijventerrein'. In het bestemmingsplan zijn ter plaatse van die gronden in ieder geval Schipholgebonden bedrijven toegestaan. Ook andere bedrijven zijn daar toegestaan, waardoor het ook in overeenstemming is met het hiervoor genoemde convenant van 8 december 2011. Het selecteren van bedrijven vindt niet meer plaats via het bestemmingsplan. Wel kan selectie, zoals hiervoor opgemerkt, plaatsvinden op andere manieren.

Provinciaal Waterplan 2010-2015

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het motto van het Waterplan is beschermen, benutten, beleven en beheren van water. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning op de waterveiligheid, het waterbeheer en de ruimtelijke ontwikkeling. In het Waterplan wordt per thema behandeld wat de provincie zelf doet tot en met 2015 en wat de provincie verwacht van Rijk, Rijkswaterstaat, waterschappen, gemeenten, terreinbeheerders en bedrijfsleven. De provincie versterkt de uitvoering van het plan en bewaakt de voortgang door samen met haar partners een uitvoeringsprogramma voor de hele planperiode op te stellen. In het Waterplan worden vier uitgangspunten gehanteerd:

- a. Klimaatbestendig waterbeheer: De waterkeringen, het watersysteem en de ruimtelijke inrichting moeten voorbereid zijn op de gevolgen van klimaatverandering;
- b. Water medesturend in de ruimte: Water is een belangrijke sturende factor in de ruimtelijke ontwikkeling. Op sommige plekken, zoals in de omgeving van dijken, is water vanwege de veiligheid zelfs het belangrijkste sturende element. Elders is water volgend in de ruimtelijke afweging;
- c. Centraal wat moet, decentraal wat kan: met de Waterwet en de Wro is 'centraal wat moet, decentraal wat kan' de nieuwe sturingsfilosofie van het Rijk die de provincie overneemt. De uitgangspunten van deze vernieuwingen zijn: minder regels, meer uitvoeringsgericht, modernisering en stroomlijning van de regels;
- d. Gebiedsgerichte en resultaatgerichte benadering: Het Noord-Hollandse landelijk gebied zoals dat nu ervaren wordt is het resultaat van het leven met en de strijd tegen water. Daarbij moet worden gedacht aan de terpen, dijken, molens en droogmakerijen. Sinds 2007 heeft de provincie dankzij het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) een belangrijke regierol voor de inrichting en het beheer van het landelijk gebied. Met het Rijk heeft de provincie uitvoeringsafspraken gemaakt voor de periode 2007-2013. De uitvoering van het waterbeleid vraagt maatwerk via een gebiedsgerichte aanpak.

Detailhandels- en leisurebeleid Noord-Holland (2009)

De provincie Noord-Holland wil ruimte bieden aan de verdere ontwikkeling van detailhandel en leisure, om ook op langere termijn een vitale, dynamische en concurrerende structuur te huisvesten. Regio's zijn verantwoordelijk voor het opstellen van een eigen visie voor het te voeren detailhandelsbeleid. De provincie Noord-Holland staat positief tegenover dynamiek in de detailhandel (innovatieve concepten, schaalvergroting). Nieuwe detailhandelsontwikkelingen of uitbreidingen mogen echter niet leiden tot ernstige verstoring en duurzame ontwrichting van de bestaande winkelstructuur in de regio. Verdere ontwikkeling van bestaande winkelgebieden, met name de hoofdcentra, heeft de prioriteit. De ontwikkeling van weidewinkels (grootschalige

solitaire detailhandel in het landelijk gebied) staat de provincie niet toe. Ook voor grootschalige leisureontwikkelingen zoals megabioscopen, wellnesscomplexen enzovoort, zal regionale afstemming moeten plaatsvinden. Grootschalige leisurevoorzieningen zijn voorzieningen die ten minste 100.000 bezoekers per jaar trekken of ten minste 1.000 zitplaatsen hebben. Solitaire leisureinvesteringen in het landelijk gebied zijn onder voorwaarden mogelijk.

3.4 Waterbeheer

Het plangebied valt gedeeltelijk binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland en gedeeltelijk binnen het beheersgebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

Waterbeheerplan Rijnland 2010-2015

Voor de planperiode 2010-2015 zal het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom dat het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Keur Rijnland 2009

Per 22 december 2009 is een nieuwe keur in werking getreden, alsmede nieuwe beleidsregels. Een nieuwe keur is nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan de Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De 'Keur en Beleidsregels' maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken);
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluisen en gemalen);

De keur beval verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarmee instemt, dan wordt dat geregeld in een watervergunning. De keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In het geval dat onder bepaalde omstandigheden sommige activiteiten toegestaan kunnen zijn zonder dat een Keurvergunning nodig is geldt in veel gevallen wel een meldplicht.

In de Beleidsregels, die bij de keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Het beleid van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is verwoord in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 'Werken aan water in en met de omgeving' (goedgekeurd door het Algemeen Bestuur op 17 juni 2010 en door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, mede namens de provincies Zuid-Holland en Utrecht, op 21 september 2010). In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

Keur AGV 2011

Naast het waterbeheerplan beschikt het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht over een Keur. Een Keur is een verordening van het Waterschap en geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen (dijken) wel of niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. Het doel van de Keur is om de waterkwaliteit te verbeteren, de doorstroming in sloten veilig te stellen en de dijken sterk te houden. In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke omstandigheden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een Keurvergunning nodig is. In veel gevallen geldt wel een meldplicht. Voor activiteiten die volgens de Keur verboden zijn en niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling, kan een vergunning aangevraagd worden bij het Waterschap. Zonder vergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden.

3.5 Regionaal beleid

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)

Het toenmalige ROA, tegenwoordig Stadsregio Amsterdam heeft een beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer, het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Het plan is vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004. De belangrijke beleidsuitgangspunten zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. Het RVVP beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015.

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende strategieën:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken met een accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Door verbindingen op korte termijn slimmer te benutten kan er meer verkeer worden afgewikkeld. Op lange termijn moeten ze zodanig worden uitgebreid dat deze minder storingsgevoelig zijn;

- De problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van een gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek ter plaatse. De prioriteit ligt bij de stedelijke bestemmingsgebieden rond de congestiegevoelige corridors, vooral op de as Haarlemmermeer - Amsterdam – Almere;
- Met capaciteitsuitbreiding alleen kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Met het versterken van prijsprikkels kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer- en vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren maar ook aan een landelijke vorm van variabele kilometerheffing;
- Met het RVVP wordt ernaar gestreefd leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden waarbij het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Daarnaast zijn op regionaal niveau meer financiële middelen nodig en dienen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld te worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkniveau die daarvoor nodig zijn.

Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen.

In de woonvisie zijn de ambities voor het wonen uitgewerkt:

- Kwantiteit: Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo 'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen);
- Kwaliteit: Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad: Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- Een open woningmarkt is essentieel: In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min

mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

Het bestemmingsplan voorziet in beperkte mogelijkheden om woningen aan het bestaande bestand toe te voegen. Nieuwe woningen zijn onder andere langs de Sloterweg toegestaan. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid tot het realiseren van permanente studenteneenheden.

Stadsregio: 'Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam' (2011)

Uitgangspunten in het regionale beleid zijn onder meer: - Het beleid is er op gericht om vraag en aanbod in evenwicht te brengen in de retailsector. Bouwen voor leegstand is onwenselijk. Leegstand leidt tot verloedering en een verslechtering van de leefbaarheid.

- Nieuwe ontwikkelingen moeten de huidige structuur versterken en nieuwe ontwikkelingen, die uitbreiding van het ruimtegebruik vergen, zijn alleen mogelijk als de ontwikkeling niet op een bestaande locatie mogelijk is;
- Clustering van detailhandel en voorzieningen is een leidend principe;
- Beoordeling van plannen voor nieuwe detailhandel ontwikkelingen vindt plaats zowel volgens kwantitatieve als kwalitatieve (ruimtelijk-economische) criteria.

PDV-locaties zijn destijds ontwikkeld om winkels met een assortiment van volumineuze en brandgevaarlijke producten ruimte te bieden buiten de winkelcentra. Op deze locaties wordt in principe geen brancheverruiming toegestaan. De acht locaties die in 2006 door de Stadsregio zijn aangewezen als potentiële PDV/GDV-locaties, waaronder BCO, blijven in stand. Voor GDV geldt dat het gaat om niet-dagelijkse winkels boven de 1.500 m² winkelvloeroppervlak. Het is aan de betreffende gemeenten / stadsdelen om in bestemmingsplannen vast te leggen of en in welke mate GDV daadwerkelijk wordt toegestaan.

De Regionale Commissie Winkelplanning van de Stadsregio Amsterdam (RCW) toetst nieuwe winkelplannen aan de hand van de 'Leidraad beoordeling winkelplannen'. De RCW adviseert aan het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam over grootschalige detailhandelsplannen groter dan 1.500 m² winkelvloeroppervlak buiten bestaand winkelgebied of groter dan 5.000 m² winkelvloeroppervlak in bestaand winkelgebied. Belangrijk beoordelingsaspect bij de toetsing is of een detailhandelsplan leidt tot een versterking van de gewenste lokale of regionale structuur.

Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030 (2009)

In de REVS 2009 wordt het perspectief verbreed naar dat van de metropolitaanse strategie. Het gaat minder over het ontwikkelen van kantoorlocaties op zich, en meer over transformatie en vervlechting van werkgebieden met de stedelijke omgeving. De kennis- en dienstenas wordt in deze visie een Amsterdam airport corridor. De Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009 kiest voor een geïntegreerde, selectieve ontwikkeling in plaats van geïsoleerde en ongebreidelde ontwikkeling. Dit betekent op hoofdlijnen:

- Betere benutting van landschappelijke en recreatieve potenties (Oeverlanden/Nieuwe Meer);
- Voortzetten van het milieu Oeverlanden/ Nieuwe Meer tot aan het luchthaventerrein (Golfbaan Elzenhof/ Schiphol Noord);
- Betere tangentiële verbindingen met Amsterdam West, Badhoevedorp en Hoofddorp;
- Uitstekende OV verbindingen, onder meer:
 - Doortrekken Noord-Zuid lijn van Zuidas naar Schiphol en Hoofddorp ten noorden van de A4;
 - Hoogwaardig OV ten zuiden van de A4.
- Daarnaast moeten de twee groene concepten (Groene Carré en Groene AS) integraal worden meegenomen in de ontwikkeling van de Driehoek A4-A5-A9, en omgezet in een robuuste groenstructuur in een metropolitaanse context;
- De Amsterdam-airport corridor moet, mede in het licht van duurzaamheid, excellent worden ontsloten met Openbaar Vervoer, met name op de hoofdas Hoofddorp-Schiphol-Amsterdam WTC-Almere-Lelystad (SAAL). Op langere termijn zou het OV-systeem er als volgt moeten uitzien:
 - Doortrekken van een RER verbinding over bestaand spoor van Amsterdam WTC via Schiphol naar Hoofddorp;
 - Een metroverbinding van Amsterdam WTC via Badhoevedorp, Schiphol Noordwest en Schiphol Centrum naar Hoofddorp, via een tracé ten noorden van de A4-A10;
 - Verbeteren tangentiële verbindingen tussen Haarlem, Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Uithoorn door nieuwe HOV-buslijnen in aanvulling op de Zuidtangent;
 - Aansluiten Amsterdam West (Sloterdijk-Osdorp) door een HOV-buslijn op Schiphol en de werklocaties in de omgeving van Schiphol.
- Uitstekende kansen voor transformatie en vervlechting liggen er voor de gebieden Schiphol Noordwest/ Badhoevedorp Zuid, de zuidkant van Amsterdam West in relatie tot de Oeverlanden/ Nieuwe Meer, en de ontwikkeling van groen/ blauwgebieden. De mogelijkheden van het gebied van de Oeverlanden/Nieuwe Meer zullen in de Structuurvisie Amsterdam worden uitgewerkt. Duurzaamheid dient een leidend principe te zijn bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de corridor, onlosmakelijk verbonden met leefbaarheid. Ook het realiseren van een fijnmazig OV systeem is daar onderdeel van. Werklocaties moeten meer in samenhang met de woonomgeving ontwikkeld worden. Samenwerking op regionaal niveau, bijvoorbeeld in een regionaal expertisecentrum, is één van de mogelijkheden.

In 2012 is de REVS door het Bestuursforum Schiphol (Provincie NH, Gemeente Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, de Schiphol Group en de Schiphol Area Development Company (SADC) vastgesteld. De visie is echter nooit door de gemeenteraad van Amsterdam bekrachtigd. Deze ontwikkelstrategie biedt bovendien nog onvoldoende basis voor de in de toekomst te maken programmatische keuzes. Het rijk werkt op dit moment aan de 'Structuurvisie Mainport Amsterdam – Schiphol – Haarlemmermeer' (SMASH) en tevens aan een Uitvoeringsprogramma 2020 voor SMASH. De gemeente Amsterdam denkt hierover mee.

Riekerhaven, RID-gebied en de Oude Haagseweg vallen onder de afspraken over Schipholgebonden kantoren en bedrijvenlocaties met de Schiphol Area Development Company

(SADC). Op dit moment is er echter geen enkele functionele relatie met de luchthaven. De Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan en het aangrenzende bedrijventerrein Schinkel vallen hier niet onder.

3.6 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam'

Door de gemeenteraad van Amsterdam is op 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam' vastgesteld. Op de totaalvisiekaart van de structuurvisie (pag. 31), de kaart uitrol centrum (pag. 35) en de kaart visie zuidflank (pag. 76) is het RID gebied als werken-wonen en de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan als werkgebied opgenomen. Op pagina 219 zijn het RID gebied, Riekerpolder en Oude Haagseweg aangeduid als 'metropolitane kerngebieden' met een (intern)nationale oriëntatie en mogelijkheden voor functiemenging van wonen in hoge dichtheden en werken.

Op pagina 220 en 222 is het bedrijventerrein Aletta Jacobslaan bovendien aangegeven als 'binnenstedelijk stadsverzorgend bedrijventerreinen'. Dit is een terrein waar bedrijven met een beperkte milieuruimte tot en met 4.2 (geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Dit betekent dat er op deze terreinen terughoudendheid nodig is t.a.v. functiemenging. Het Nieuwe Meer en bijbehorende oevers horen bij het 'Metropolitane landschap Amsterdamse Bosscheg'. De Anderlechtlaan is aangegeven als 'Hoofdontsluiting'. De Sloterweg, het RID gebied en de oevers van het Nieuwe Meer zijn onderdeel van een 'Regionale fietsroute'. Langs de oevers is ook ruimte gereserveerd voor recreatieve voorzieningen.



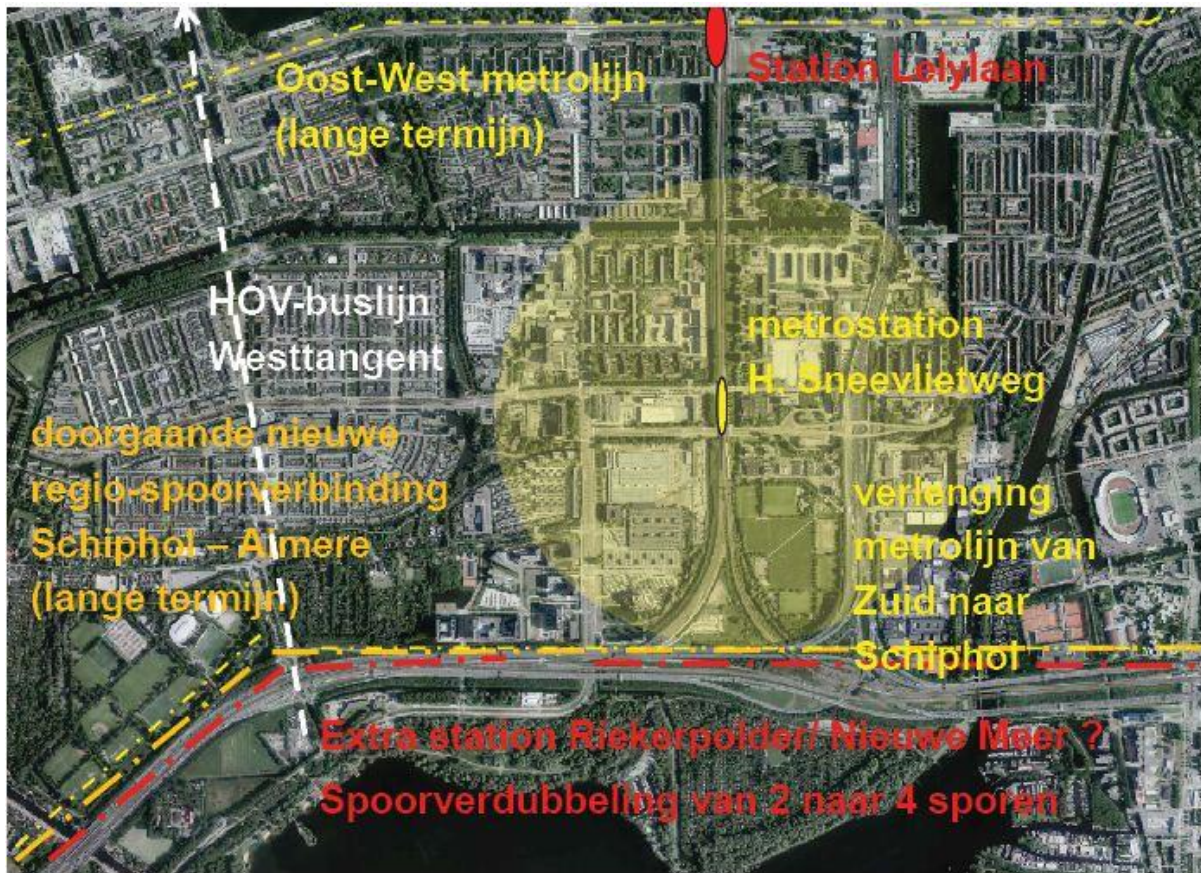
Afbeelding: Uitsnede totaalvisiekaart Structuurvisie Amsterdam 2040.

Bereikbaarheid OV

In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040' worden diverse mogelijk toekomstige OV-verbindingen voorgesteld tussen de Zuidas en Schiphol. Die ontwikkelingen hangen nauw samen met het tempo van de groei van Schiphol (aanleg tweede terminal) en het gaat allemaal om de lange termijn.

Deze verbindingen zijn:

- De verlenging van de metrolijn van station Zuid naar Schiphol (ook wel verlengde noord-zuidlijn)
- Een Lightrail van Almere naar Schiphol
- Een verbreding van het bestaande spoor (OV Saal)



Afbeelding: Stadsdeelkaart OV bereikbaarheid conform Structuurvisie Amsterdam 2040

Omdat er voorsnog geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien langs de A4-corridor wordt daar voorlopig alleen rekening gehouden met een in de toekomst uit te breiden spoorverbinding, zonder tussenliggende haltes. De centrale stad zou tot op heden een voorkeur hebben gehad voor andere optie, namelijk een oost-west lijn ter hoogte van Lelylaan boven het verlengen van de metro vanaf station Zuid in verband met de hogere vervoerwaarde en om verdichting van de oevers van het Nieuwe Meer te voorkomen.

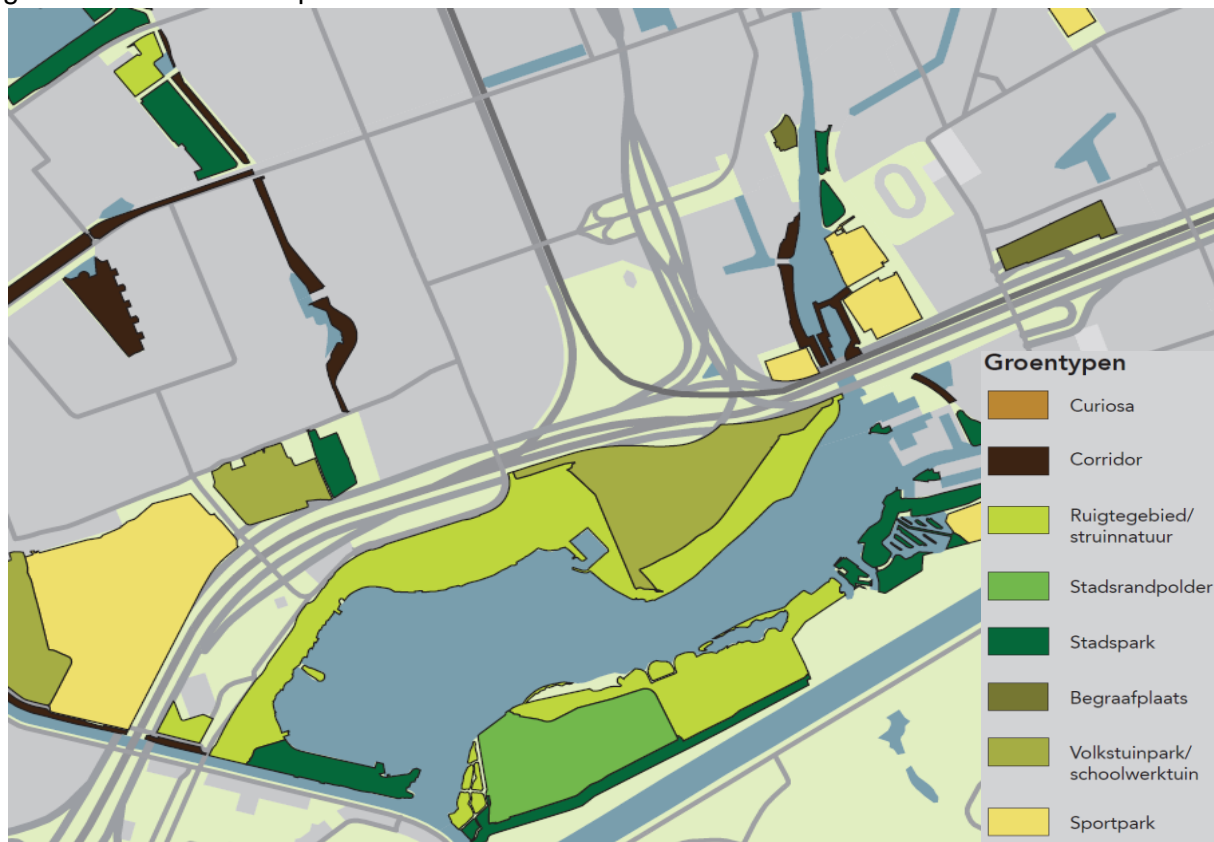
Tot slot wordt in de Structuurvisie Amsterdam 2040 het belang onderstreept van de HOV Westtangent (tussen Sloterdijk en Schiphol) als voorwaarde voor verdere verstedelijking binnen Nieuw-West omdat de noord-zuid relatie binnen het stadsdeel nu onder de maat is. Op de kaart Visie Amsterdam 2040 is naast de Anderlechtlaan ook een P&R symbool afgebeeld. De realisatie van een P&R terrein moet in relatie worden gezien met het wensbeeld OV netwerk 2030+ waarbij er op deze locatie mogelijk een overstapstation gerealiseerd wordt.

Bereikbaarheid auto en fiets

In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040' is de verlenging van de Sloterweg als fietsverbinding opgenomen (niet voor auto's) en is in het verlengde hiervan een fietsbrug over de Schinkel ingetekend zodat een snelle fietsverbinding van en naar de stad ontstaat. Ook voor de auto (en het OV) is een brug of tunnel over/onder de Schinkel opgenomen. Deze ontwikkeling is pas op de lange termijn aan de orde.

Hoofdgroenstructuur

De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaal aanbod aan groen zijn belangrijke aspecten. In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan.



Afbeelding: Uitsnede Hoofdgroenstructuur Structuurvisie Amsterdam 2040.

Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. De beoordelingscriteria zijn opgenomen in tabellen (zie navolgende pagina's). Daarin staat per groentype aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

De drie in het plangebied aanwezige volkstuinten zijn ook als zodanig in de hoofdgroenstructuur aangewezen. Ze zijn ondergebracht binnen het groentype 'volkstuintpark/schoolwerktuin'. In de structuurvisie is beschreven dat de volkstuinten bedoeld zijn voor dagrecreatie en dat bebouwing en verharding ter plaatse ondergeschikt moet blijven aan de groenfunctie. Volkstuintparken dienen tevens een openbaar karakter te hebben. Het grootste deel van de oevers van het Nieuwe Meer zijn aangewezen als 'Ruigtegebied/struinnatuur'. Dit zijn de zogenaamd wildogende gebieden met voor Amsterdam belangrijke natuurwaarden. Het gewenste gebruik in deze gebieden betreft landschaps- en natuurgerichte recreatie. Intensieve recreatievormen, die niet primair op de natuur gericht zijn, zijn hier niet wenselijk. Twee locaties in het plangebied zijn als 'Stadspark' aangewezen. Dit zijn groene, park- tot tuinachtige omgevingen in een stedelijke context.

Bij de toetsing op inpasbaarheid van nieuwe functies en bebouwing worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd. Hierna zijn de voor dit bestemmingsplan van belang zijnde groentypen op hoofdlijnen beschreven. Bestaande groengebieden kunnen meer of minder aan de beschrijving voldoen. De beschrijving geeft richtlijnen voor de inpasbaarheid van bebouwing en verharding in het betreffende groentype.

Ruigtegebied/struinnatuur	
Gebruik, gewenste beleving	Wild ogende gebieden die voor Amsterdam zeldzame planten en dieren bevatten en mogelijkheden bieden voor natuurbeleving vanaf de randen of vanaf ongebaande paden door het gebied. Natuur- en landschapsgerichte recreatie, met een gevoel van afstand tot de stad. Mogelijkheden voor 'natuurvorsen'. Hoewel kleinschalige voorzieningen nodig zijn, ligt de kwaliteit van de beleving in het ongeplande karakter: ontwerper en beheerder blijven achter de schermen.
Gewenste zonering	Entreezone. Achterland (het eigenlijke ruigtegebied).
Type beheer	Extensief. Intensief toezicht en voorlichting door beheerders (natuurwachers).
Ontsluiting	Entreezone maximaal. Achterland extensief (voetpaden, laarzenpaden). Soms zeer beperkt toegankelijk, dan geen entreezone.
Bezoekersdruk	Laag.
Voorbeelden	Natuurdeel Diemerpark, Geuzenbos, Oeverlanden, Nieuwe Meer in Amsterdamse Bos, Joodse begraafplaats in Flevopark, Ecozone Schellingwoude, Brettentzone, Noorder IJplas, Riethoek en Hoge Dijk.
Beleidsintentie	Deze gebieden mogen niet opgevuld raken met andere functies of met andersoortige groenfuncties (volkstuinten, sportparken, parken e.d.). Intensieve recreatievormen en recreatie die niet primair op de natuur is gericht, zijn niet toegestaan. Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt).
Inpasbare voorzieningen	In entreezone informatieborden, banken, prullenbakken, fietsenrekken, eventueel een klein infocentrum en beheerderonderkomen (vergelijk natuurtuin De Wiedijk). In het achterland hoogstens onverharde of half verharde wandelpaden en op natuurbeleving gerichte voorzieningen als een vogeluitkijkhut.

Stadspark	
Gebruik, gewenste beleving	Een groene, park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Specifieke voorzieningen voor diverse doelgroepen zijn aanwezig. Natuurlijke elementen en tuin- en landschapsarchitectonische kwaliteiten vormen bijzondere attracties.
Gewenste zonering	Entreezone, parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. Extensief gebruikte delen bij voorkeur met natuurlijk karakter (natuurzone).
Type beheer	Intensief tot extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	Intermediair tot hoog.
Voorbeelden	Erasmuspark, Eendrachtspark, Baanackerspark, Gijsbrecht van Aemstelpark, Sloterpark, Noorderpark, Westerpark, Vondelpark.
Beleidsintentie	<p>Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruikintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt.</p> <p>Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing.</p> <p>Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven.</p> <p>Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan.</p> <p>Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).</p>
Inpasbare voorzieningen	<p>Entree- en parkzone: Informatieborden, kiosk of andere kleinschalige horecavoorziening, kleine sport/spel voorzieningen zoals kinderspeelplaats, speelweide, kinderbadje, fitnessstoestellen, kinderboerderij, centrum milieueducatie, verhard basketbalveld, kunstwerken e.d.. Tijdelijke toiletten (bijvoorbeeld bij evenementen of in de zomer bij de kinderbadjes).</p> <p>Grootte en uitvoering van de voorzieningen is afhankelijk van de grootte en de gebruikintensiteit van het park.</p> <p>Natuurzone: Groene attracties zoals een natuurspad, rosarium of kruidentuin. Natuurlijke elementen mogelijk, zoals een natuurvriendelijke oever of bloemenweide.</p> <p>Geen parkeervoorzieningen. Oplossingen voor parkeren ten behoeve van voorzieningen moeten buiten het park worden gevonden.</p> <p>In totaal mag maximaal 5% van het stadspark verhard en/of bebouwd zijn.</p> <p>Voorkomen dat parken een overmaat aan voorzieningen krijgen.</p> <p>Nieuwe infrastructuur alleen als dat een recreatieve meerwaarde geeft.</p>

Volkstuinpark/schoolwerktuin	
Gebruik, gewenste beleving	<p>Onderscheid wordt gemaakt tussen volkstuinparken in de stadsrand en verder weg gelegen tuinparken. In deze laatste vindt relatief meer verblijfsrecreatie plaats.</p> <p>Volkstuinen zijn bedoeld voor dag- of verblijfsrecreatie, met onderhoud van sier- en groentetuinen als dagelijkse bezigheid. Voor de belevingskwaliteit zijn belangrijk: een gevoel van afstand tot de stad, de verzorgdheid en aantrekkelijkheid van het complex (waarbij onderhoud een doorslaggevende rol speelt) en de sociale samenhang binnen het park.</p> <p>Het volkstuinpark moet mede een publieksfunctie vervullen, bijvoorbeeld door middel van een voorlichtingscentrum of kleine markt in de entreezone.</p> <p>Indien deel uitmakend van een recreatief of ecologisch netwerk, moet het park ook een groene wandel- of fietsroute of ecologische verbindingzone bezitten.</p> <p>Bebouwing en verharding moeten ondergeschikt blijven aan de groenfunctie.</p> <p>Schoolwerktuinen zijn specifiek bestemd om schoolkinderen groente, fruit en bloemen te laten kweken. Schoolwerktuinen hebben een educatieve ruimte nodig en een beheergebouw. De publieksfunctie is beperkt.</p>
Gewenste zonering	<p>Entreezone met verenigings- en publieksvoorzieningen.</p> <p>Tuinparken, gescheiden door hagen, windsingels en dergelijke.</p> <p>Bij volkstuinparken: doorgaande routes, ingericht als recreatieve wandel- en fietsroute.</p> <p>Buitensingel en ringsloot, natuurvriendelijk ingericht en beheerd.</p>
Type beheer	Intensief. Natuurlijke delen extensief.
Ontsluiting	Maximaal.
Bezoekersdruk	gemiddeld (volkstuinparken), laag (schoolwerktuinen).
Voorbeelden	Sloterdijkmeer/Ons Genoegen, Amstelglorie, Ons Buiten, Klein Danzig, schoolwerktuinen Baanackerspark.
Beleidsintentie	<p>Volkstuinparken dienen een openbaar karakter te krijgen.</p> <p>Stimuleren van culturele voorzieningen die passen bij het gebied (bijvoorbeeld beeldentuin).</p> <p>Schoolwerktuinen dienen primair het onderwijs.</p> <p>Voor elk park is een beheerplan nodig voor het gemeenschappelijke groen volgens Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren.</p> <p>Alleen op de verblijfsrecreatieve tuinparken is het toegestaan gedurende april t/m september te overnachten.</p> <p>Kleinschalige evenementen (bijvoorbeeld informatiemarkt, culturele voorstellingen).</p>
Inpasbare voorzieningen	<p>Bebouwing en verharding, ondergeschikt aan de groenfunctie.</p> <p>Kleinschalige voorzieningen voor tuinverenigingen.</p> <p>Volkstuinparken: Voorzieningen die het medegebruik stimuleren, zoals wandelpaden, kleinschalige horeca, kinderspeelplaats, sportveldjes, kunstobjecten.</p> <p>Voorzieningen gericht op natuureducatie.</p>

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de weergegeven richtlijnen. Het is voor een groot deel een conserverend bestemmingsplan waarbij is uitgegaan van de bestaande situatie. Nieuwe ontwikkelingen worden alleen toegestaan ter vervanging van huidige functies en gebouwen. De groene hoofdstructuur wordt niet aangetast.

Ook relevant voor het plangebied van Het Nieuwe Meer is dat het Nieuwe Meer zelf aangewezen is als Ecologische Hoofdstructuur. De waarden van deze gronden moeten, zoals in de provinciale verordening is aangegeven, in het bestemmingsplan verankerd worden. Zo dienen bestemmingsplannen die dergelijke gewaardeerde gronden bevatten geen nieuwe functies mogelijk te maken die een omzetting naar natuurfuncties onomkeerbaar belemmeren of waarmee de kenmerken en waarden significant worden aangetast. Het bestemmingsplan Het Nieuwe Meer voldoet aan deze vereisten. De bestemmingsregeling is zo vastgelegd dat bescherming wordt geboden aan de gekwalificeerde waarden van de gronden.



Afbeelding: Uitsnede plankaart Provinciale Verordening Noord-Holland. Groen = EHS.

Het voorontwerp bestemmingsplan is ter toetsing voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Het advies van de TAC is opgenomen in de nota van beantwoording die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd en verwerkt in de verbeelding en regels van het plan.

Herziening Kantorenstrategie Amsterdam

In de Kantorenstrategie Amsterdam 2011 wordt beschreven dat Amsterdam kampt met een fors overaanbod aan kantoren waardoor gemiddeld 17% van alle kantoorruimte in Amsterdam leegstaat. In het RID+ gebied is het leegstandspercentage nog hoger. De toekomstige behoefte zal deze leegstand niet opheffen. De beroepsbevolking groeit nog maar beperkt en door de invoering van nieuwe kantoorconcepten daalt het gemiddelde ruimtegebruik per werknemer. De kantorenmarkt is veranderd van een groeimarkt in een vervangingsmarkt en zal op lange termijn wellicht een krimpmarkt worden. De reeds gebouwde kantorenvorraad (inclusief de leegstand) biedt getalsmatig voldoende ruimte voor de toekomstige ruimtebehoefte. Kwalitatief gezien sluit de bestaande voorraad echter niet aan op de (toekomstige) vraag. Het bouwen van nieuwe kantoren maakt het probleem van leegstand groter. Het belang van transformatie naar andere functies neemt toe. Het enige gebied waar nog ruimte is voor het toevoegen van kantoorvloeroppervlak is de Zuidas. De A10 West (spoorzone) is aangewezen als 'Krimpgebied'. Op het RID-terrein hier net buiten is 60.000 m² geschraapt en op het Rieker Business Park is nog 16.800 m² toegestaan na 2020, dit geldt als beperkte groeigebied. Het naburige bedrijventerrein Schinkel geldt als balansgebied, waar de oppervlakte per saldo gelijk moet blijven. In 2013 wordt er gewerkt aan een herziening van de Kantorenstrategie.

Programmakkoord 2010-2014 'Kiezen voor de Stad'

In het Programmakkoord 2010-2014 wordt ingezet op 9.000 studentenwoningen. Voor realisatie van het grote aantal studenteneenheden in Amsterdam moeten alle kansen worden aangegrepen. Daarvoor wordt gekeken naar de bestaande woningvoorraad en zal er nieuw gebouwd moeten worden. De indicatieve verdeling is 4.000 in de bestaande woningvoorraad en 5.000 in de nieuwbouw, inclusief transformatie van kantoren. De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte studenteneenheden leveren hieraan een belangrijke bijdrage.

Short stay beleid

Op 11 februari 2009 heeft de gemeenteraad ingestemd met de beleidsnotitie short stay waarin short stay in Amsterdam mogelijk is gemaakt. Hierbij werd het volgende overwogen: 'Ons college ziet dat het aanbieden van woningen voor kort verblijf een mondiale ontwikkeling is die ook past bij een internationaal georiënteerde stad als Amsterdam'. Het beleid ten aanzien van short stay in Amsterdam is in juli 2012 door de gemeenteraad gewijzigd en dit nieuwe beleid is in november 2012 ingaan. In het nieuwe beleid is short stay als volgt gedefinieerd: 'Short stay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste 5 nachten en maximaal 6 maanden'. In het nieuwe beleid is het minimum aantal nachten verlaagd tot 5 en is het vereiste van één huishouden losgelaten.

Voor short stay is in het kader van de Huisvestingsverordening een vergunning voor woningonttrekking nodig. De vergunning voor short stay moet door de eigenaar worden aangevraagd bij het stadsdeel waarin de te onttrekken woning is gelegen.

Om voor een onttrekkingvergunning in aanmerking te komen wordt getoetst aan de volgende criteria:

1. De woning moet een huurprijs boven de huurtoeslaggrens hebben;
2. Short stay moet in het bestemmingsplan niet expliciet uitgesloten zijn;
3. De periode van verhuur moet minimaal 5 nachten aaneensluitend zijn;
4. Een vergunning wordt niet verstrekt als een woning niet vrij is voor nieuwe bewoning;
5. De vergunning wordt voor een periode van maximaal 10 jaar verstrekt;
6. Er moet door de vergunninghouder een goede administratie worden bijgehouden;
7. De woning moet bewoond worden door één huishouden, dan wel door maximaal 4 personen;
8. De woning moet passen binnen eventueel aanvullend beleid ten aanzien van quotering of uitsluiting van bepaalde gebieden;
9. Er moet voldaan worden aan de in de vergunning opgenomen voorwaarden ten aanzien van leefbaarheid.

Voor nieuwbouw woningen (opgeleverd vanaf 1-1-2008) geldt het vergunningstelsel voor short stay niet, er hoeft dus geen short stay vergunning te worden aangevraagd bij gebruik van de woning voor short stay. Wel moet het gebruik van de woning passen binnen het kader van het bestemmingsplan.

Het nieuwe short stay-beleid van de centrale stad laat weinig ruimte voor de stadsdelen om zelf beleid ten aanzien van short stay te voeren. Het college van Amsterdam kiest voor het overal in Amsterdam toestaan van short stay in beginsel zonder quotum. Vanuit de centrale stad zijn criteria ontwikkeld in de Uitvoeringsnotitie Shortstay (oktober 2012), gebaseerd op het begrip leefbaarheid, op basis waarvan de stadsdelen een quotum kunnen instellen of eventueel tot uitsluiting van een gebied voor short stay kunnen overgaan. Voor het vaststellen van een quotum (verplicht minimum is 10% van de voorraad huurwoningen in de vrije sector) dient het stadsdeel een verdeelbesluit te nemen. Als het stadsdeel een gebied voor short stay wil uitsluiten dient dit ter goedkeuring te worden voorgelegd aan het college.

Dankzij het door de centrale stad ontwikkelde beleid kan geconcludeerd worden dat het stadsdeel voor short stay nauwelijks eigen beleid meer hoeft te ontwikkelen. Het stadsdeel dient te bepalen of ze een quotum wil instellen of een gebied voor short stay wil uitsluiten. Het stadsdeel Nieuw-West heeft ervoor gekozen geen quotum in te stellen noch een gebied voor short stay uit te sluiten. Tevens dient het stadsdeel Nieuw-West de bestemmingsplannen zodanig aan te passen dat short stay in woningen toegestaan is. In het nu voorliggende bestemmingsplan is short stay toegestaan, waarbij de definitie van de gemeente Amsterdam is aangehouden.

Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006

Het College van B&W heeft op 14 juni 2005 de vernieuwde regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam vastgesteld. Hierin zijn in vergelijking met de Basiskwaliteit 2003 de richtlijnen voor gebruikskwaliteit (gebruiksoppervlakte van woningen, buitenruimte en bergruimte) vervallen. De richtlijnen voor aanpasbaar bouwen zijn volledig gehandhaafd. De richtlijnen voor duurzaam bouwen (milieu) zijn aangepast aan het Amsterdams Milieubeleidsplan, het Waterplan en het Klimaatconvenant. Hiermee is het aantal milieumaatregelen gereduceerd tot 12.

Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)

In het 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' staat beschreven hoe de gemeente Amsterdam invulling geeft aan haar drie zorgtaken:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij voldoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Woonvisie: Wonen in de Metropool

Op 30 oktober 2008 heeft het college van B&W van de gemeente Amsterdam de Woonvisie: Wonen in de Metropool vastgesteld. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen en mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken.

'Mensen maken Amsterdam' is het uitgangspunt van de woonvisie. In de woonvisie zijn zeven thema's opgenomen, de zeven steden die Amsterdam in zich verenigt:

1. Emancipatiestad: Amsterdam is een stad waar mensen binnen moeten kunnen komen en zich moeten kunnen ontwikkelen, een plaats waar mensen hun talenten ontplooiën en vooruit komen: in hun opleiding, hun werk en in hun wooncarrière.
2. Ongedeelde stad: Alle bevolkingsgroepen moeten in alle wijken kunnen wonen. Jong en oud, arm en rijk. Het centrum is niet exclusief voor de rijken en de periferie moet niet alleen aanbod hebben voor mensen die het financieel niet zo breed hebben.
3. Betaalbare stad: Er moeten voldoende goedkope woningen beschikbaar blijven voor de lage en middeninkomensgroepen zowel in de huur als koopsector (sociale koop).
4. Vernieuwde stad: Amsterdam kent aandachtswijken die met de grootste stedelijke vernieuwingsoperatie uit de geschiedenis opgeknapt en aantrekkelijker gemaakt worden. Deze wijken bevinden zich met name in Amsterdam Zuidoost, Noord en Nieuw West. De aandachtswijken moeten krachtwijken worden. Dit vraagt investeringen in de woningvoorraad, in de leefbaarheid én in de sociaaleconomische ontwikkeling van de inwoners van deze wijken.
5. Topstad: Een hoge kwaliteit van woningen en voorzieningen is een voorwaarde voor een sterke economische concurrentiepositie van Amsterdam en haar omgeving. Verruiming van (tijdelijke) vestigingsmogelijkheden kan talent aantrekken. Een Topstad zijn is alleen mogelijk als er in de volle breedte aan ontwikkeling gewerkt wordt, ook op het gebied van wonen, onderwijs en arbeidsparticipatie.
6. Zorgzame stad: Ouderen en kwetsbare groepen moeten zoveel mogelijk zelfstandig kunnen wonen en aan de samenleving deelnemen.
7. Duurzame stad: Zuinige woningen moeten een forse bijdrage leveren aan vermindering van het energieverbruik in de stad Amsterdam.

De nieuwe woonvisie is een omslag naar een andere manier van denken over wonen en woonbeleid:

- Verruiming van de doelgroep met de middeninkomens: Lange tijd heeft Amsterdam haar woonbeleid gericht op de mensen met de laagste inkomens. Echter, ook middeninkomens zijn op de huidige woningmarkt niet in staat een woning te kopen of te huren boven de huurtoeslaggrens. Amsterdam wil de doelgroep van haar beleid dan ook uitbreiden met deze inkomensgroep. Er komt meer aandacht voor het middensegment, zowel in de huur- als in de koopsector, bijvoorbeeld door middel van sociale koopwoningen.
- Differentiatie per gebied: Amsterdam is een zeer gevarieerde stad. Om dezelfde ambities te verwezenlijken is in de verschillende gebieden iets anders nodig. Voor de woonvisie is de stad daarom opgedeeld in zes logisch samenhangende delen waarvoor de hoofdthema's nader zijn uitgewerkt. Het plangebied is gelegen in gebied 3 (Osdorp, Slotervaart/Overtoomse Veld, Geuzenveld/Slotermeer).
- Denken in regionaal verband: Al die gebieden worden in hun regionale context bekeken, want Amsterdam is het middelpunt van de hele Noordvleugelregio, niet alleen uit economisch perspectief maar ook op woongebied. De stad met haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm.
- Gegarandeerde beschikbaarheid van woningen: Tot voor kort maakte de gemeente 'kernvoorraadafspraken' met de woningcorporaties. In de stadsdelen moest minimaal een kwart van de woningvoorraad een goedkope huurwoning zijn. In plaats daarvan worden nu 'aanbiedingsafspraken' gemaakt. Voor de woningzoekende is dat een grote verbetering. De omvang van de kernvoorraad zegt namelijk weinig over de beschikbaarheid van die woningen. De aanbiedingsafspraken gaan over het aantal betaalbare woningen dat jaarlijks beschikbaar komt. Door de aanbiedingsafspraken wordt gegarandeerd dat ook in de duurdere wijken van de stad voor mensen met een laag inkomen woningen beschikbaar komen.

De geformuleerde ambities omvatten een heel scala aan doelstellingen en maatregelen. Toch zijn er ontwikkelingen die deze ambities in de weg staan. Daarom zal Amsterdam zich de komende jaren richten op de volgende prioriteiten:

- Gebieden met hoge marktdruk blijven toegankelijk voor lage en middeninkomens: De centraal-stedelijke zone is het meeste geliefde woongebied van Amsterdam. Het gebied moet ook voor de lagere en middeninkomens toegankelijk blijven.
- Een groter aanbod in het middensegment: De middeninkomens worden wel het cement van de samenleving genoemd. Het woningaanbod voor deze mensen is te klein. Het middensegment moet drastisch worden uitgebreid, onder meer door nieuwbouw, verkoop van huurwoningen en sociale koopconstructies.
- Stad voor kinderen: Kinderen zijn het kapitaal van de stad. In de woonvisie is daarom veel aandacht voor de behoeftes van gezinnen.
- Specifiek bouwen voor specifieke groepen: Variatie en differentiatie zijn sleutelwoorden in de woonvisie. Studenten hebben andere woonwensen dan ouderen, mensen die aangewezen zijn op zorgvoorzieningen hebben heel andere behoeftes dan werkende jongeren. Daarom worden met de woningcorporaties afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van woningen voor speciale doelgroepen.
- Gebiedsgericht werken: Niet iedere buurt hoeft de ideale afspiegeling te zijn van de Amsterdamse samenleving, niet overal hoeft de gemengdheid hetzelfde te zijn, niet

iedere buurt hoeft dezelfde voorzieningen te hebben. Amsterdam is geen homogeen geheel, maar een ideale mix van gevarieerde verscheidenheid.

Zoals hiervoor is aangegeven is de stad opgedeeld in zes logisch samenhangende delen waarvoor de hoofdthema's nader zijn uitgewerkt. Nieuw-West is gelegen in gebied 3 (Osdorp, Slotervaart/Overtoomse Veld, Geuzenveld/Slotermeer).

Nieuw West vormt een heel eigen woonstad, met veel verschillende woonmilieus, zeker in de toekomst. De kwaliteiten liggen in de nabijheid van het centrum van de stad en de ligging ten opzichte van belangrijke economische knooppunten zoals Schiphol en de Zuidas.

In het woonbeleid voor Nieuw West sluiten we geen groepen uit, maar bij de nieuwe ontwikkelingen kiest de gemeente in dit gebied voor:

- Grote gezinnen met lage inkomens;
- de huidige bewoners die stijgen op de maatschappelijke ladder;
- de jongeren die in dit gebied opgroeien en in de komende jaren zelfstandig willen gaan wonen;
- de herhuisvestingskandidaten die hun woning moeten verlaten in verband met sloop;
- gezinnen met kinderen die in de nabijheid van de stad willen wonen in goede, stedelijke laagbouwmilieus.

Het bestemmingsplan gaat uit van de bestaande situatie evenals van verdichting aan de stadsrand. Het bestemmingsplan is daardoor in overeenstemming met de Woonvisie.

Nota bodembeheer Gemeente Amsterdam

De bodem in Nederland (en zeker in Amsterdam) wordt intensief gebruikt. Het bodembeleid moet ruimte geven aan maatschappelijke activiteiten op de bodem, zoals woningbouw, aanleg van wegen of het uitbaggeren van vaarwegen. Het bodembeleid moet tevens de mogelijk negatieve effecten van het gebruik op de kwaliteit van de bodem tegengaan, zodat deze geschikt blijft om te gebruiken.

In deze nota staat het gebruik van de bodem centraal. Het Besluit bodemkwaliteit, dat met ingang van 1 juli 2008 volledig in werking is getreden, gaat uit van de functie van de bodem. Toepassen van grond en baggerspecie mag geen milieuhygiënische risico's geven voor deze functies. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. DMB heeft dit voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing

gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk.

Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaarten vormen de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid. Deze staan op de website: <http://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie-diensten/dmb/publicaties/bo-gro-0/nota-bodem/>.

Amsterdam winkelstad

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015' vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het nieuwe detailhandelsbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden. Het nieuwe beleid sluit op veel punten aan bij het vorige beleid, omdat het vorige beleid redelijk succesvol was. De leegstand bijvoorbeeld is over de hele linie nog relatief laag. We continueren de regionale afstemming. Wel zijn er andere accenten gelegd. Zo wordt in het nieuwe beleid gestimuleerd dat er meer grotere winkelunits komen in sommige winkelgebieden. Terughoudendheid blijft van kracht met betrekking tot brancheverruiming op perifere winkellocaties.

Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2010-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen.

In de optiek van Amsterdam leveren onderstaande beleidshoofdpijnen een bijdrage aan de verwezenlijking van de doelstellingen. De inzet varieert overigens van winkelgebied tot winkelgebied. Het is met andere woorden maatwerk. De ruimtelijk relevante maatregelen zijn:

1. Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden;
2. Meer grotere winkelunits in sommige winkelgebieden;
3. Uitbreiding winkeloppervlak in sommige gebieden (met name Centrum, Zuid en Zuidoost)
4. Hanteren van 'Nieuw voor oud' principe in sommige gebieden (met name West, Oost, Noord, Nieuw-West en Westpoort)
5. Verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten
6. Vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden

7. Afhaalpunten ten behoeve van internetverkoop op bedrijventerreinen zijn logistieke bedrijven en geen (verkapte) winkels. Afhaalpunten van internetwinkels kunnen overigens naast hun logistieke functie wel een winkelfunctie vervullen, indien ze gevestigd zijn in bestaande winkelgebieden

Ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Schinkel - Aalsmeerplein e.o. (2012)

Het plangebied Bedrijventerrein Schinkel - Aalsmeerplein e.o. ligt in de oksel van de Ringweg A10-Zuid en A10-West, in het westen van stadsdeel Zuid. In het zuiden en westen van het plangebied loopt de grens van het plangebied gelijk aan de grens met stadsdeel Nieuw West.

Bedrijventerrein Schinkel is in de Structuurvisie opgenomen als een tot 2040 te behouden stadsverzorgend bedrijventerrein. Stadsverzorgende bedrijventerreinen zijn terreinen waar bedrijven met een beperkte milieuruimte tot en met 4.2 (geluid, gevaar, geur en stof) worden gevestigd. Dat sluit menging met wonen uit op het terrein zelf. Deze terreinen kunnen ook een inwaartse zonering hebben, zodat naast het betreffende terrein milieugevoelige functies zoals woningen mogelijk zijn. Verder is op deze terreinen terughoudendheid nodig ten aanzien van functiemenging. Onder voorwaarden is perifere en/of grootschalige detailhandel en leisure mogelijk. Verder kunnen kleinschalige ondersteunende en niet zelfstandig trekkende voorzieningen worden toegestaan. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre verdere intensivering van de werkfunctie (kantoren) op deze bedrijventerreinen mogelijk is.

In het ontwerpbestemmingsplan krijgt bedrijventerrein Schinkel een bedrijfsbestemming, waarbinnen ruimte wordt gereserveerd voor stadsverzorgende bedrijven. Bovendien voorziet het bestemmingsplan in het continueren en waar mogelijk versterken van de ontstane menging tussen klassieke bedrijven en kleinschalige creatieve functies.

Het bedrijventerrein Schinkel heeft een geluidszone en een veiligheidszone rond een LPG-tankstation die deels in het plangebied van het bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. liggen. In dit bestemmingsplan is een wijziging van de 50 dB(A)-contour om bedrijventerrein Schinkel opgenomen om aan te sluiten bij de bestaande situatie. Zie hiervoor paragraaf 5.1. De veiligheidszone van het LPG-tankstation is verwerkt op de verbeelding en in de regels.

Nota Hotelbeleid 2007-2010

Op 20 juni 2007 is door het college van burgemeester en wethouders de Nota Hotelbeleid 2007-2010 vastgesteld. In deze nota wordt op basis van een analyse van de recente en verwachte toekomstige ontwikkelingen in de hotelmarkt een aantal kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen geformuleerd voor de toekomst. De doelstellingen van de hotelontwikkeling zijn:

1. Groter en gevarieerder hotelaanbod: er moeten meer initiatieven voor hotelontwikkelingen worden gestimuleerd, de kans op vertragingen en planuitval moet worden verkleind;
2. Budgetsegment en nieuwe hotelconcepten stimuleren: de vraag in het budgetsegment is sterk toegenomen, er is meer vraag naar hoogwaardige budgetontwikkelingen, congresshotels, appartementenhotels en lifestylehotels zijn nog onvoldoende vertegenwoordigd;
3. Procedures inzichtelijk maken en projecten faciliteren: door het lange ontwikkelingstraject is er veel uitstel of afval van projecten, voorwaarde voor onderhandelingen is dat

- tenminste 2 van de benodigde 3 partijen (ontwikkelaar, investeerder en exploitant) bekend zijn, inspraakprocedures dienen inzichtelijk te zijn voor buitenlandse partijen;
4. Concreet beschikbare en geschikte locaties: uitbreidingen van bestaande hotels zijn eenvoudiger te financieren dan realisatie van nieuwe hotelprojecten, optie om hotels op het water te realiseren;
 5. Communicatie verbeteren en facilitering centreren: er wordt onvoldoende gecommuniceerd en daardoor is kennis en deskundigheid verbrokkeld over de stadsdelen en de centrale gemeente.

Om deze doelstellingen te behalen, neemt de gemeente Amsterdam de volgende acties:

1. Intensiveren en centraliseren van de facilitering van hotelinitiatieven en kennis over de hotelmarkt door middel van aanstellen van een hotelloods;
2. Stimulering van uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties: er moeten 50 nieuwe locaties worden toegevoegd, reeds aangewezen locaties moeten worden herbeoordeeld op geschiktheid (geschiktheid voor budgethotels, congreshotels, appartementenhotels of lifestylehotels of waar hotelontwikkeling een kwaliteitsverbetering voor het gebied kan betekenen), mogelijk geschrapte kantoraanbod wordt doorgenomen op mogelijk geschikte locaties voor hotelfuncties;
3. Verbetering van de communicatie met marktpartijen: de procedures worden transparant gemaakt en er wordt een virtueel en actueel overzicht van beschikbare hotellocaties ontsloten, er zal een tweetalige handleiding Hotelontwikkeling Amsterdam worden opgesteld voor zowel de gemeente en stadsdelen als marktpartijen, afspraak om met alle stadsdelen gezamenlijk 9.000 extra hotelkamers te realiseren in 2015;
4. Onderzoeken van twee relatief snellere oplossingsrichtingen: hotels te water, omzetten van leegstaande kantoren in hotels, monitoring van de voortgang van de hotelontwikkeling en de ontwikkeling van de vraag.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is opgenomen dat de gemeente het ingezette hotelbeleid 2007-2010 voortzet. Dat betekent de realisatie vóór 2015 van tenminste 15.000 extra kamers in de metropoolregio, waarvan in ieder geval 9.000 in Amsterdam. De focus zal daarbij met name moeten liggen op spreiding van de hotels buiten de bekende hotelgebieden.

De gemeente Amsterdam denkt op dit moment opnieuw na over haar hotelbeleid. Er lijkt een overaanbod in de planvorming oftewel een hotelbubbel te ontstaan. Aanpassing van het beleid wordt verwacht. Veel leegstaande kantoren in Amsterdam werden omgezet in hotels en overcapaciteit aan hotelkamers en een hotelstop dreigde. De gemeente Amsterdam is terughoudender geworden ten aanzien van nieuwe hotel initiatieven en heeft besloten tot een actualisatie van het hotelbeleid met daarin specifiek aandacht voor het gevaar van overconcentratie van hotels in leegstandsgebieden. Hierbij wil men meer aandacht geven aan de kwaliteit in plaats van alleen de kwantiteit.

Inmiddels heeft de Metropool Regio Amsterdam echter geconstateerd dat er zelfs met de planvoorraad die nog niet gerealiseerd is er nog steeds niet aan de eerder geformuleerde verwachte behoefte aan hotelruimte wordt voldaan en dat er geen rem komt op nieuwe hotels. Met name in de op de toeristenmarkt gerichte hotels is nog ruimte, op de zakelijk gerichte markt echter niet meer.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Zolang er nog geen nieuw hotelbeleid voorhanden is wordt er van uitgegaan dat er nog mogelijkheden zijn voor het vestigen van hotels binnen het RID+ gebied. Voor elke aanvraag zal een afzonderlijke integrale afweging nodig zijn.

Nota Volkstuinen Amsterdam

In november 2005 heeft de gemeente Amsterdam de ‘Nota Volkstuinen Amsterdam’ vastgesteld. In de nota wordt de stand van zaken omschreven ten aanzien van de diverse soorten volkstuinen die binnen de Amsterdamse gemeentegrenzen liggen. Tevens zijn er in de nota doelen opgesteld.

Eén van de hoofddoelen betreft het waarborgen van voldoende aanbod van volkstuinen, waarbij de ontwikkeling van dagrecreatieve tuinen en nutstuinen prioriteit heeft boven de ontwikkeling van verblijfsrecreatieve tuinen.

De binnen het bestemmingsplangebied gelegen volkstuinenparken Lissabon, Bijenpark Oud en Ons Buiten zijn in de nota aangeduid als verblijfsrecreatieve volkstuinparken. De volkstuinen zijn conserverend in het bestemmingsplan opgenomen met de bestemming ‘Recreatie-1’.

3.7 Stadsdeelbeleid

Economische Visie Nieuw-West ‘Een agenda voor ondernemen in Nieuw-West’ (juli 2012)

Op 4 juli 2012 is de economische visie door de stadsdeelraad Nieuw-West vastgesteld. Deze visie doet uitspraken over de belangrijkste zaken die nodig en wenselijk zijn voor de economische ontwikkeling van dit stadsdeel tot aan 2020. De visie is uitgewerkt langs vier pijlers met daaronder een aantal speerpunten.

Missie	REALISME EN AMBITIE			
	I WIE: Ondernemerschap	II WIE: Arbeidsmarkt en scholing	III WAT: Focussectoren	IV WAAR: Bedrijfsmilieus
	1 Dienstverlening 2 Stimulering 3 Samenwerking 4 Starters en pre-starters 5 Imago en communicatie	6 Gekwalificeerd personeel 7 Matchen werkgevers en werkzoekenden 8 Stageplaatsen	9 Detailhandel 10 Horeca 11 Vrije tijd en sport 12 Medisch en zorg 13 Onderwijs 14 Creatieve sector 15 Zakelijke dienstverlening	16 Veilige omgeving 17 Bereikbaarheid en parkeren 18 Leegstand kantoren 19 Kleinschalige bedrijfsruimtes 20 Bedrijventerreinen 21 Groen, blauw en duurzaam

In het kader van dit bestemmingsplan is het onderwerp benutting van de groen/blauwe kwaliteiten een belangrijk onderdeel uit deze visie. Vooral de Sloterpas en het Nieuwe Meer zijn

parels waar nog veel te halen valt. De potentie van deze gebieden voor de vrijetijdseconomie is kansrijk. Denk aan wellness-concepten, evenementen, congresfaciliteiten, maar ook koppelingen met winkelen, wandelen, fietsen en horecabezoek. Uitgangspunt bij meer economische benutting van groen-blauw is de ruimtelijke inpasbaarheid en waar gewenst economische benutting in samenhang met bescherming van de natuur. Ook ruimtelijk-functioneel is er nog winst te behalen door koppeling van natuurgebieden (bijvoorbeeld Nieuwe Meer – Amsterdamse Bos). Ook belangrijk is de omgang met leegstaande kantoren. Ook in Nieuw-West en binnen dit plangebied is sprake van leegstand. Transformatie naar andere functies is – gezien het feit dat de leegstand structureel is en vraag naar grootschalige kantoren niet gauw meer zal aantrekken – een belangrijk aandachtspunt voor het stadsdeel en het Transformatieteam van de centrale stad.

Detailhandelsvisie Nieuw-West (februari 2013)

Nieuw-West staat op het gebied van detailhandel voor een flinke opgave. Het is daarbij balanceren tussen het fijnmazige karakter van de structuur, het sterk houden en verbeteren van winkelgebieden en het behouden van koopkrachtbinding voor Nieuw-West als geheel. Kern van de visie is dat nieuwe detailhandelsontwikkelingen in principe binnen de bestaande winkelgebieden worden gerealiseerd. Het stadsdeelcentrum (Osdorp Centrum en Tussen Meer 1) is in de visie aangewezen als locatie waar de nog beschikbare uitbreidingsruimte detailhandel (niet dagelijks) kan plaatsvinden en dan deels voor GDV. Wel is er de mogelijkheid voor kleinschalige winkels (tot 150 m²) om zich buiten de winkelgebieden te vestigen, uit oogpunt van leefbaarheid. Dat zijn de zogenaamde buurtwinkels. Het dichtst bij het RID+ gelegen winkelgebied is te vinden aan het Delflandplein. Dit winkelgebied wordt aangeduid als wijkcentrum. Wel gaat het om een mengvorm: naast detailhandel zijn ook andere economische functies op het Delflandplein toegestaan. Het Delflandplein functioneert vooral als winkelcentrum voor de wijk door de aanwezigheid van twee supermarkten. Daarnaast is er het Belgiëplein in Nieuw Sloten dat wordt aangeduid als wijkwinkelcentrum namelijk een winkelgebied met een compleet dagelijks aanbod aangevuld met wat niet dagelijks aanbod. Voor Perifere Detailhandel Vestigingen (PDV) en Grootschalige Detailhandel Vestigingen (GDV) is binnen Nieuw-West alleen het Bedrijvencentrum Osdorp (BCO) aangewezen en de maximale capaciteit voor GDV is daar al benut. Nieuwe GDV/ PDV is op basis van het centraalstedelijke beleid in Nieuw-West in principe niet toegestaan (Nota Winkelstad, 2012). De aan de Aletta Jacobslaan gevestigde Gamma blijft als PDV gehandhaafd.

Verruiming van de kansen voor horeca en leisure (juni 2013 vaststelling)

Horeca

Horeca is een belangrijke kwaliteit voor het leefklimaat. Daarnaast heeft het een ondersteunende functie ten aanzien van de detailhandel. Gezien het belang, vraagt het horeca-aanbod in Nieuw-West om een kwantitatieve en kwalitatieve impuls. Binnen de plannen voor de vernieuwing van het Osdorpplein wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van dag- en avond-horeca en een partycentrum. Aan de oevers van de Sloterplas ter hoogte van het Osdorpplein is ruimte voorzien voor horeca met terrassen, al dan niet deels in het water. Ook wordt voorzien in cultureel uitgaan met o.a. een bioscoop. Een aparte categorie vormen de hotels. Het stadsdeel is gunstig gelegen ten opzichte van Schiphol. Ook speelt vanuit de centrale stad de wens tot meer hotelcapaciteit in andere stadsdelen dan stadsdeel Centrum. Het

verschil op het gebied van capaciteit en bezetting van hotelkamers, toeristische banen en toeristische basisvoorzieningen moet kleiner worden. De Sloterplas en Nieuwe Meer zijn zo blijkt uit marktfragen die het stadsdeel bereiken aantrekkelijke gebieden voor hotelontwikkeling. Het stadsdeel wil en zal zich actief inzetten op het faciliteren van initiatieven voor hotelontwikkeling in Nieuw-West.

Horecavoorzieningen hebben een belangrijke functie als ontmoetingsplek en kunnen daarmee een positieve bijdrage leveren aan het leefklimaat. Binnen het RID+ gebied is er echter maar weinig horeca aanwezig. Uitbreiding is zeker gewenst en kan een belangrijke bijdrage leveren aan het doorbreken van het op dit moment monofunctionele karakter van de bedrijventerreinen.

Nieuw hotelbeleid

Voor het vestigen van hotels zijn er veel mogelijkheden in Nieuw-West. Per aanvraag zal er een integrale afweging worden gemaakt.

Algemeen uitgangspunt is dat het aantal en de typen hotels moeten passen bij het type gebied. Bij voorkeur moeten hotels deze gebieden ondersteunen.

De volgende aspecten worden vooral betrokken in de afweging.

- nabijheid van een winkelcentrum
- nabijheid van een tram- of metrohalte
- transformatie van structureel leegstaande kantoren
- bijdrage aan een grotere leefbaarheid en veiligheid van de omgeving

Voor de water- en groengebieden komen daar er enkele voorwaarden bij, omdat hotels moeten passen bij de functie van deze gebieden. De Sloterplas, het Nieuwe Meer en de Tuinen van West zijn in de eerste plaats recreatiegebieden. Aan hotels in deze gebieden zullen nog extra voorwaarden gesteld.

Het nieuwe horeca-/hotelbeleid betekent dat er voor aanvragen binnen het bestemmingsplangebied Nieuwe Meer e.o. een afzonderlijke integrale afweging moet worden gemaakt. Een zogenaamd maatwerkadvies voor alle aanvragen in onderlinge samenhang. Binnen het RID+ gebied leent vooral de Aletta Jacobs- /Vlaardingenlaan zich - gelet op de gunstige ligging nabij de A10/A4 en de metrohalte - voor nieuwe hotels. Verder kan gedacht worden aan transformatie van bestaande kantoor en/of bedrijfspanden op het RID-terrein tot hotel.

Hierbij zal ook rekening worden gehouden met het feit dat er in Nieuw West recentelijk in een laag conjunctuur al een aantal grote 3-4 sterren hotels zijn bijgekomen (meest recent het Fashion Hotel (4 sterren, 260 kamers) en Apollo Ramada hotel (3 sterren, 446 kamers) en er ook reeds hotelcapaciteit in diverse bestemmingsplannen is opgenomen (Lelylaan, Osdorpplein en Lutkemeer).

Leisure

Voldoende mogelijkheden voor de invulling van vrije tijd wegen mee in de keuze om ergens te gaan wonen dan wel ergens te verblijven. Op dit moment zijn de woon- en werkfuncties en vrije tijdsfuncties niet in verhouding. Er is te weinig aanbod en ook sluit het niet voldoende aan op de wensen van hooggeschoolde werknemers. Om meer inzicht te krijgen in de verhouding

tussen aanbod en behoefte, de mogelijkheden om deze te beïnvloeden en wat het stadsdeel hier aan kan doen, zal in 2012/2013 een beleidskader worden ontwikkeld. Deze wordt in samenhang met het horecabeleid ontwikkeld.

In de horeca- en leisurevisie is een onderscheid gemaakt tussen de restaurants, cafés & leisure enerzijds en de hotelbranche anderzijds. Het stadsdeel beoogt in het horecabeleid de markt te faciliteren met in achtname van het woon- en leefklimaat. In deze visie wordt daarom ingezet op een gerichte verruiming van de vestigingsmogelijkheden horeca en leisure.

Nieuw West is wat betreft de mogelijkheden voor horeca en leisure ingedeeld in de volgende gebieden:

- Kernwinkelgebied plus aanloopstraten
- Gemengd gebied (pioniersgebieden en andere commerciële plinten)
- Bijzondere gebieden (bedrijven en kantoorlocaties, sportvelden, ziekenhuis en ov clusters)
- Woongebied
- Groengebieden

Bijzondere gebieden (kantoren/bedrijven, ziekenhuis clusters, OV knooppunten en sportvelden)

Hieronder vallen de kantoren en bedrijventerreinen van het stadsdeel, de twee ziekenhuis clusters (Antonie van Leeuwenhoek en Slotervaart Ziekenhuis en Lucas Andreas ziekenhuis), station Lelylaan-metrohaltes en de sportvelden. Het zijn gebieden waar horeca gericht op de gebruikers / bezoekers gewenst is, of die ruimte bieden aan nieuwe soorten horeca-leisure, zoals de zone Riekerbusinesspark – Sportpark Riekerhaven.

Zuidflank: het Rieker Businesspark tot en met Sportpark Riekerhaven

Deze zone is onderdeel van de zogenaamde 'airport corridor' die loopt van de Zuidas tot Schiphol. Op dit moment is de zuidflank van het stadsdeel vrij monofunctioneel ingericht. Bedrijven op en rondom het Riekerbusinesspark geven aan reuring in het gebied te missen. In de visie bij het bestemmingsplan geeft het stadsdeel aan voor dit gebied in te zetten op een mix van wonen, werken en vrijetijdsfuncties. Vanwege de bereikbaarheid en zichtbaarheid is dit in principe een goede plek om een middelgroot complex te realiseren. Het stadsdeel staat daarom open voor toevoegen van horeca/hotels en leisure. Het gebied biedt potentie voor leisure, zoals grootschaliger urban entertainment en commerciële sport. Voorwaarde is dat de functies een meerwaarde moeten hebben voor niet alleen de bezoekers van buiten het gebied, maar voor de in het gebied gevestigde kantoren, bedrijven en bewoners. De verschijningsvorm zal open en laagdrempelig zijn. Bij dit type leisure (bioscoop, bowlingbaan, lasergame, amusementscentrum) is naast een onderscheidend concept, een behoorlijke capaciteit, veel keuzemogelijkheden en mogelijkheden tot clustering belangrijk. Een locatie die het mogelijk maakt om ook bezoek van buiten het stadsdeel te genereren kan sterk bijdragen aan een succesvolle ontwikkeling en exploitatie. Wat het stadsdeel evenwel niet beoogd is een op zichzelf staande ontwikkeling. Om de potenties van de Airportcorridor zo goed mogelijk te benutten worden de verschillende deelgebieden in samenhang ontwikkeld en de onderlinge complementariteit gezocht. Dit betekent dat er hoge eisen worden gesteld aan de inpasbaarheid van een dergelijk leisure cluster. De functies moeten niet alleen bezoekers van buiten het gebied

aanspreken, maar ook een meerwaarde hebben voor de in het gebied gevestigde kantoren, bedrijven en bewoners.

Sportvelden

Vestiging van autonome horeca is toegestaan in de (beoogde) commerciële sportclusters op sportpark de Eendracht, Spieringhorn, Ookmeer en Riekerhaven. In niet-commerciële sportvoorzieningen is alleen ondersteunende horeca toestaan.

Woongebieden

Alle niet specifiek benoemde gebieden zijn woonlocaties. Om het woon- en leefklimaat te beschermen is horeca hier slechts beperkt toegestaan. Voorwaarde voor vestiging van nieuwe horeca is dat deze moet aansluiten bij de behoefte van de buurt. Ook mag het woon- en leefklimaat niet onevenredig belast worden. Het betreft bij voorkeur niet overlastgevende horeca in de categorie A en B. Geschikte vestigingslocaties zijn clusters publieke voorzieningen, doorgaande wegen, pleinen, kruispunten en hoekpanden.

Groengebieden

Hieronder vallen de 5 grote groengebieden in het stadsdeel (Nieuwe Meer, Sloterplas, Tuinen van West, Brettenzone, Rembrandtpark), de parken Stadspark Osdorp en Eendrachtspark en de volkstuincomplexen. In deze gebieden is vestiging van horeca-leisure mogelijk op voorwaarde dat deze de recreatieve waarde van het groengebied vergroot. Belangrijk is dat de horeca past bij de doelgroep en het karakter van het groengebied, zichtbaar en goed bereikbaar is. Idealiter is de horeca gekoppeld aan andere recreatieve functies zodat er een versterkend effect optreedt.

Omdat er vooral overdag gerecreëerd gaat worden ligt het accent op horeca die overdag geopend is (categorie A,B,D). Ook vanuit veiligheidsoverwegingen en de wens het groen te beschermen is vestiging van nachthoreca uit de categorie C,E,F in de groengebieden ongewenst. Vanwege het gevaar van vervuiling is er grote terughoudendheid ten aanzien van de categorie fastfood. Bij de Nieuwe Meer is ruimte voor toevoegen van horeca en leisure, mits passend in de toetsingskaders (onder andere de 'Structuurvisie Amsterdam 2040', 'Essay Oeverlanden en Nieuwe Meer').

Nota 'Wonen in Nieuw-West: Uitwerking tot 2020 (april 2013)

Nieuw-West stelt momenteel de Nota 'Wonen in Nieuw-West: uitwerking tot 2020 op. Meer variatie vanuit bestaande kwaliteiten'. Dit is een vertaling van de bestuurlijke ambitie om een prettig woonklimaat voor de bewoners van Nieuw-West te realiseren. Om dat te stimuleren zet het stadsdeel in op nog meer variatie van het woningaanbod. Meer variatie voldoet aan de diversiteit van de vraag, het heeft een positief effect de woonomgeving en past binnen de stedelijke ambities.

Bij het realiseren van meer variatie hanteert het stadsdeel vijf speerpunten:

1. Woningaanbod aansluiten op diversiteit bevolking. Hierbij komt het accent te liggen op jongeren- en studentenhuisvesting, huur appartementen en koop eengezinswoningen in het middeldure segment, grote woningen, woongroepen voor ouderen, huisvesting voor

- tijdelijk verblijf en woon-werk gebouwen.
2. Zelfbouw. Hierbij ziet het stadsdeel kansen voor zowel kavels voor individuen en groepen als kluswoningen
 3. Kwaliteit en flexibiliteit. Bij het ontwikkelen van woningen wil het stadsdeel meer aandacht voor betrokkenheid van bewoners, voor levensloopbestendigheid en duurzaamheid.
 4. Kleinschalige vernieuwing en acupunctuur. Door de afname van middelen en de huidige tijdsgeschiedenis wil het stadsdeel veranderingen bewerkstelligen via kleinschalige gebiedsinterventies en geeft hierbij in principe de voorkeur aan renovatie.
 5. Stimuleren, faciliteren en ondersteunen van particulier initiatief. Het stadsdeel wil dat initiatieven van bewoners en andere stakeholders, zoals collectieve woonvormen en transformatie, ruimte krijgen voor realisatie

Bij de uitwerking van deze speerpunten in verschillende deelgebieden wil het stadsdeel de bestaande woonkwaliteiten verder uitbouwen. Hierdoor zal er een sterker onderscheid komen in woonmilieus waarbij ruwweg in het westelijke deel van Nieuw-West de nadruk komt te liggen op een ontspannen en rustig woonsfeer, die vooral sociale stijgers uit het westen van Amsterdam zal bedienen. Het oostelijk deel van Nieuw-West biedt kansen bij het aantrekken van huishoudens uit alle windrichtingen die een klassieke tuinstedelijke of hoogstedelijke atmosfeer wensen.

RID+ gebied

Het RID+-gebied is in het visiedocument aangewezen als een gebied waar een hoogstedelijk woonmilieu wenselijk is. In Amsterdam is er behoefte aan meer hoogstedelijk gemengde woonmilieus. Dit is niet alleen de wens van huishoudens van buiten het stadsdeel die dicht tegen de vooroorlogse stad willen wonen ('uitrol'), maar ook starters en doorstromers uit Nieuw-West zullen in dit gebied aansluiting vinden bij een hoogstedelijk leefklimaat ('inrol'). In gebieden als het RID+ is er volop potentie om de woonomgeving met stedelijke voorzieningen en een netwerk aan stedelijke (openbare) vervoersknooppunten (door) te ontwikkelen. De kansen in de hoogstedelijke woon-werk gebieden liggen in verdichting door (middel-) hoogbouw, transformatie van kantoorpanden en functiemenging (woon-werk gebouwen). Experimentele nieuwe (collectieve) woonvormen zijn hier eveneens kansrijk.

Jongeren- en studentenhuisvesting in Nieuw-West. Ambitie en opgave tot 2020

Dit beleidsplan is op 26 september 2012 Vastgesteld door de stadsdeelraad. Het is opgesteld omdat het stadsdeel een belangrijke bijdrage wil leveren aan het realiseren van meer jongeren- en studentenhuisvesting in Amsterdam. Er is een grote vraag naar jongeren- en studentenhuisvesting. Daarnaast heeft Nieuw-West een jeugdige bevolking en zijn veel gezinnen krap behuisd. Bovendien kan jongeren- en studentenhuisvesting worden ingezet om een prettig leefklimaat in wijken te creëren.

Doelgroepen

Bij de huisvesting van jongeren worden twee doelgroepen onderscheiden: niet-studerende jongeren van 18 t/m 25 jaar en studenten.

Opgave tot 2020

Om het aanbod van jongeren- en studentenhuysvesting te vergroten en de aanwezigheid van jongeren en studenten in Nieuw-West volop te benutten, is er tot 2020 de volgende opgave geformuleerd:

- het realiseren van 800 reguliere jongerenwoningen;
- het realiseren van 2500 reguliere studentenwoningen;
- het stimuleren van (tijdelijke) verhuur in leegstaande complexen aan jongeren en studenten;
- het aantrekken van studenten die zich willen inzetten voor de buurt;
- het verbeteren van de informatievoorziening onder jongeren en studenten in Nieuw-West.

Waterplan Nieuw-West

Stadsdeel Nieuw-West werkt samen met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) aan het Waterplan Nieuw-West. In dit plan staat onder andere hoe om te gaan met het onderhoud en beheer van het water, recreatie in en om het water en wat de mogelijkheden zijn op het gebied van duurzaamheid en energie.

Doordat de waterstructuur leidend is geweest bij de totstandkoming van Nieuw-West, is het onlosmakelijk verbonden met de fysieke leefomgeving. Juist in deze tijd waarin het besef groeit dat gebiedsontwikkeling integraal moet worden opgepakt en op klimaatveranderingen moet worden geanticipeerd, heeft het dagelijks bestuur van Nieuw-West in het bestuursakkoord 2010-2014 opgenomen dat er een waterplan voor Nieuw-West opgesteld moet worden.

Vanuit de wetgeving hebben gemeenten en waterschappen verantwoordelijkheden op het gebied van stedelijk waterbeheer. In Nieuw-West hebben we te maken met twee waterschappen: Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap Rijnland. Deze laatste is beheerder van De Nieuwe Meer en de Ringvaart. Voor het overige deel valt het stadsdeel onder beheer van het waterschap AGV.

Om problemen omtrent water, zoals de gevolgen van de klimaatwijzigingen of het verbeteren van de waterkwaliteit, op te lossen, moeten ze integraal opgepakt worden. De verschillende wateraspecten staan niet allemaal los van elkaar, vaak beïnvloeden ze elkaar. Door het opstellen van het Waterplan wordt de gezamenlijke focus aangebracht. Ambities en de resultaten kunnen worden vergroot door zowel de samenhang (inhoudelijke dimensie) als de samenwerking (procesmatige dimensie) te versterken.

Naast ruimtelijke ordeningsaspecten passeren ook aspecten als belevingswaarde, recreatie, biodiversiteit en cultuurhistorie in het waterplan de revue en worden ambities voor de toekomst benoemd. Ambities die vaak gesteund worden door uitspraken in de Structuurvisie Amsterdam 2040 of in autonome ontwikkelingen zoals Tuinen van West of programma Sloterplas.

Met betrekking tot het beheer en onderhoud van de watergangen (en alles daarom heen) geeft het waterplan inzicht in de verantwoordelijkheden (waterschap, stadsdeel of derden) of spreekt het ambities uit met betrekking tot ontbrekende inzichten.

De wens tot betere afstemming en samenwerking wordt uitgesproken om zo te komen tot een efficiëncyslag en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte.

Niet alleen met het waterschap wil het waterplan de toekomstige samenwerking optimaliseren. Het stadsdeel streeft meer naar de regierol waarbij ze openstaat voor initiatieven van andere organisaties.

Visie

In 2040 zijn de Sloterplas en De Nieuwe Meer dé grote metropolitaanse plekken aan het water, voor Amsterdam en omstreken én voor toeristen. Maar niet alleen daar wordt volop in, op en aan het water gerecreëerd. De oevers langs het water zijn vrijwel overal toegankelijk voor iedereen. Sluizen en overdraagplekken verbinden Nieuw-West met haar omgeving.

De geboden combinaties dicht bij huis van varen, vissen, zwemmen, spelen en horeca op en aan het water bieden veel mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding. Daarnaast sluiten de recreatiemogelijkheden aan op de vragen vanuit de flexibele arbeidsmarkt en de 24-uurs economie.

Ambities

Meerdere ambities van het Waterplan hebben betrekking op het onderhavige bestemmingsplangebied:

1. Het onderzoeken van de mogelijkheden om vorm te geven aan een rondje Nieuwe Meer. Die route, via de landtong, draagt bij aan de beleving van deze plas en verbetert de bereikbaarheid van het Amsterdamse Bos.
2. Het waarborgen van kenmerkende uitzichtpunten, zoals het panoramisch zicht op de Osdorperbinnenpolder-Zuid en de landtong Nieuwe Meer. De aanwezigheid van lange (zicht)lijnen van de waterlopen en de grote plassen en polders in Tuinen van West zijn uniek in Nieuw-West.
3. Het ontwikkelen van de Sloterplas en de Nieuwe Meer tot waterrecreatiegebieden op regionaal niveau. Dit vertaalt zich in een kwalitatief en divers aanbod van de recreatieve voorzieningen op en aan het water. Om hier invulling aan te geven, staat Nieuw-West open voor die initiatieven van derden die een belangrijke bijdrage kunnen leveren.
4. Het uitbreiden van de mogelijkheden voor elektrische botenverhuur aan de Nieuwe Meer en de Sloterplas.
5. Het uitdragen van het waterrijke imago van Nieuw-West, door het realiseren van extra aanlegmogelijkheden voor passanten of een extra passantenhaven in de Nieuwe Meer of Sloterplas.
6. Het uitvoeren van maatregelen in het kader van de KRW. De Sloterplas voldoet in 2021 aan KRW doelen en heeft geen blauwalgenoverlast meer. De Nieuwe Meer voldoet uiterlijk in 2027 aan KRW doelen.
7. Water ten behoeve van bewatering wordt uit stadsboezem en Ringvaart en Nieuwe Meer gehaald. Zo wordt later weer inlaat van gebiedsvreemd water voorkomen.

Energie en duurzaamheid: duurzaamheidsagenda Nieuw-West 2012-2014

De Duurzaamheidsagenda is op 28 maart 2012 door de stadsdeelraad vastgesteld. Het duurzaamheidsbeleid van Nieuw-West is gericht op een groen, leefbaar en gezond stadsdeel. Het stadsdeel zet in op een vermindering van CO₂-uitstoot door onder meer energiebesparing

en gebruik van duurzame energie bij nieuwbouwprojecten en renovatie. Ook wordt onder meer ingezet op schoner vervoer, een betere luchtkwaliteit en een duurzame openbare ruimte.

De Duurzaamheidsagenda verdeelt de uitvoering van het beleid over de programmalijnen:

- duurzaam bouwen en duurzame energie;
- klimaat neutrale en duurzame stadsdeelorganisatie;
- duurzame mobiliteit;
- duurzaam leven en ondernemen.

Stadsdeel Nieuw West heeft de Amsterdamse doelstelling overgenomen dat vanaf 2015 alle nieuwbouw klimaatneutraal is. Klimaatneutraal bouwen betekent dat alle energie voor verwarmen, koelen, tapwater en alle gebouwgebonden elektragebruik wordt bespaard dan wel duurzaam wordt opgewekt, zonder gebruik te maken van fossiele brandstoffen.

Voor het bepalen de energiestaat van de gebouwen kunnen algemeen gebruikte meetinstrumenten worden gehanteerd.

Overige uitgangspunten die wat betreft energie en duurzaamheid van belang zijn onder andere het streven om groene daken aan te leggen, het gebruik van duurzame materialen zoals FSC-hout (of vergelijkbaar) en het voorkomen van uitlogende materialen zoals zink, koper en lood.

Bij de openbare ruimte is het streven een duurzame inrichting die zo min mogelijk milieubelasting veroorzaakt door onder andere energiezuinige openbare verlichting en voldoende ruimte bieden aan fietsparkeergelegenheid.

Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012 - 2020

Op 22 februari 2012 heeft de deelraad van Nieuw-West het 'Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012-2020' vastgesteld. Een van de kwaliteiten van Nieuw-West is dat bijna overal probleemloos (en gratis) kan worden geparkeerd. Een groeiend autobezit van bewoners, de groei van automobilititeit in algemene zin en toeloop van buurtvreemde langparkeerders doen de vraag naar parkeerruimte in delen van het stadsdeel toenemen. Hoe om te gaan met deze vraag staat centraal in het voorliggende parkeerbeleidsplan.

Uit de probleeminventarisatie blijkt dat de parkeerproblemen in de meeste gebieden van Nieuw-West hoofdzakelijk worden veroorzaakt door buurtvreemde langparkeerders (bewoners van andere stadsdelen, automobilisten van buiten de stad die hier parkeren en met het OV doorreizen naar andere delen van de stad of Schiphol). Het parkeerbeleid zet in op het weren van deze buurtvreemde langparkeerders en niet zozeer op de mogelijkheden om het autobezit en –gebruik door bewoners en ondernemers uit Nieuw-West te beperken. Bij voldoende vrije parkeerplaatsen is parkeren gratis. Parkeerregulering wordt reactief ingezet en niet gebruikt om het autobezit van de eigen bewoners te sturen. Bij invoering van parkeerregulering in nieuwe probleemgebieden hebben blauwe zones de voorkeur boven betaald parkeren waarbij naast de inhoudelijke component ook de financiële haalbaarheid een belangrijke rol speelt (overeenkomstig Bestuursakkoord). Bestaande parkeerregulering in gebieden wordt vooralsnog zo gelaten.

De voortgang van de stedelijke vernieuwing in Nieuw-West staat door de economisch crisis onder druk. Er is gekozen voor het maken van afspraken over ontwikkelingsmogelijkheden per gebied en met afzonderlijke woningcorporaties. Per locatie wordt samen met de woningcorporaties bekeken hoe invulling wordt gegeven aan de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte en de parkeermogelijkheden. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen speelt

de financiële haalbaarheid nadrukkelijk een belangrijke rol. Niet elke parkeeroplossing hoeft in zichzelf kostendekkend te zijn. Bij creatieve oplossingen in woonwijken is een bijdrage uit het Parkeerfonds mogelijk. De inkomsten en uitgaven uit het Parkeerfonds dienen daarbij in evenwicht te zijn.

Nota parkeernormen Nieuw West

De nota Parkeernormen Nieuw-West is op 30 mei 2012 vastgesteld door de stadsdeelraad. In de nota zijn voor woningen minimum parkeernormen opgenomen. Voor kantoren en bedrijven is aangesloten op de parkeernormen van de gemeente Amsterdam uit het locatiebeleid.

Voor voorzieningen en instellingen worden door de centrale stad geen parkeernormen voorgeschreven. Voor functies zoals leisure, hotels, congresruimten, winkels hanteert Nieuw-West de minimale CROW-parkeerkencijfers als parkeernorm bij het vaststellen van het benodigd aantal parkeerplaatsen. De toepassing van deze kencijfers staat beschreven hoofdstuk 3. Daarbij geldt dat naar boven mag worden afgeweken als de initiatiefnemer dit wenst en dit niet leidt tot stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren. De kosten voor extra parkeerruimte liggen altijd bij de initiatiefnemer. Bij voorzieningen van grotere omvang (ziekenhuis, congrescentrum etc.) is het overnemen van de CROW parkeerkencijfers niet wenselijk. Voor dergelijke gevallen dient de specifieke parkeerbehoefte te worden onderzocht. De te verwachten parkeerbehoefte is immers niet alleen afhankelijk van de locatie, maar ook van bijvoorbeeld de doelgroep en het verzorgingsgebied van de betreffende voorziening of instelling.

Sportparken voor iedereen, visie op de sportparken

De visie 'Sportparken voor iedereen' (visie op de sportparken in stadsdeel Nieuw-West 2012-2025) is op 30 mei 2012 door de stadsdeelraad vastgesteld. In de visie zijn ruimtelijke, financiële en organisatorische maatregelen voorgesteld om het functioneren van de sportparken verder te versterken. In deze paragraaf is uitsluitend ingegaan op de ruimtelijke maatregelen.

In de visie is aangegeven dat er wordt gestreefd om de sportparken in Nieuw-West in toenemende mate te ontdoen van hun 'monocultuur'. Al langere tijd is er sprake van een grote overcapaciteit aan voetbalvelden en van hoge exploitatielasten. Opgave is te zorgen voor verbreding van het (accommodatie)aanbod en voor modernisering van de faciliteiten. Ook overdag, door de week, is er op de sportparken veel ruimte voor andere sporters, van leerlingen tot senioren. Dat betekent dat er voor veel meer sportparkdoelgroepen aanbod moet worden ontwikkeld, zowel door vitale (nieuwe) sportverenigingen als door nieuw aan te trekken sportbedrijven en sport gerelateerde ondernemingen. Dit zeker ook in opdracht van maatschappelijke organisaties die sport benutten om hun doelgroepen gezond en actief te laten participeren in de samenleving.

In de Sportvisie is als doel aangegeven om drie zogenaamde 'Brede sportparken' te houden voor de overige sportparken te streven naar het (bedrijfsmatig) laten (her)ontwikkelen of afstoten ervan. De drie 'Brede sportparken' betreffen Sportpark Eendracht, Sportpark Ookmeer en Sportpark Sloten. Op deze sportparken kan het functieaanbod verbreed worden met aan sport gerelateerde voorzieningen (zoals fysiotherapie en wellness) en sport gerelateerde detailhandel en maatschappelijke voorzieningen (zoals buitenschoolse opvang).

De 'overige sportparken' betreffen Sloten-West, Spieringhorn en Riekerhaven.

Spieringhorn

Dit sportpark wordt ontwikkeld tot een locatie waar volop ruimte zal zijn voor bedrijfsmatige ontwikkeling van de open (groene) ruimte, voor sport- en sportgerelateerde doeleinden, en voor evenementen, van sportieve of andere aard. Uitgangspunt is dat de locatie minimaal een dekkende exploitatie krijgt. Voor verenigingen ligt een verhuisaanbod naar een breed sportpark voor de hand.

Sloten-West

Deze sportparklocatie kan worden herontwikkeld. De opbrengsten zullen onder meer worden besteed aan de verhuizing van de daar gevestigde hockeyvereniging. De hockeyvereniging krijgt een verhuisaanbod naar één van de brede sportparken, op een locatie waar ruimte is voor uitbreiding van de speelcapaciteit. Dit in tegenstelling tot de huidige locatie waar uitbreiding onmogelijk is.

Riekerhaven

Op Riekerhaven is commerciële sport mogelijk of de locatie kan worden herontwikkeld tot een andere functie, maar geen gesubsidieerde verenigingssport. Dit is voorbehouden aan één van de drie 'brede sportparken'

Groencompensatiebeleidsplan 2009 stadsdeel Slotervaart

In de Kapverordening van het stadsdeel is bepaald dat voor de realisering van een groot ruimtelijk project een plan voor groencompensatieplan dient te worden opgesteld. Het Groencompensatiebeleid geeft de regels waaraan de groencompensatie bij een project dient te voldoen. Achterliggende doelstelling is om bij de grootschalige ruimtelijke projecten, zoals stedelijke vernieuwingsprojecten, de kwaliteit van het groen te waarborgen. Om dit te bereiken is kwaliteit het uitgangspunt voor de groencompensatie. In het Groencompensatiebeleidsplan is een systeem uitgewerkt voor de kwalitatieve waardering van bomen en ander groen. Belangrijke uitgangspunten van het plan zijn:

- Groen dat verdwijnt kwalitatief moet worden gecompenseerd. Kwaliteit wordt tot uitdrukking gebracht in het soort groen, de locatie, de beeldbepalendheid en de duurzaamheid van de standplaats. Door kwalitatieve compensatie wordt het mogelijk om groen dat verdwijnt te compenseren met in kwantitatieve zin minder groen, maar van een hogere kwaliteit;
- Om een kwalitatieve compensatie mogelijk te maken wordt een methode gehanteerd waarbij de waarde van het groen in de bestaande en toekomstige situatie op dezelfde rekenkundige wijze wordt bepaald;
- Uitgangspunt is een zo volledig mogelijke compensatie van het groen binnen het project;
- Bij de groencompensatie rekening houden met overig stadsdeelbeleid op het gebied van groen en streven naar een integrale aanpak van het groenbeleid. Belangrijk punt hierbij is het streven naar het behoud van de belangrijke groenstructuren van het stadsdeel en hun karakteristieken.

Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan op de beleidsuitgangspunten van het Groencompensatiebeleidsplan.

Groenvisie 'Groen in de Tuinstad 2.0.'

De groenvisie 'Groen in de Tuinstad 2.0' is vastgesteld in september 2012.

De centrale visie in de groenvisie is het traditionele, tuinstedelijke karakter van Nieuw-West intact laten en waar nodig met moderne middelen aanpassen aan de eisen van de tijd.

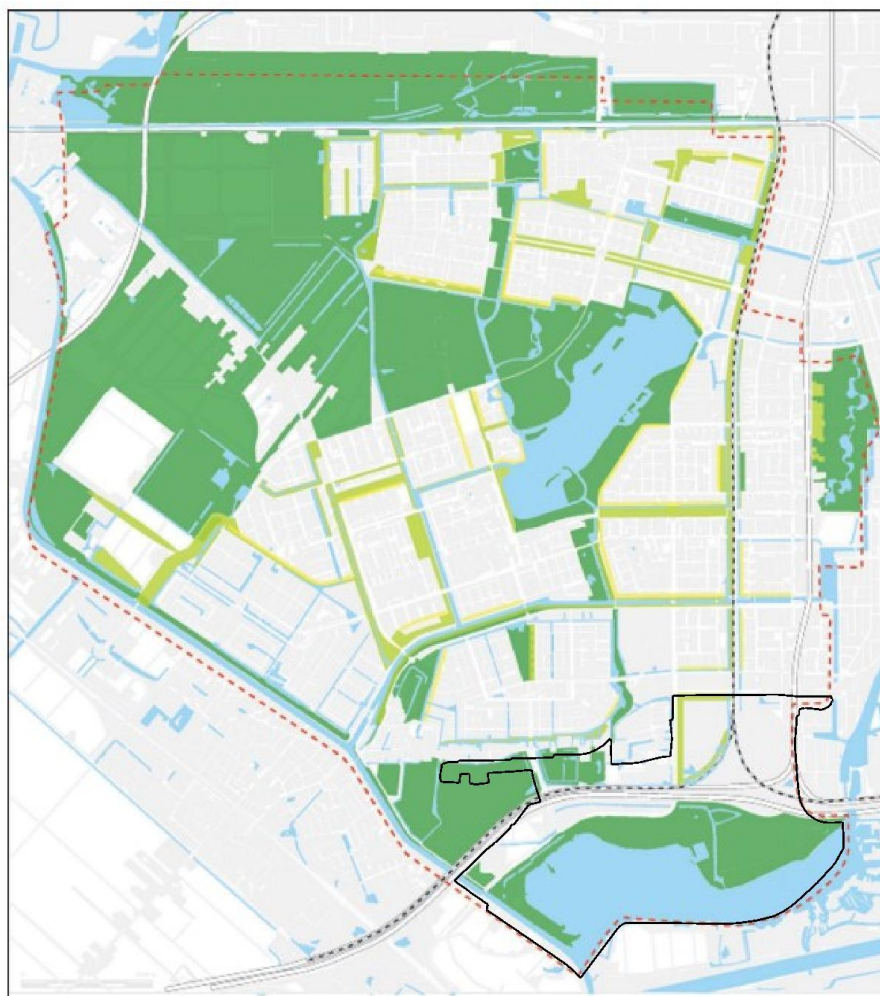
Uitgangspunt bij alle ontwikkelingen blijft het belang van het groene raamwerk voor de buurten, het stadsdeel en de stad Amsterdam; dat is het fundament en het richtinggevende kader.

Het doel van Tuinstad 2.0 is een aantrekkelijk stadsdeel voor bewoners, ondernemers en recreanten, waar de directe verbondenheid met het groen uitnodigt tot een divers gebruik, participatie en ondernemerschap, in een veilige en stimulerende omgeving.

Specifieke doelen met betrekking tot het bestemmingsplan gebied zijn:

- Het verbeteren van de schakelpositie van het metropolitaanse landschap door extra aandacht voor de recreatieve en ecologische verbindingen tussen buitengebied en centrale stad.
- Aansluiten op de ambitie van de centrale stad om het metropolitaanse landschap verder uit te bouwen. door verdere verbetering van de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van de groene scheggen zoals de Nieuwe Meer/Amsterdamse Bosscheg.
- Verdere aanscherping van de identiteit van de scheggen. Voor de Nieuwe Meer/Amsterdamse Bosscheg geldt grootstedelijke recreatie op de rand van water en land.
- Afronden en versterken van de Groene As. Aanleg van ontbrekende schakels, verbeteren van begeleidende routes, toevoegen van programma.
- Het groen - blauwe raamwerk veiligstellen en het kwalitatief (met voorzieningen) en kwantitatief (qua oppervlakte) verstevigen en aanvullen.
- Een goed functionerend ecologisch netwerk voor verbindingen door Nieuw-West.
- Sportparken en volkstuinten openstellen en verbinden met het groen - blauwe netwerk als onderdeel van recreatieve routes.
- Langzaamverkeerroutes verbeteren in het netwerk voor recreatie, woon-werkverkeer en routes naar sport- en volkstuinten.
- Het groen beter geschikt maken voor de effecten van klimaatverandering (zoals een extra buffer voor oppervlaktewater en meer aandacht voor de verkoelende werking van groen).
- Mogelijkheden bieden voor kleinschalige, aan het groen gerelateerde bedrijvigheid die ook de economische betekenis van het groen krachtig benadrukt.

Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de concept groenvisie 'Groen in de Tuinstad 2.0.'



GROENSTRUCTUUR NIEUW-WEST

- | | | | |
|---|--|---|----------------|
|  | Hoofdgroenstructuur |  | Stadsdeelgrens |
|  | Stadsdeelgroenstructuur |  | Spoorlijn |
|  | Blokgroen ondersteunend aan groenstructuur |  | Snelweg |
|  | Waterstructuur | | |

Afbeelding: Groenstructuur Nieuw-West. Bron: groenvisie 'Groen in de Tuinstad 2.0.'

Nota kleinschalige bedrijfsruimte (2001)

Het stadsdeel Slotervaart neemt een actieve en stimulerende opstelling in ten aanzien van starters en kleinschalige functionele bedrijfsruimten. Ten aanzien van functionele en representatieve kantoorruimten neemt het stadsdeel een faciliterende houding aan. In deze segmenten weet de markt doorgaans goed haar weg te vinden. Daar waar reeds kleinschalige bedrijvigheid aanwezig is, dient deze te worden beschermd. Handhaving en verbetering van de kleinschalige bedrijfshuisvesting is een belangrijk uitgangspunt in deze gebieden.

Uitgangspunten voor RID-gebied noordoostkwadrant: De planvoorraad in het noordoostkwadrant moet voor de lange termijn worden beschermd als strategische voorraad. Op termijn kan een deel van de voorraad worden aangewend voor het opvangen van de behoefte aan kleinschalige bedrijfs- en kantoorruimte in het representatieve segment.

Bomenbeleidsplan 2012-2015

Door het stadsdeel wordt gewerkt aan het Bomenbeleidsplan 2012-2015. In dit beleidsplan is aangegeven welke functies de bomen hebben voor het stadsdeel en haar bewoners. Eén van de belangrijkste onderdelen van het beleidsplan zijn de spelregels ten aanzien van de kap van bomen en het vervangen van gekapte bomen. De kap en vervanging worden niet meer geregeld via een bomenverordening. In het beleidsplan is een vervangingsplan op hoofdlijnen voor de hoofdbomenstructuur en andere markante boomgroepen, zoals populieren in het stadsdeel. Omdat de kap en het vervangen van bomen niet in het bestemmingsplan worden geregeld, is het Bomenbeleidsplan voor het bestemmingsplan niet relevant.

Gemeentelijke Monumenten Stadsdeel Slotervaart

Op 11 november 2008 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Slotervaart 13 objecten aangewezen als gemeentelijk monument.

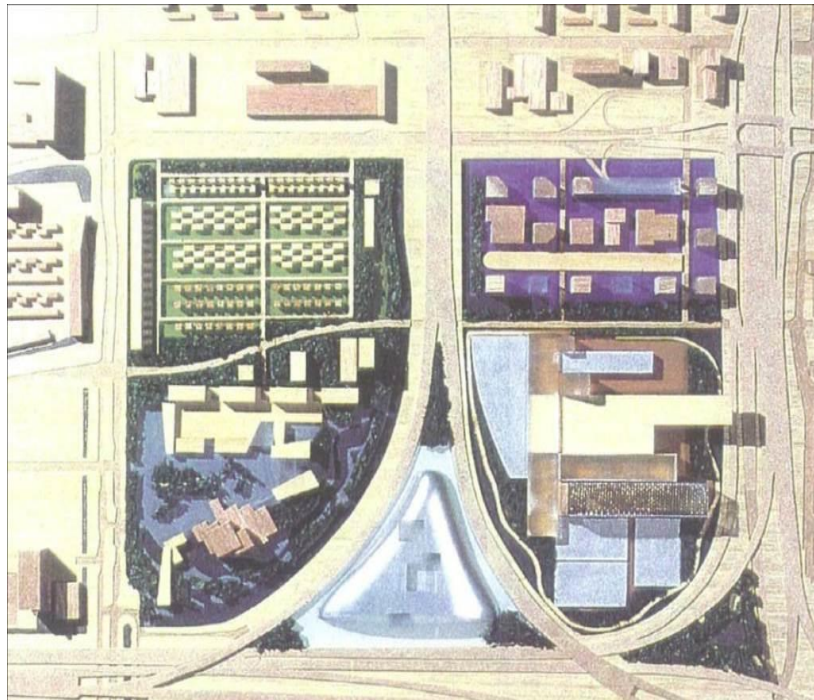
De teksten en illustraties zijn afkomstig uit het onderzoeksrapport van Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap. Dit bureau heeft in opdracht van het stadsdeel onderzocht welke gebouwen in Slotervaart in aanmerking zouden kunnen komen voor een gemeentelijk monumentenstatus.

Van de 13 objecten door het dagelijks bestuur aangewezen als gemeentelijk monument zijn 2 in het plangebied te vinden: IBM kantoor en Tec Amsterdam. Deze zijn verder beschreven in lid 5.7.

RID Visie Slotervaart 1999

In 1999 is de RID visie vastgesteld door stadsdeel Slotervaart. RID is een afkorting die staat voor Riekerhaven, IBM-terrein en de Driehoek. De visie is nog steeds vigerend. In deze visie wordt uitgegaan van het doortrekken van de Sloterweg voor auto's. Hierdoor ontstaat een maximale interne gebiedsontsluiting en wordt Nieuw-West verbonden met het bedrijventerrein Schinkel en de rest van de stad. Daarnaast wordt uitgegaan van functiemenging en verdichting. Door het doortrekken van de Sloterweg ontstaan er vier kwadranten, die worden bestemd voor wonen, kantoren, bedrijven en sport/leisure. De RID visie is deels ingehaald door de tijd. In het kwadrant linksboven heeft zich inmiddels een data centrum gevestigd 'Global Switch', op de plek die gedacht was voor wonen. De deelraad Nieuw-West heeft bij de startnotitie voor het

onderhavige bestemmingsplan de uitgangspunten uit de RID visie herbevestigd en opdracht gegeven om de visie ten behoeve van dit bestemmingplan te actualiseren.



Afbeeldingen: RID visie.

Structuurvisie Zuidrand (2005)

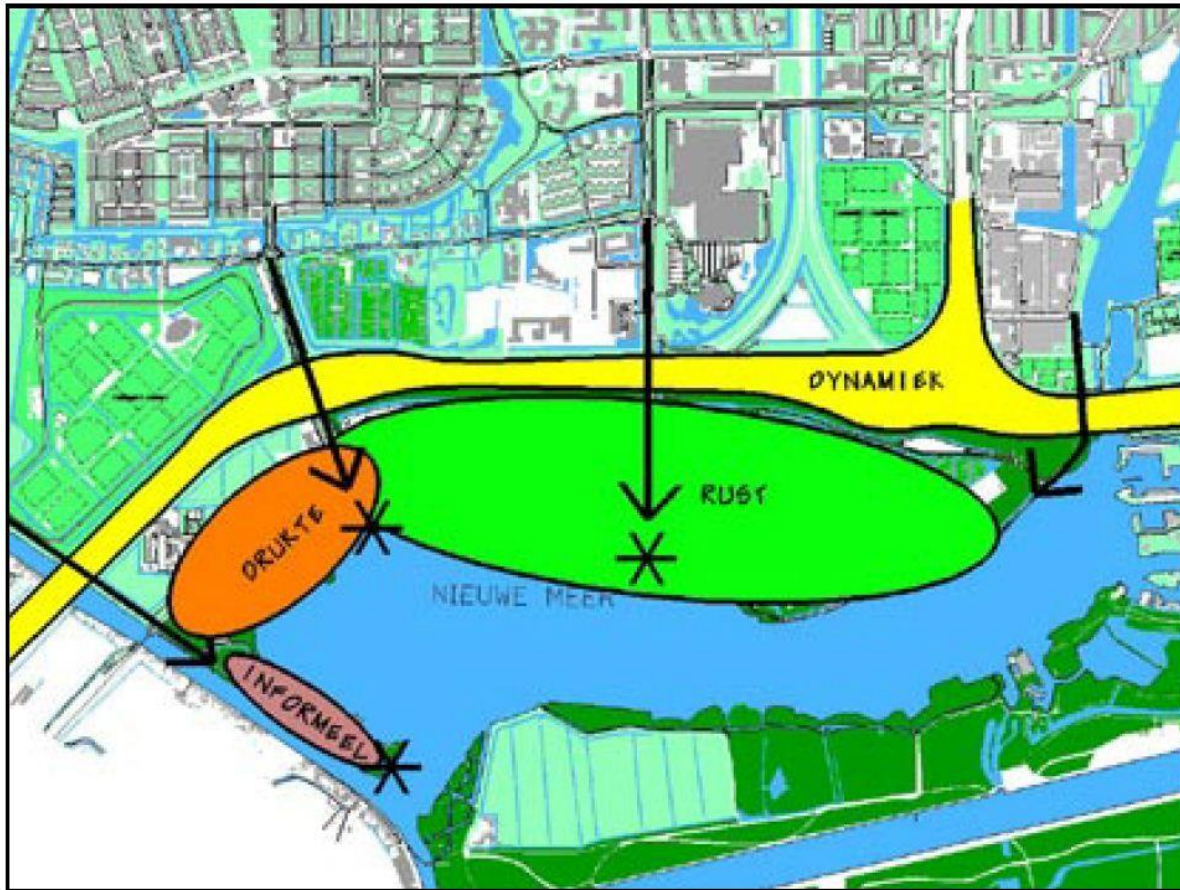
De structuurvisie Zuidrand van stadsdeel Slotervaart (december 2005) heeft als doel enerzijds bestaande en toekomstige plannen op elkaar af te stemmen, anderzijds om tegenwicht te bieden aan de plannen van de centrale stad en de natuurwaarden en recreatie veilig te stellen.

Al geruime tijd bestaan er aan de noordkant van de A4 diverse plannen (sommige bestaan alleen nog maar op papier zoals RID en sportpark Sloten, andere zijn al gedeeltelijk uitgevoerd zoals de Riekerpolder). Aan de zuidkant van de A4 liggen gebieden die de centrale stad naar zich toe heeft getrokken. Deze gebieden zijn een reservering voor Schipholgebonden bedrijvigheid. Daarnaast staan ook de volkstuinten onder druk om op lange termijn plaats te maken voor woningbouw.

De structuurvisie Zuidrand wil een alternatief bieden voor de economische ontwikkelingen die verwacht worden. De functies recreatie en groen worden meestal in het defensief gedrongen als het gaat om woning- of kantorenbouw, zeker als de meeste functies met een minimaal budget zijn aangelegd en onderhouden worden. Om een nieuw perspectief te bieden zullen er initiatieven genomen moeten worden die vanuit deze functies meer offensief zijn. Daarom zullen de bestaande recreatieve en natuurlijke kwaliteiten uitgebouwd moeten worden en nieuwe kwaliteiten toegevoegd, waardoor het bezoek vergroot wordt.

Het middel in deze visie is het creëren van een raamwerk waaraan zowel particuliere als stadsdeeliniciatieven in de komende jaren getoetst worden. Dit raamwerk moet er voor zorgen dat deze initiatieven in onderlinge samenhang tot stand komen. De initiatieven gezamenlijk moeten tenslotte zorg dragen voor een opwaardering van het gehele gebied.

Het Nieuwe Meer is één van de drie grote plassen in de stad (naast de Sloterplas en de Gaasperplas). De toekomst van het gebied kan niet anders worden gezien als een uniek natuur en recreatiegebied niet alleen voor de westelijke tuinsteden, maar voor heel Amsterdam. De Oeverlanden maakt weliswaar geen deel uit van het Amsterdamse Bos, ruimtelijk gezien is het Nieuwe Meer wel de noordelijke begrenzing van het Bos. De zuidoever van het Nieuwe Meer is niet toegankelijk, de noordoever wel. Daarom heeft de Noordelijke Oeverlanden grote recreatieve potenties voor de gehele stad. Het geheel biedt ruimte tot rust en reflectie enerzijds en biedt mogelijkheden tot natuurbeleving, sport en spel anderzijds. Dit op korte afstand van het centrum van de stad. De geïsoleerde ligging moet worden opgeheven en de voorzieningen moeten worden verbeterd en geïntensiveerd. Het park moet daarom worden opgenomen in het fijnmazige stedelijke weefsel van de stad en worden verbonden met het lokale groenpatroon van Slotervaart en de Sloterplas. Het gebied wordt ontwikkeld tot natuur en recreatiepark waarbij de spontaan ontstane beplanting als uitgangspunt wordt gebruikt. Ook de watersport maakt het gebied aantrekkelijk voor een breed publiek. Daarom zal de watersport beter moeten verankeren in het gebied.



Afbeelding: Kaart Structuurvisie Zuidrand 2005

Op de kaart met de toekomstige hoofdstructuur zijn vier sferen, de belangrijkste toegangen en een drietal attractiepunten ingetekend. De sferen zijn:

1. de snelweg: dynamiek
2. de Oeverlanden en Ons Buiten: rust en bescheiden attractiepunt (NME/jachthaven)
3. het dagrecreatiegebied: drukte, kan het gebied op de kaart zetten
4. de Landtong: informeel, de punt leent zich als recreatief knooppunt voor waterrecreatie en fietstoerisme

4. RUIMTELIJK KADER PLANGEBIED

4.1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan is merendeels conserverend van aard en beoogt een vertaling van het beleid naar een actuele juridisch planologische regeling te zijn. Naast het feit van de actualisatie spelen er diverse ontwikkelingen in het plangebied 'Nieuwe Meer e.o.'. Hiertoe is in april 2012 de startnotitie 'Bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.' door de stadsdeelraad vastgesteld. Ontwikkelgebieden waarvoor de planvorming nog niet concreet genoeg is, worden in dit bestemmingsplan conserverend bestemd. Daarnaast voorziet de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan in een gebiedsvisie voor de langere termijn. Omdat een actuele gebiedsvisie ontbrak heeft de deelraad opdracht gegeven tot actualisering van het vigerende beleid voor dit gebied. Er zijn daarom twee gebiedsvisies gemaakt waarin de belangrijkste actueel gewenste ontwikkelingsrichtingen zijn verwoord in deze toelichting. Daarnaast is er een stedenbouwkundige visie voor de Sloterweg in deze toelichting opgenomen. De gebiedsvisies tonen de ambitie van het stadsdeel voor de toekomst van het gebied aan. Het biedt tevens inzicht aan en mogelijk een stimulans voor eigenaren en ontwikkelaars om nieuwe ruimtelijke initiatieven te ontplooiën binnen het gebied.

1. Gebiedsvisie RID+

Dit betreft een gebiedsvisie voor het gebied ten noorden van de A4 (RID-terrein, Aletta Jacobs / Vlaardingenlaan en Riekerpolder). Ten behoeve van het opstellen hiervan is er een expertmeeting gehouden op 14 augustus met de ondernemers/eigenaren/ontwikkelaars in het gebied en SADC. Ook is er een Ronde tafelgesprek met strategische adviseurs van verschillende stedelijke diensten binnen de gemeente Amsterdam en stadsdeel Zuid, alsmede een stedenbouwkundige workshop gehouden met ontwerpers van dRO en Nieuw-West. De concept RID+ visie is gepresenteerd op de informatieavond op 18 oktober 2012.

De oogst van het proces is hieronder verwoord als gebiedsvisie RID+. De samenvattende visiekaart kan als een nadere uitwerking van de structuurvisie kaart Amsterdam 2040 kan worden gezien, hoewel daar ook op enkele punten mee op gespannen voet staan (dit bleek al bij het vaststellen van de startnotitie voor het bestemmingsplan in de raad). De gebiedsvisie wordt beschreven in 4.2.

2. Stedenbouwkundige visie Sloterweg

Dit betreft een stedenbouwkundige visie op de Sloterweg om het behoud van het historisch karakter van de Sloterweg en de openheid, het groene karakter en de doorzichten naar het groene achterland. De visie op de Sloterweg wordt beschreven in 4.3.

3. Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer.

Dit betreft een gebiedsvisie voor het gebied ten zuiden van de A4. Input hiervoor vormt het 'Essay Oeverlanden Nieuwe Meer' dat in september 2012 door de deelraad is vastgesteld met de status van startnotitie en reeds in de toelichting van het voorontwerp was opgenomen. Het essay Oeverlanden Nieuwe Meer is gepresenteerd op de informatieavond op 11 oktober 2012. In het onderstaande worden de belangrijkste ontwikkelingsrichtingen uit het essay in de toelichting van het bestemmingsplan overgenomen en aangevuld of aangepast op basis van de inspraak op het voorontwerp

en de reacties uit het artikel 3.1.1. overleg op het voorontwerp bestemmingsplan. De gebiedsvisie wordt beschreven in 4.4.

De kern uit de genoemde visies zijn hieronder opgenomen (voor de volledige versie van gebiedsvisie de RID+ en het 'Essay Oeverlanden Nieuwe Meer 'wordt verwezen naar de bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan).

4. In bestemmingsplan opgenomen ruimtelijke initiatieven.
Alhoewel dit bestemmingsplan op hoofdlijnen conserverend van aard is en de gebiedsvisies RID+ en Oeverlanden Nieuwe Meer met de gewenste ontwikkelingsrichtingen in dit hoofdstuk van de toelichting zijn verwoord, zijn er toch diverse ruimtelijke initiatieven die al konden worden doorvertaald naar de verbeelding en de regels van dit bestemmingsplan. Deze worden beschreven in 4.5.

4.2 Gebiedsvisie RID+



Inleiding

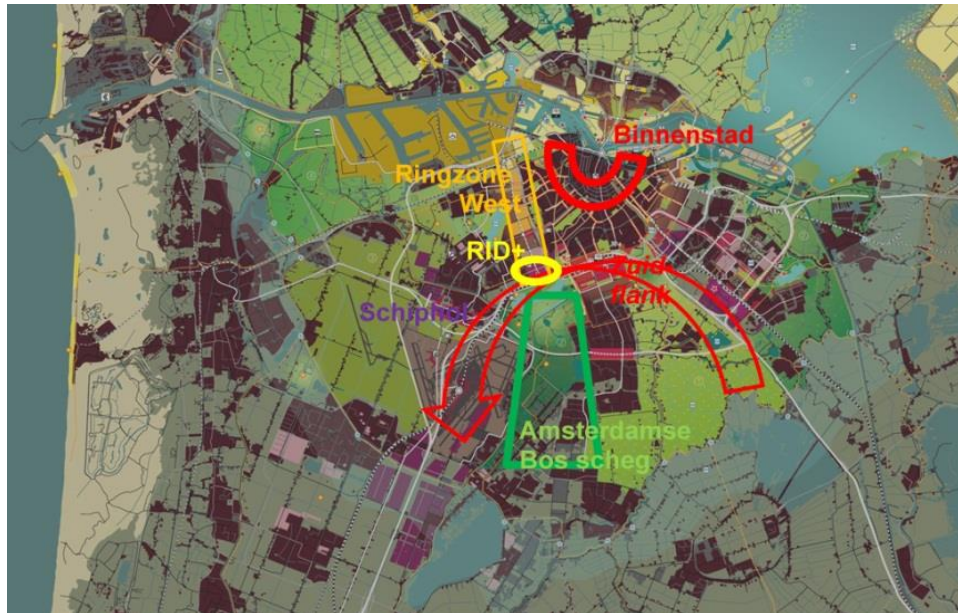
Aan de zuidkant van stadsdeel Nieuw-West, direct ten noorden van de A4, zijn drie bedrijventerreinen gelegen: Het RID-gebied (Riekerhaven, IBM-terrein en de Driehoek), de Aletta Jacobs/ Vlaardingenvlaan en het Rieker Business Park (onderdeel van de Riekerpolder). Deze drie bedrijventerreinen worden samen het RID+ gebied genoemd. Voor dit gebied was geen actuele gebiedsvisie voorhanden.

De aanleiding voor het opstellen van een actuele visie voor het RID+ gebied is gelegen in de in april 2012 door de deelraad vastgestelde 'Startnotitie bestemmingsplan Nieuwe Meer en omgeving'. Hiermee is de opdracht gegeven tot het actualiseren van de vigerende RID-visie Slotervaart 1999. Een aantal uitgangspunten is hierbij opnieuw door de deelraad van Nieuw-West herbevestigd en één nieuw uitgangspunt is door de deelraad toegevoegd:

- de wens tot verdichting;
- de wens tot functiemenging met wonen;
- het doortrekken van de Sloterweg voor auto's naar de Schinkel;
- bedrijven tot maximaal milieuhindercategorie 2 toestaan (nieuw))

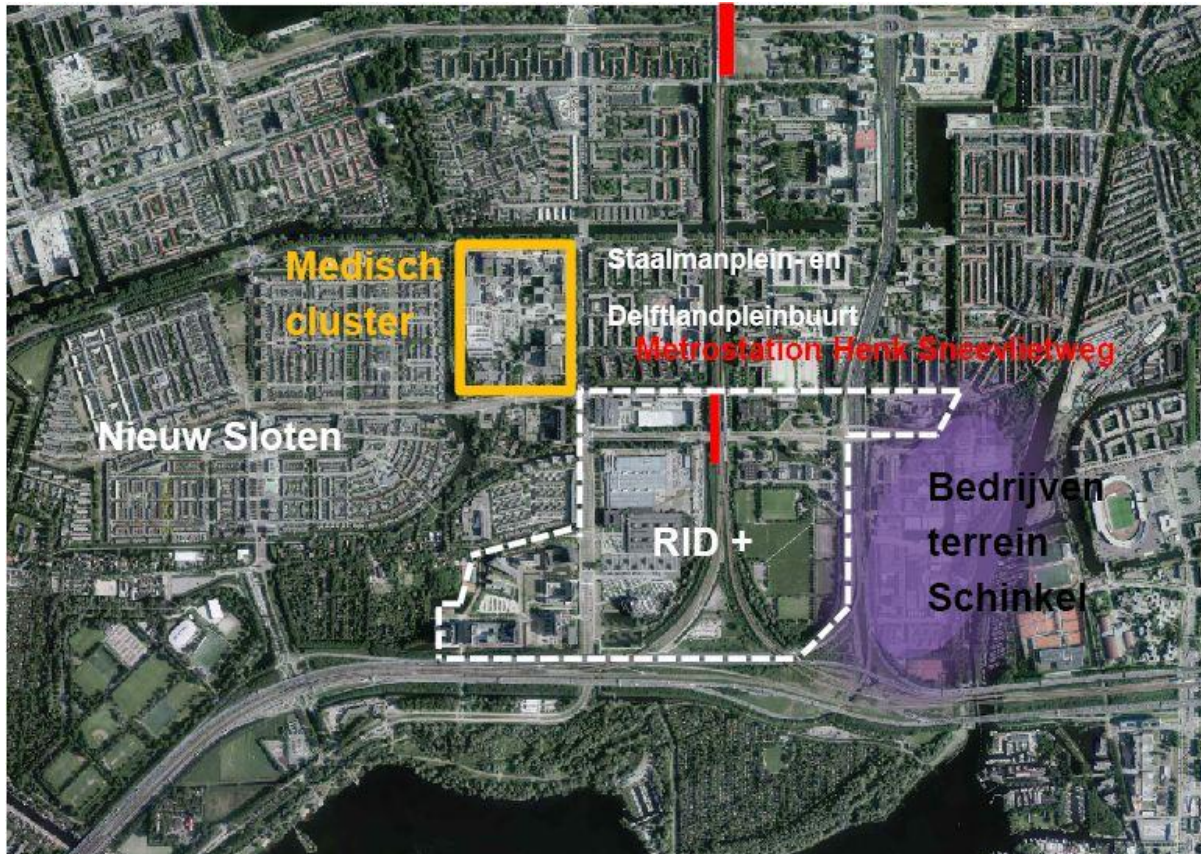
Positionering binnen de Metropoolregio

Op het schaalniveau van de Metropoolregio is het RID+ gebied strategisch gelegen tussen Schiphol en de Zuidas en maakt onderdeel uit van de zogenaamde 'airportcorridor'. Verschillende infrastructuurlijnen (A10-A4, metro en rail) komen op dit punt bij elkaar. Ook ligt het op steenworp afstand van de Amsterdamse binnenstad. Daarnaast kan deze zuidelijke punt van de spoorzone gezien worden als een nog te realiseren stedelijke vernieuwingsopgave binnen de Ringzone West. Tot slot grenst het gebied aan de vanaf de zuidkant komende Amsterdamse boscheg, met de A4 als scheidslijn.



Afbeelding: positionering RID+ gebied binnen Metropoolregio Amsterdam

Kijken we wat dichterbij huis dan zien wij rondom: het stedelijke vernieuwingsgebied Delflandplein-Staalmanplein (noordzijde), het medische cluster (noordwest), de woonwijken Park Haagseweg en Nieuw-Sloten (westzijde), aan de A4 (zuidzijde) en aan de A10 en bedrijventerrein Schinkel en aan de overkant van de Schinkel, het Olympisch Stadion (oostzijde).



Afbeelding: RID+ gebied en directe omgeving

Economische positionering

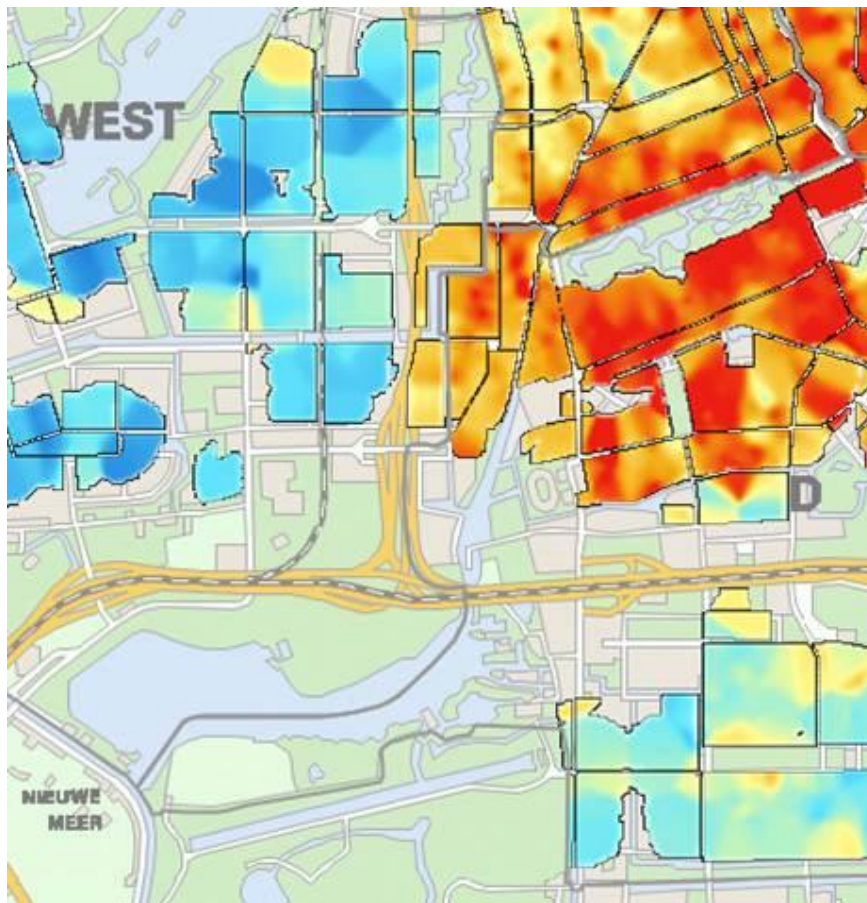
Schiphol en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn samen een belangrijke economische motor van de nationale economie en raken steeds meer met elkaar vervlochten. Strategische keuzes bij de verdere ontwikkeling van de Airportcorridor kan de synergie tussen luchthaven en regio nog verder versterken. Om de potenties van de Airportcorridor zo goed mogelijk te benutten, is het van belang de verschillende deelgebieden in samenhang te ontwikkelen en hun sterke punten te verbreden dan wel waar nodig de onderlinge complementariteit te zoeken. Drie punten zijn hiervoor in elk geval van belang:

1. Het realiseren van een hoogwaardig stedelijk milieu met een gemengd programma gericht op het specifieke karakter van dit (inter-)nationale gebied. Vooral voor de financieel-zakelijke dienstverlening, als de belangrijkste economische pijler van de MRA, en voor de creatieve zakelijke dienstverlening, als belangrijke pijler van het Topsectorenbeleid;

2. Investeren in en verbinden van het metropolitane landschap aan de stad (Oeverlanden Nieuwe Meer en SportAs), draagt bij aan de versterking van het internationale vestigingsklimaat;
3. Verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Daarbij is het realiseren van een verbinding – met tussenliggende haltes tussen Zuidas en Schiphol, langs de Airportcorridor gewenst.
Voor Nieuw-West is het van belang om eerst de ingezette ontwikkeling van station Lelylaan tot stedelijk OV Knooppunt (uitbreiding van 2 naar 4 sporen en status A locatie) te voltooien en daarmee de economische ontwikkeling van de zogenoemde ‘Westas’ af te maken alvorens de ontwikkeling van de verlengde Zuidas ter hand te nemen.

Tweedeling

De kaart van Amsterdam laat voor wat betreft verkoopwaarde van woningen een tweedeling zien binnen en buiten de ring. Aan de kant van de stad en het Olympische Kwartier behoren de huizenprijzen tot een van de hoogste binnen Amsterdam en aan de andere kant van de A10 in Nieuw-West tot de laagste. Door de gebieden onderling meer te verbinden (zowel fysiek) als programmatisch door bijvoorbeeld aan te sluiten bij de creatieve bedrijvigheid op de Schinkel - kan dit verschil worden verkleind.



Afbeelding: Verkoopwaarde woningen Amsterdam

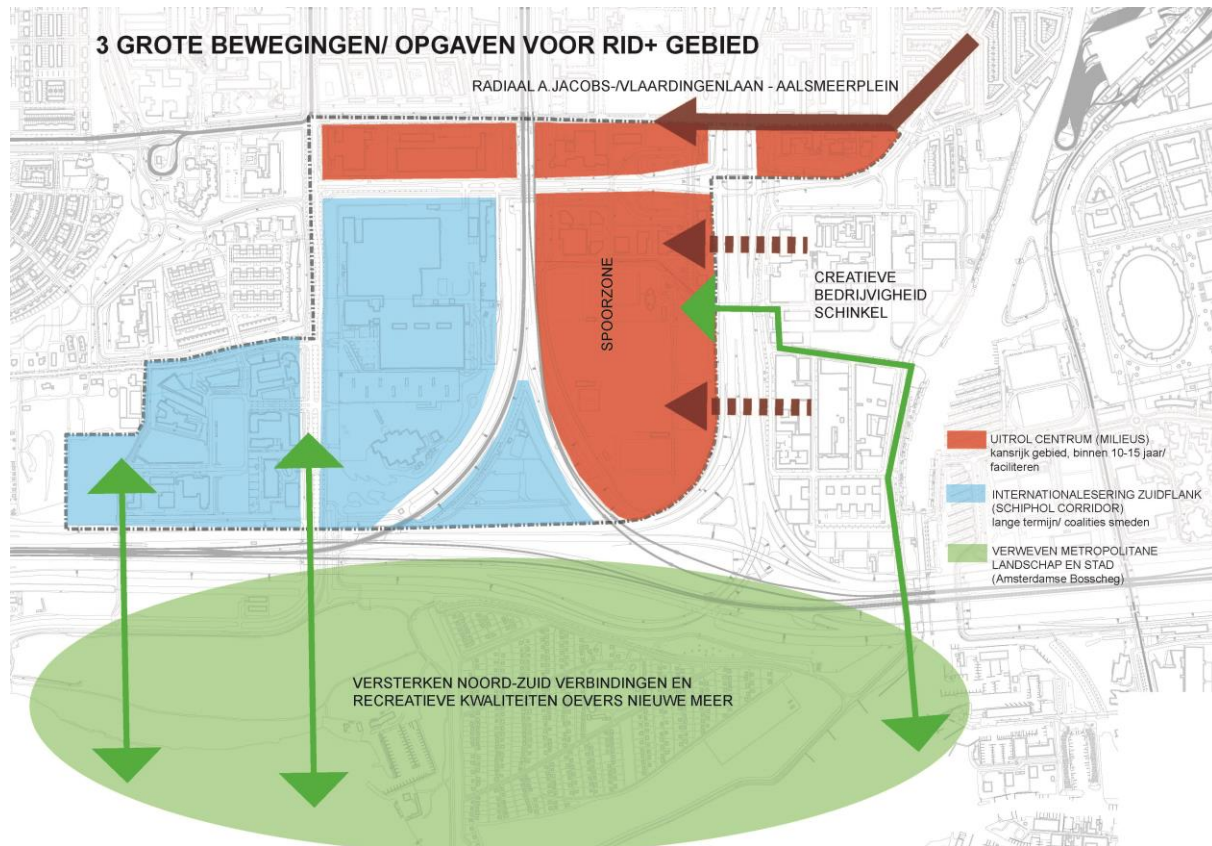
Trends

De steden groeien, worden steeds compacter en er is meer vraag naar centrale of goed bereikbare locaties voor zowel woningen als voor andere stedelijke functies. De transformatie van monofunctionele kantoorlocaties tot gemengde milieus maakt deel van de strategie van de gemeente Amsterdam om monofunctionele delen van de stad nieuwe leven in te blazen en te intensiveren. In deze tijd van de kenniseconomie, wordt door hoogopgeleide kenniswerkers steeds meer gevraagd om multifunctionele ruimtes en gebieden waar werk, vrije tijd en wonen met elkaar verweven zijn. Typische vrije tijd kwaliteiten zoals recreatie en natuur worden steeds meer bij de stedelijke functies betrokken, zodat de “natuur” meer “park” wordt en intensiever wordt gebruikt en aan de andere kant de aanwezigheid van groen bij stedelijke functies gewaardeerd wordt. De vraag naar kantoorgebouwen neemt door het nieuwe werken de komende jaren af en verandert naar kleinschaliger en flexibeler ruimtes. Steeds meer bedrijven houden het maken van zeer gespecialiseerd, innovatieve of trendgevoelige producten dichtbij zodat de lijn ontwerp - productie heel kort is. Bedrijven worden schoner en geluidsarmer en dit maakt menging met wonen of andere functies mogelijk. Om bij de stad “te horen” moeten mensen ook het gevoel hebben dat zij met de stad verbonden zijn door directe en aangename verbindingen met het centrum, vooral met de fiets en met de OV. Mobiliteit en de kwaliteit hiervan neemt in belang toe.



Afbeelding: Vogelvlucht RID+ gebied

Drie grote bewegingen



Afbeelding: drie grote bewegingen

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 worden vier grote bewegingen beschreven. Drie van deze bewegingen of grote opgaven, raken de ontwikkeling van het RID+ gebied:

1. De uitrol van het centrum

Door het stimuleren van de uitrol van het centrum kan handen en voeten worden gegeven aan de wens tot functiemenging en verdichting in de 'Ringzone'. Dit kan op twee manieren. In de eerste plaats door de radiaal Aalsmeerweg via de Vlaardingenlaan en Aletta Jacobslaan door te trekken naar Nieuw-West en te transformeren tot een stadsstraat. De Henk Sneevlietweg leent zich hier minder voor omdat deze meer geldt als een afslag van de A10 met maar weinig adressen aan de straat, een snelle autoroute. Het gaat hierbij zowel om de stedenbouwkundige begeleiding van de route (rooilijnen, wegprofielen, opvullen open ruimtes/onderbrekingen) als om het concentreren van programma direct aan de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan.

2. De internationalisering van de Zuidflank

Het RID-gebied en het Rieker Business Park liggen in zogenaamde "Airportcorridor" aan de A10- A4, het spoor en de metro, waar de ontwikkeling van hoogwaardige Schipholgebonden kantoren en bedrijven wordt beoogd. De locatie is hierdoor duidelijk zichtbaar en is goed ontsloten met de auto. De OV- bereikbaarheid zou op termijn verbeterd moeten worden om als volwaardig deel van deze "corridor" te kunnen functioneren.

De mogelijke verlenging van de metro of het railnetwerk naar Schiphol – en de aanleg van een nieuw station Riekerpolder/ Nieuwe Meer ter hoogte van de Johan Huizingalaan - zou het gebied op de lange termijn beter bereikbaar kunnen maken. Het voorgestelde tracé voor de Westtangent, een snelle OV-verbinding tussen Schiphol en Sloterdijk loopt vooralsnog helaas niet langs het Rieker Business Park. Dit is een gemiste kans.

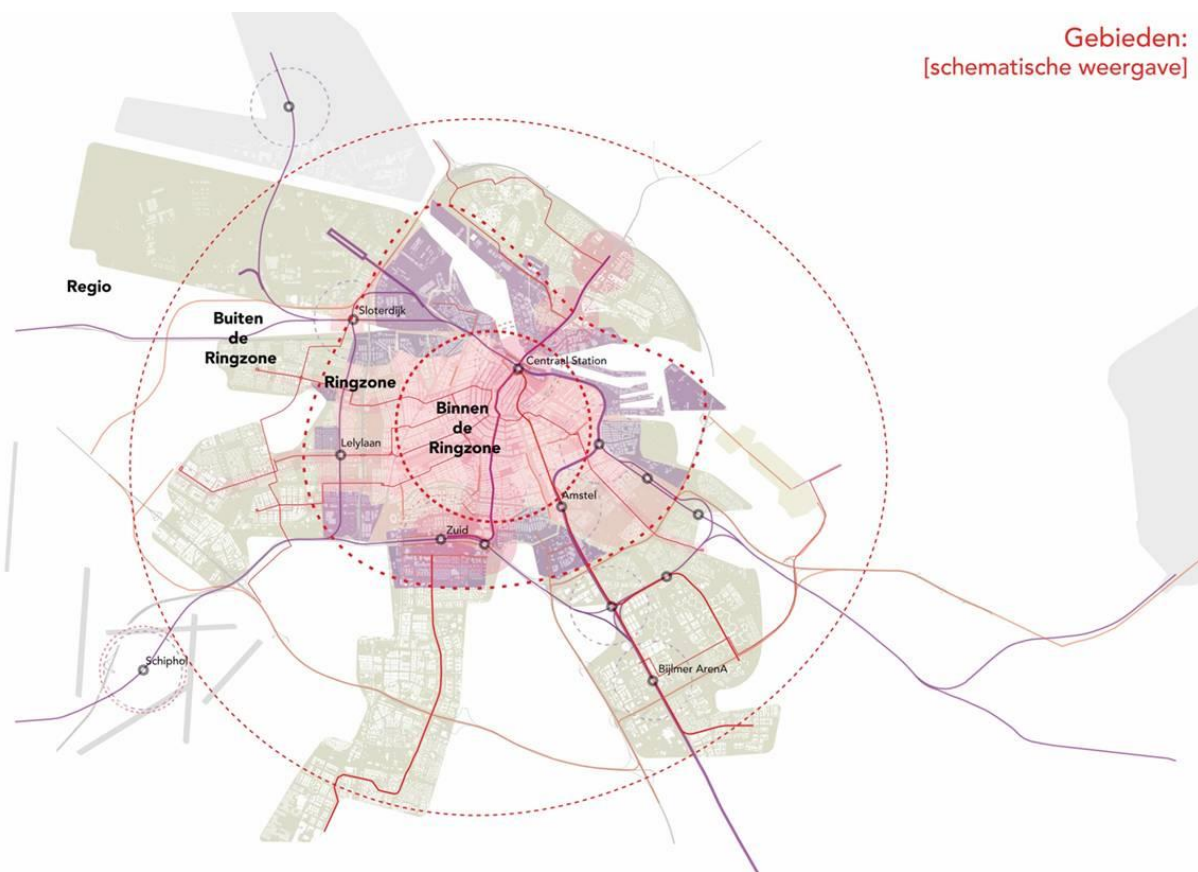
Verbetering van de bereikbaarheid kan het gebied aantrekkelijker maken voor verdere verdichting en het toevoegen van nieuwe functies waarmee de monofunctionaliteit van dit werkgebied kan worden doorbroken. Een snelle verbinding met de binnenstad en de stedelijke (culturele) voorzieningen is voor met name de woonfunctie een belangrijke voorwaarde. Andere gebieden in de “Airportcorridor”, zoals de Zuidas, hebben een duidelijk profiel: daar gaat het vooral om een hoge statuslocatie voor internationale hoofdkantoren voor zakelijke dienstverlening, optimaal bereikbaar met het OV. Schiphol Centrum heeft het profiel “Airport City” mee gekregen: hier is vooral de nabijheid van de luchthaven van betekenis. De vraag is wat het profiel/de identiteit zou moeten zijn van het Rieker Business Park, het IBM-terrein en de Riekerhaven.

3. De verweving van het metropolitaanse landschap met de stad.

Het RID+ gebied ligt vlak bij het Nieuwe Meer dat als een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor wonen en werken in het RID+ kan gaan functioneren. Veel economische sectoren zijn tegenwoordig footloose. Bedrijven volgen hun werknemers naar plaatsen waar zij graag willen wonen. Het gaat dan vooral om de kwaliteit van het leefmilieu en hierbij zijn vooral de aanwezigheid van groen en stedelijke voorzieningen (cultuur) van doorslaggevend belang. De groen-recreatieve kwaliteiten van het Nieuwe Meer kunnen hier als een ‘unique selling point’ worden gezien. Hiervoor moet het Nieuwe Meer zich ontwikkelen tot een aantrekkelijk stadspark. De Amsterdamse Bosscheg zou beter moeten worden aangehecht aan Nieuw-West (RID+ gebied, Park Haagseweg en Nieuw Sloten). Hiervoor zijn goede noord-zuid verbindingen nodig en een versterking van de groen-recreatieve kwaliteiten van de Oevers van het Nieuwe Meer. En daarnaast zijn er betere verbindingen nodig van het Nieuwe Meer naar het Amsterdamse Bos.

Strategisch Plan

Het nog niet vastgestelde Strategisch Plan van Amsterdam (uitwerking van de Structuurvisie van Amsterdam 2040) laat zien dat er de komende 10 jaar vooral dynamiek te verwachten is in de Ringzone, rondom de A-10 in het gedeelte onder het IJ. Investerings zullen hier naar verwachting het meest kansrijk zijn. Het RID+ gebied valt binnen deze Ringzone. De Riekerhaven valt zelfs onder twee opgaven: 'Internationalisering van de Zuidflank' en het 'Uitrol van het centrumgebied', waarbij de 'Uitrol' waarschijnlijk sneller in de tijd zal gaan dan de ontwikkeling van de 'Airportcorridor' Mogelijk kunnen beide ontwikkelingen elkaar in de toekomst gaan versterken.

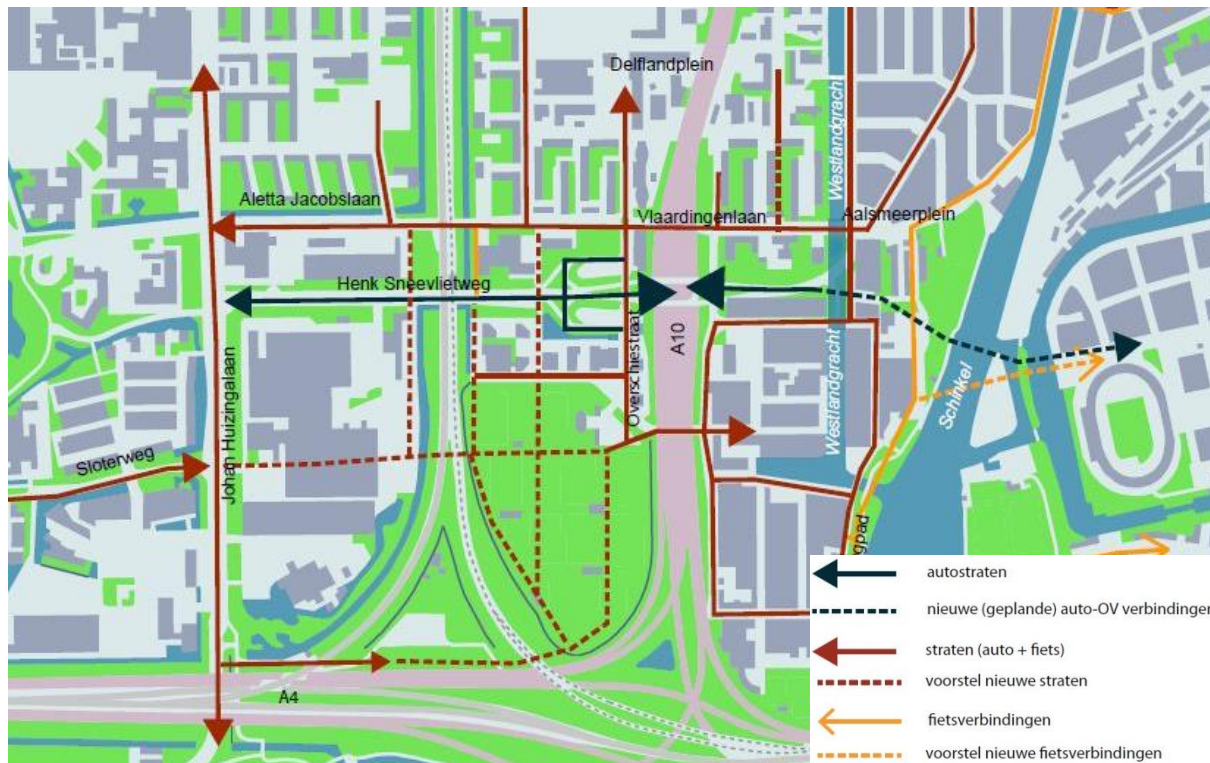


Afbeelding: ringzone Strategisch Plan

De ringspoordijk zal hier – ook door het ontbreken van oost-west verbindingen van en naar het centrum - als een soort “scheidingslijn” werken wat betreft de dynamiek in het gebied. Op de kaart van het Strategisch Plan is te zien dat de 'Ringzone' uit het Strategisch Plan ook het IBM-terrein en de Aletta Jacobslaan omvat in tegenstelling tot de 'Spoorzone' die binnen stadsdeel Nieuw-West vaak wordt gehanteerd, die is gelegen tussen de A10 en het Ringspoor.



Afbeelding: kaart gebiedsvisie RID+



Afbeelding: visie fiets- en auto ontsluitingen

Opgaven per deelgebied

De ontwikkelingen in dit gebied zullen de komende jaren (tot het moment van doortrekken van de Sloterweg) waarschijnlijk eerder aan de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan plaatsvinden dan op het IBM-terrein en het Rieker Business Park. Grootschalige ontwikkelingen in de stad zijn de komende jaren niet meer te verwachten. Kleinschalige transformatie van bestaande gebouwen of initiatieven voor nieuwe (kleine) ondernemingen zijn nog steeds wel mogelijk vooral rondom de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan en Overschiestraat. Transformatie en intensivering gaan vaak ook samen met een andere menging van functies dan in de huidige situatie. Opties voor hergebruik zijn er voldoende in bestaande leegstaande of verouderde kantoorgebouwen, maar sloop en nieuwbouw is ook denkbaar. De introductie van wonen in tot nu toe monofunctionele werkgebieden (zoals het Rieker Business Park) is de grootste uitdaging, niet alleen om milieutechnische redenen maar ook omdat de kwaliteit van de leefomgeving en het sociale veiligheidsgevoel van belang zijn. Studenten en de toepassing van (woon-)concepten als "solids" kunnen het begin van het transformatie proces inluiden. Het introduceren van wonen betekent uiteraard niet dat het gebied een monofunctioneel woonkarakter moet krijgen.

Riekerhaven

Voor het noordelijke deel, de Overschiestraat wordt gestreefd naar wonen, werken en voorzieningen, net als bij de Aletta Jacobs/Vlaardingenlaan (i.v.m. nabijheid metrohalte). Voor het zuidelijke deel van het gebied, het voormalige sportpark Riekerhaven streeft het stadsdeel naar menging van wonen, werken en commerciële sport/recreatie. Nieuwe kantoorruimte behoort hier niet tot de mogelijkheden.

De Overschiestraat kent relatief betaalbare kantoorruimte geschikt voor transformatie. Solids (gebouwen waar bedrijven en/of woningen mogelijk zijn) zijn hier kansrijk door de goede bereikbaarheid en het zicht vanaf de snelweg. Hier liggen ook kansen om aan te sluiten bij de creatieve bedrijvigheid op bedrijventerrein Schinkel, waar naast stadsverzorgende bedrijvigheid ook veel creatieve bedrijvigheid is gevestigd in kantoorpanden. Op deze wijze kan de Riekerhaven een 'steppingstone' gaan vormen tussen het bedrijventerrein Schinkel aan de ene kant en het voormalige Acta aan de andere kant. Ook kan aan transformatie naar maatschappelijke functies en horeca/hotel worden gedacht.

Voor het zuidelijke deel van het gebied, het voormalige sportpark, wordt uitgegaan van wonen en werken en commerciële sport/recreatie. Een combinatie van bedrijvigheid en woningbouw op de schaal zoals in Noord(Buiksloterham) lijkt een goede mogelijkheid. De menging met bedrijvigheid of andere functies (in ieder geval op begane grond) is het uitgangspunt. De bouwtypologie van de Delflandpleinbuurt (gesloten bouwblokken met 4 a 6 bouwlagen met collectieve woningbouw) lijkt een formule die in ieder geval aan de noordkant van de Riekerhaven kan worden toegepast. Gesloten bouwblokken zijn voor het hele gebied uitgangspunt in verband met de geluidhinder. Woontorens zijn hierdoor ook niet mogelijk. Eengezinswoningen op grotere schaal liggen hier minder voor de hand in verband met de gewenste dichtheden, vergelijkbaar met de stedelijke woonmilieus van de spoorzone. Het zuidelijk deel van de Riekerhaven is door de combinatie van geluid uit de A-10, A4 en rail een moeilijke locatie voor woningbouw. Hier hebben sport en recreatie functies voorkeur. De realisatie van een goede commerciële sportvoorziening zou een belangrijke bijdrage aan de 'placemaking' van deze locatie kunnen betekenen. Ook tijdelijke functies zouden hieraan een bijdrage kunnen leveren.

Bij de Riekerhaven is het verfijnen van de schaal essentieel voor de introductie van nieuwe (kleinschalige) functies. De herinrichting van de openbare ruimte speelt hierin een essentiële rol. Goede verbindingen met de omliggende buurten zijn hiervoor van belang. In noordelijke richting is de relatie met de Vlaardingenvlaan en de Henk Sneevlietweg van belang. Een goed oost-west fietspad over Riekerhaven als waardevol landschappelijk element en de continuering onder de A10 door als snelle fietsverbinding met een brug over de Schinkel naar het Olympisch Quartier en rest van de stad zou ook een belangrijke impuls voor het gebied kunnen betekenen. Hierbij zouden de volgende uitgangspunten gehanteerd moeten worden:

1. Verbetering van de relatie Overschiestraat –Schinkel door een betere aansluiting van de oost-west verbindingen op de bestaande tunnel alsmede het verwijderen van de hekken bij de entree van het voormalige sportpark;
2. Een nieuwe verbinding met Henk Sneevlietweg langs het metrotalud;
3. Transformatie van het huidige fietspad naar de Vlaardingenvlaan (onder de Henk Sneevlietweg door) tot nieuwe autoweg;
4. Behouden van de bestaande bomenstructuur in het gebied. Bij een mogelijke verlenging van de Sloterweg moet hiermee rekening worden gehouden.

Goede fietsverbindingen naar de oevers van het Nieuwe Meer en een stevige impuls in de groenrecreatieve kwaliteiten aldaar zouden kunnen bijdragen aan een positief imago van de Riekerhaven als woon-werkgebied en daarmee een belangrijke vestigingsplaatsfactor worden voor werkenden in creatieve beroepen en kenniswerkers. Er zijn echter geen directe (fiets)verbindingen met het recreatieve gebied. Er is slechts één fietsroute die loopt via het

bedrijventerrein Schinkel. Op de lange termijn zou een extra verbinding via de Driehoek naar de Johan Huizingalaan onder de railinfrastructuur een goede aanvulling kunnen vormen.

IBM-terrein en doortrekken Sloterweg

Op het IBM-terrein is het de verwachting dat het noordelijk gelegen datacentrum (Global Switch) en het zuidelijk gelegen voormalig IBM-hoofdkantoor – thans gemeentelijk monument – zullen blijven. Global Switch wil ook graag uitbreiden op korte termijn op de huidige kavel. Gelet op de wens van het stadsdeel tot functiemenging is dit alleen wenselijk als de geluidhinder hierdoor niet toeneemt. Als Global Switch ooit zou vertrekken is – gelet op de nabijheid van het metrostation - ook wonen op deze plek denkbaar (zoals in de Ontwikkelingsvisie RID van voormalig Slotervaart al werd voorgestaan). In het zuidelijk gelegen voormalige IBM kantoor zijn naast kantoor, ook andere functies denkbaar, zoals bijvoorbeeld wonen of Horeca/hotel.

In het middengebied staat de IBM hal, waar op de lange termijn sloop-nieuwbouw ten behoeve van wonen en andere kleinschalige en intensievere functies gewenst is. Het doortrekken van de Sloterweg kan dan ook dan ter hand worden genomen. Een vorm van functiemenging met woningen en bedrijven naast elkaar of op één kavel of binnen één pand is mogelijk. De maximale bouwhoogte zou niet meer dan 15-20m moeten worden om een goede samenhang met de directe omgeving te bevorderen. Losse gebouwen, zoals de lintbebouwing aan de Sloterweg en torens zijn op deze locatie, als gevolg van de geluidsbelasting vanaf het spoor, niet mogelijk. Eengezinswoningen zijn ook denkbaar als hiermee stedelijke dichtheden worden bereikt door toepassing van een minimale bouwhoogte van vier lagen. Een extra wegontsluiting vanaf de Henk Sneevlietweg is wenselijk in verband met de toevoeging van meer en verschillende functies aan de verlengde Sloterweg. Voor deze extra ontsluiting naar het IBM-terrein is verplaatsing van de stadsdeelwerf noodzakelijk.

Belangrijke aanleiding voor de wens tot doortrekken van de Sloterweg naar het bedrijvengebied Schinkel voor zowel auto als fiets is dat het stadsdeel de barrièrewerking van het RID terrein wil doorbreken. Punten van nader onderzoek zijn hierbij het voorkomen dat de Sloterweg een sluiproute wordt, relatie met ontwikkeling radiaal Aletta Jacobs-/ Vlaardingenlaan en de verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein Schinkel.

Vooralsnog kunnen de IBM-hal/kantoor andere functies krijgen die bijdragen aan verlevendiging van het gebied. In het bestemmingsplan worden voor de hal bedrijven tot en met milieucategorie 2 alsmede kleinschalige bedrijven geschikt voor gebieden met functiemenging mogelijk gemaakt. Hierbij zou bijvoorbeeld ook gedacht worden aan kleine productiebedrijfjes als nieuwe trend in de economie om de productie dicht bij de ontwerplijn te kunnen brengen (bijvoorbeeld ICT bedrijfjes die goed aansluiten bij het naastgelegen Global Switch). Ook eenvoudige zelfstandige horeca (categorie A lunchroom) wordt alvast in het bestemmingsplan opgenomen. Voor andere typen horeca (restaurant, nachthoreca, zalenverhuur etc) is net als voor maatschappelijke functies en wonen, meer onderzoek vereist en zou na vaststelling van dit bestemmingsplan nog een aparte planologische procedure moeten worden doorlopen. Bedrijven in een hogere milieucategorie dan 2, zelfstandige kantoren en zakelijke dienstverlening (kantoor met baliefunctie) worden hier niet mogelijk gemaakt. In de 'Kantorenstrategie Amsterdam' is voor het RID-terrein 60.000 m² bvo kantooruimte geschrapt. Ook PDV en GDV en detailhandel zijn niet mogelijk op basis van het detailhandelsbeleid.

De Driehoek

In de Driehoek wordt ingezet op werken en/of voorzieningen. Hier kunnen zowel 'Not In My Back Yard' (NIMBY) functies – al dan niet tijdelijk - een plek krijgen (bijv. hondensport of de stadsdeelwerf, disco/club), maar er kan ook gedacht worden aan een iconisch gebouw op deze zeer goede zichtlocatie (bijvoorbeeld t.b.v. leisure). Verder kan gedacht worden aan een windmolen, reclamemast enz.



Afbeelding: Visiekaart deelgebied RID

Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan

Voor het gebied tussen de Aletta Jacobs – Vlaardingenlaan en de Henk Sneevlietweg is menging van wonen, werken en voorzieningen gewenst. Door de goede OV- en autobereikbaarheid en de locatie aan de A10 en de metro is het gebied kansrijk voor alle soorten (stedelijke) functies om zich hier te vestigen, zoals bijvoorbeeld hotels. Dit kan zowel middels transformatie als door middel van sloop/nieuwbouw. Het initiatief van Corendon voor een hotel aan Aletta Jacobslaan 7 past hier goed in.

Het stadsdeel streeft naar meer flexibiliteit in functies strook en wil wonen voor de gehele strook op termijn ook mogelijk maken. De ligging tegen stadsdeel Zuid aan en nabij de VU maakt het Noordoostelijk deel zeer geschikt voor doelgroepen die op een hoog stedelijk woonmilieu afkomen maar niet de middelen hebben om zich binnen de ring te vestigen. Hier zijn dus met name kansen voor appartementen in de middeldure huur en (of goedkope) koop, studentenhuisvesting, kluswoningen, short stay-achtige woonvormen of solids. Het ontwikkelen van de Aletta Jacobs – Vlaardingenlaan – Aalsmeerplein tot een volwaardige radiaal/stadsstraat is de ambitie. Hierin is een volwaardige OV verbinding door deze straat van belang. Dit kan ook de functies aan deze straat versterken. Ook moet hierbij meer aandacht zijn voor de inrichting van het Aalsmeerplein, de aansluiting op de snelweg (Henk Sneevlietweg) en het Schinkel gebied. Op de lange termijn moet ook nagedacht worden over de ontsluiting met de autotunnel of brugverbinding Henk Sneevlietweg – Stadionweg onder/over de Schinkel naar het Olympisch Kwartier in stadsdeel Zuid. Henk Sneevlietweg zal in ieder geval een belangrijke verkeersader blijven.



Afbeelding: visiekaart deelgebied Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan

Om het gebied te transformeren en intensiveren is van belang de verweving met het bestaande stedelijke weefsel te verbeteren. Daarin zijn de volgende doelen van belang:

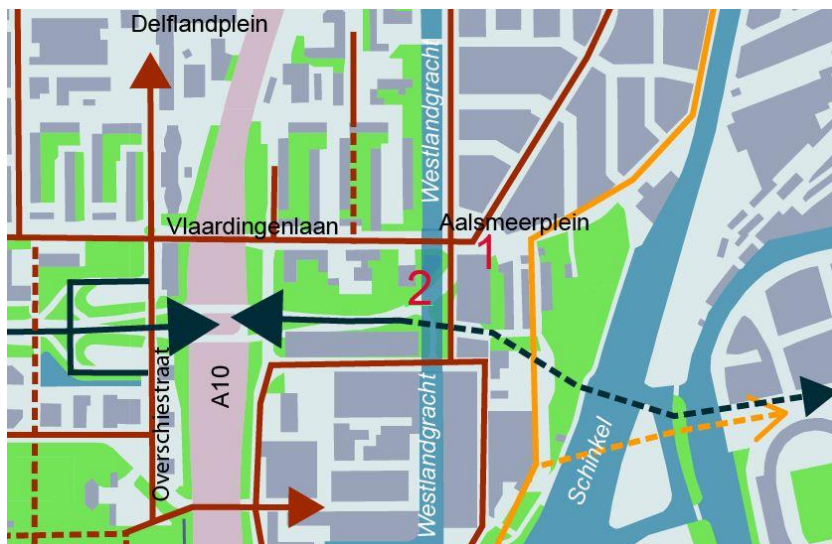
1. Het Aalsmeerplein is de schakel met het centrumgebied. De verstedelijking en inrichting van het Aalsmeerplein zijn essentieel voor een natuurlijke uitrol van deze radiaal/stadsstraat richting de Vlaardingenlaan/Aletta Jacobslaan. Op termijn loopt de Henk Sneevlietweg door in de toekomstige verbinding (in de vorm van een tunnel of brug) met Zuid (Olympische Kwartier). De inrichting en aantakking van deze weg met het

plein zou dan grondig aangepast moeten worden. Het Aalsmeerplein zal door deze directe verbinding met Zuid minder autoverkeer te verwerken krijgen.

2. Het doorverbinden van het water van de Westlandgracht onder de Vlaardingenlaan en de Henk Sneevlietweg en het bevaarbaar maken (doorvaarbare bruggen) is hierbij van belang. Een zichtlijn in noord-zuidrichting langs het water van de gracht moeten worden gecreëerd en versterkt door middel van bebouwing. Het Aalsmeerplein wordt hierdoor dan beter gekoppeld aan de nieuwe verlengde Henk Sneevlietweg door een nieuwe straat parallel aan de Westlandgracht. Deze nieuwe straat sluit aan op de (niet alleen voor autoverkeer) de Anthony Fokkerstraat en de Schinkel.



Afbeelding: Aalsmeerplein huidige situatie



Afbeelding: Aalsmeerplein gewenste situatie

Rieker Business Park

Het stadsdeel streeft naar het behouden van het Rieker Business Park als hoogwaardige kantoren en bedrijvenlocatie en het beter te integreren met de omliggende gebieden. De vraag is echter hoe wij dit project kunnen afmaken, nu de vraag naar kantoren er niet meer is, veel gebouwen leeg staan en nog een aantal kavels braak ligt. Een belangrijke wens hierbij is het doorbreken van de monofunctionaliteit, in elk geval met wonen en/ of voorzieningen.

De noordkant van het gebied ligt tegen Park Haagseweg aan, een geslaagd gezinsmilieu waar in Amsterdam veel vraag naar is. De woonfunctie op het Rieker Business Park kan daarmee goed aansluiten op die aan de Sloterweg. Een voor de hand liggende eerste stap is de transformatie van leegstaande kantoorpanden (bijvoorbeeld t.b.v. studentenhuisvesting, kluswoningen of short stay ten behoeve van expats) aan de noordzijde. Om het Rieker Business Park langzaam verder te laten verkleuren naar een gemengd gebied kan ook aan nieuwbouw worden gedacht. De zuidkant ligt relatief dichtbij de snelweg waardoor geluidhinder hier een aandachtspunt wordt. Naast wonen kan er ook aan andere functies zoals (kleinschalige) bedrijven, horeca of maatschappelijke voorzieningen en (indoor-)sport worden gedacht. Verder vloeien de functies wonen en werken in toenemende mate in elkaar (beroep of bedrijf aan huis, solids). Een solid (gebouw met flexibele bestemmingen) kan kleinere bedrijven naar een hoogwaardige kantoorgebied trekken en de menging met de woonfunctie een impuls geven.

In ieder geval heeft het Rieker Business Park een duidelijker profiel of identiteit nodig en is een directe OV-verbinding met de stad (station Zuid-WTC) en Schiphol een noodzakelijke voorwaarde voor verdere ontwikkeling. Op dit moment is de meerwaarde van de locatie vooral te danken aan de zichtbaarheid en de goede ontsluitingen met de A4 en A10. Waarin onderscheidt het Rieker Business Park zich nu van de Zuidas of van Schiphol? Of van andere bedrijventerreinen binnen Amsterdam? En versterken de (privaatrechtelijke) afspraken met SADC over Schipholgebondenheid (en bijvoorbeeld de gerichtheid op financieel of creatief zakelijke dienstverlening) de identiteit van het gebied? Of kan dit beter worden losgelaten? Of zou voor de ontwikkeling van het gebied beter worden ingezet op het maken van het Rieker Business Park tot een geïntegreerd stuk stad in plaats van een enclave met functies die geen relatie hebben met de directe omgeving: de nabijheid van de stad met alle mogelijke (culturele) voorzieningen, de nabijheid van de luchthaven, het Siegerpark en de groen-recreatieve kwaliteiten van het Nieuwe Meer als 'unique selling point' maken het Rieker Business Park het tot een potentieel succesvol gemengd werk-woongebied. Hiervoor moet het Nieuwe Meer zich ontwikkelen tot een aantrekkelijk stadspark met een goede toegankelijkheid en moeten de OV-verbindingen met de stad en de luchthaven aanzienlijk verbeterd worden. Nieuwe functies in het Rieker Business Park kunnen ook betekenis hebben voor het voorzieningenniveau van de aangrenzende woonwijken Nieuw-Sloten en Park Haagseweg.

Op de korte termijn en lange termijn zijn hiervoor diverse aanpassingen nodig:

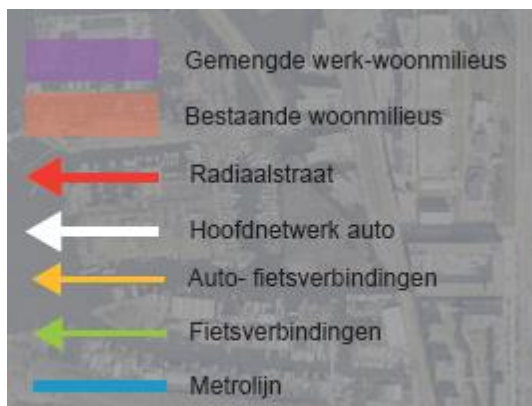
1. Voorzieningen voor bewoners van Nieuw-West én bewoners en gebruikers van Riekerpolder

Bij voorzieningen waar bewoners van Nieuw-West en Zuid gebruik van kunnen maken kan gedacht worden aan: zakelijke dienstverlening, bedrijven met balie functies, scholen, opleidingsinstituten, een art-house bioscoop en dergelijke. Kunstenaars uit de omgeving (van één van de broedplaatsen) kunnen hier misschien ook een rol in spelen. Voor

werknemers en toekomstige bewoners zijn er ook horeca voorzieningen nodig. Naast een horecavoorziening op het Waterplein kan in de beginfase ook aan tijdelijke of mobiele voorzieningen gedacht worden.

2. Hogere parkeernorm en openbare parkeerplaatsen voor bezoekers
Parkeervoorzieningen moeten gefaciliteerd worden als er vraag naar is. Het overloop parkeren moet worden teruggedrongen. Parkeergarages (ondergronds) of parkeergebouwen (bovengronds) moeten goed worden ingepast in de omgeving zodat het straatbeeld en de openbare ruimte veilig en prettig blijven. Parkeren op braakliggende kavels ontsiert de omgeving.
3. Aanpak van de openbare ruimte
Het centrale 'Waterplein' moet aangelegd worden als het hart van het gebied (met inbegrip van parkeren voor bezoekers in de openbare ruimte en horeca). Op het plein en in de straten moet openbaar parkeren voor bezoekers mogelijk worden gemaakt. Voor het flexibiliseren van het gebruik van het gebied is ook flexibilisering in het gebruik van de openbare ruimte nodig.
4. Tijdelijke invulling leegstaande kavels
Leegstaande kavels zouden ingericht kunnen worden met groen, sport en speelvoorzieningen: planten, bomen maar ook met tijdelijke functies als ze passen in het karakter van het gebied. Goede voorbeelden van tijdelijke invullingen zijn bijvoorbeeld de zuidoostzijde van station Sloterdijk en de Mahlerlaan in Zuid, dichtbij het Zuid-WTC Station. Op deze wijze kan ook de samenhang met de buurt worden versterkt door de bewoners bij het gebied te betrekken. Aan de Zuidas zijn bewoners en leerlingen van scholen in de buurt uitgenodigd om een stuk openbare ruimte in te zaaien. Bij Sloterdijk hebben leerlingen van een Hout en Meubileringscollege banken gemaakt die nu in de tijdelijk ingerichte openbare ruimte staan.
5. Verbeteren OV korte termijn
Er is - ongeacht de verdere ontwikkelingsrichting voor Riekerpolder - op korte termijn een verbetering van de OV-bereikbaarheid nodig. Eén mogelijkheid zou het aanpassen van de geplande route voor de HOV Westtangent kunnen zijn, via de Johan Huizingalaan in plaats van via de Anderlechtlaan. Een andere mogelijkheid is de Zuidtangent (lijn 310 van Zuid-WTC naar Schiphol) te laten stoppen bij de afslag van de A4 bij de Anderlechtlaan. Het verleggen van bestaande routes (tram 2 naar CS of bus 18 naar Marnixstraat) of het toevoegen van nieuwe buslijnen, ten minste tijdens de spitsuren, of/en het frequenter laten rijden van bepaalde (bestaande) lijnen zoals bus 145 (Marnixstraat- Hoofddorp) of bus 195 (Lelylaan - Schiphol).
6. Verbeteren OV langere termijn
Op langere termijn is een structurele verbetering van het OV noodzakelijk. De aanleg van een NS of metrostation bij Riekerpolder/Nieuwe Meer is van groot belang voor de verdere ontwikkeling van (als het goed is) dan reeds ontstane woon-werkmilieu. Het kan ook bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het recreatiegebied aan de noordelijke oever van het Nieuwe Meer, dat zo ook beter kan worden ontsloten. Het gevaar van verdichting van de Oeverlanden is dan ook niet meer aanwezig omdat de

vervoerswaarde voor een nieuw station tegen die tijd dan waarschijnlijk reeds aan de noordkant van de A4 gerealiseerd is (Riekerpolder, RID-gebied).



Afbeelding: Visiekaart Rieker Business Park

4.3 Stedenbouwkundige Visie Sloterweg



Aan de Sloterweg is een natuurlijk proces van verdichting aan de stadsrand aan de gang. Het stadsdeel is van mening dat dit met respect voor het historisch karakter van het bebouwingslint dient te gebeuren. Uitgangspunt is dat de openheid van het gebied, het groene karakter en de doorzichten naar het groene achterland behouden blijven. In paragraaf 2.4.4 is het ruimtelijk systeem en het karakter van de Sloterweg beschreven. Om het karakter van de Sloterweg te behouden zijn een aantal stedenbouwkundige principes vertaald in toetsbare bouwregels voor het bestemmingsplan.

Bouwvlakken

De gebouwen aan de Sloterweg staan op zogenaamde bouwpercelen. Dit zijn de percelen die door de kavelsloten van elkaar en van het achtergelegen groen zijn gescheiden. Het zijn de 'eilandjes' met daarop één of meerdere woningen en kadastrale percelen.

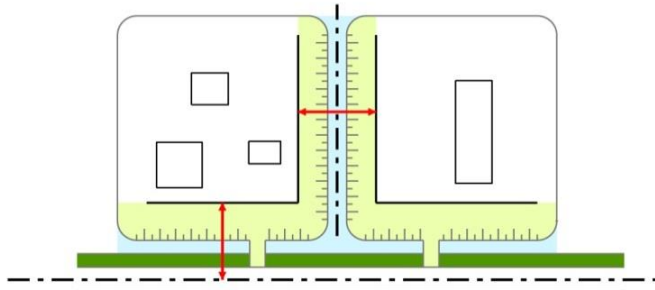
In principe is per bouwperceel één bouwvlak bepaald, ongeacht de verdeling van het bouwperceel door meerdere kadastrale percelen. In de meeste gevallen wordt een bouwvlak gedeeld door meerdere woningen en kadastrale percelen. Er liggen aan de Sloterweg echter vier bouwpercelen van uitzonderlijk grote omvang, namelijk nummer 781 t/m 795, nummer 995 t/m 1012, nummer 1047 t/m 1075 en nummer 1118 t/m 1148. Deze drie bouwpercelen zijn opgedeeld in twee bouwvlakken, om te voorkomen dat bouwmogelijkheden worden beperkt, terwijl er stedenbouwkundig geen noodzaak is om deze beperking op te leggen. Bij het opdelen

is een onderlinge afstand van 10 meter aangehouden. De uiterste bebouwingsgrenzen van de bouwvlakken zijn bepaald aan de hand van onderstaande afstandsnormen.

20 meter regel

In de huidige situatie heeft de bebouwing een gepaste afstand tot de Sloterweg, waardoor de percelen een ruim en groen voorerf hebben. In een beperkt aantal gevallen staan de woningen dichters aan de Sloterweg. De voorerven dienen zoveel mogelijk onbebouwd te blijven. Tussen de hartlijn van de Sloterweg en het bouwvlak wordt daarom een afstand van 20 meter in acht genomen.

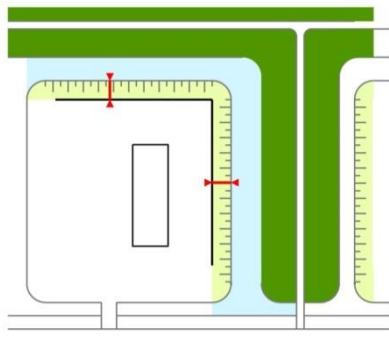
Daarnaast vormen de kavelsloten en brede groene oevers prachtige zichtlijnen naar het groene achterland. Ook de zichtlijnen over de kavelsloten tussen de bouwpercelen zoveel mogelijk onbebouwd te blijven. Daarom wordt de afstand tussen de uiterste bebouwingsgrenzen tussen twee bouwpercelen gehouden op 20 meter, gerekend met 10 meter afstand aan weerszijden de erfgrans.



Afbeelding: 20 meter, vrijhouden voorerf en zichtlijn kavelsloot.

5 meter regel

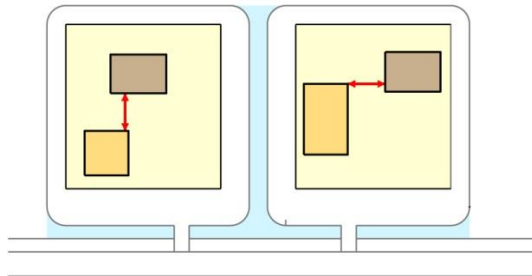
Achter de bouwpercelen ligt het groene achterland. Deze groene landschappelijke elementen 'steken' her en der tussen de percelen door, waardoor er brede zichtlijnen zijn ontstaan tussen Sloterweg en het achterland. De bouwpercelen worden van deze groene parken en paden gescheiden door brede kavelsloten en groene oevers. Om het groene karakter van de oevers aan deze groene parken en paden te behouden wordt een afstand van 5 meter tussen de uiterste bebouwingsgrens en de waterkant in acht genomen.



Afbeelding: 5 meter, vrijhouden oevers.

10 meter regel

In de huidige situatie staan de gebouwen met ruime onderlinge afstand op de percelen. Om te voorkomen dat het bestemmingsvlak wordt volgebouwd met een voor het oog aaneengesloten bebouwing, moet minimaal 10 meter afstand tussen bestaande en nieuw op te richten gebouwen blijven.

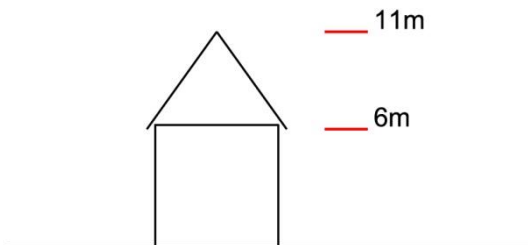


Afbeelding: 10 meter, onderlinge afstand opstellen.

Bouwhoogte

Goot 6 meter en nok 11 meter

De bebouwing aan de Sloterweg is kleinschalig van aard. Daarom is een maximum gesteld aan de goot- en nokhoogte van de bebouwing van respectievelijk 6 en 11 meter.

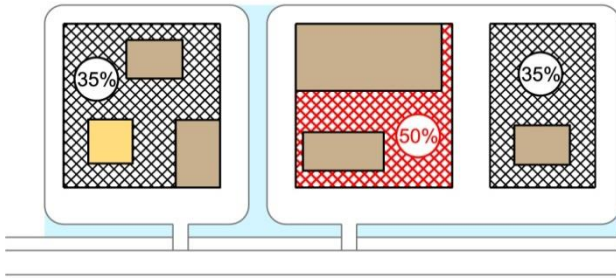


Afbeelding: Goothoogte 6 meter, nokhoogte 11 meter.

Bebouwingspercentage

30 - 35% bebouwingspercentage

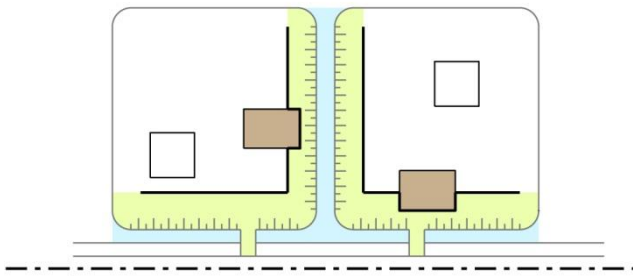
De bebouwing aan de Sloterweg staat ruim op de percelen en is dichter richting het dorp Sloten. Om de openheid van het gebied te bewaren wordt per bouwvlak het maximale bebouwingspercentage vastgelegd. Voor de percelen aan de westzijde van de Anderlechtlaan geldt een maximum van 35% en voor de percelen aan de oostzijde van deze weg is dat 30%. Voor percelen waarbij de bestaande bebouwing bovengenoemde percentages overschrijden is het huidige bebouwingspercentage vastgelegd.



Afbeelding: Maximaal bebouwingspercentage 30-35%, conserveren indien bestaande situatie dit overschrijdt. Opdelen uitzonderlijk grote bouwpercelen.

Conserveren

In gevallen waar de huidige bebouwing niet voldoet aan bovengenoemde bouwregels wordt de bestaande situatie conserverend bestemd. Daarmee wordt voorkomen dat bestaande bouwrechten verdwijnen.



Afbeelding: Conserveren bestaande situatie.

De bestemmingsvlakken, bouwvlakken en bouwregels bieden in enkele gevallen nog ruimte tot het bouwen van een extra woonhuis, maar het bestemmingsplan biedt in zijn geheel slechts marginaal ruimte voor extra bebouwing.

Omdat de bestemmingsplansystematiek aansluit bij het oude bestemmingsplan 'Sloterweg noordzijde', worden geen beperkingen opgelegd ten aanzien van bestaande bouwrechten.

De hoge geluidsbelasting van de A4 én de Sloterweg zelf maakt nieuwe woonbestemming aan de zuidzijde van de Sloterweg ter plaatse van deze beoogde kavels lastig en alleen in combinatie met geluidwerende maatregelen zoals bijvoorbeeld een dove gevel mogelijk.

Voor 'het Bijenpark' en 'Lissabon' en het Siegerpark zijn geen ontwikkelingen voorzien. Deze locaties zijn gelegen in de hoofdgroenstructuur en kennen het groentype volkstuinpark en stadspark.

4.4 Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer



Inleiding

Aan de zuidkant van stadsdeel Nieuw-West, direct ten zuiden van de A4, ligt het Nieuwe Meer en de Noordelijke Oeverlanden en de Landtong. Het is een onontdekt stukje natuur met typische stadsrandverschijnselen.

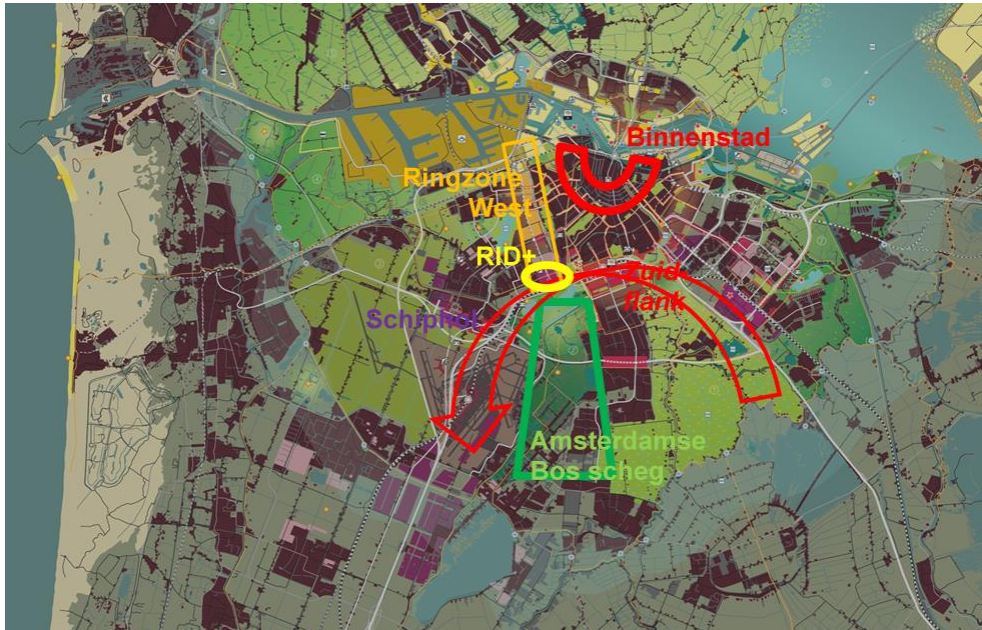
Voor dit gebied was de Structuurvisie Zuidrand (2005) vigerend, maar deze – overigens nog op vele punten van belang zijnde visie – behoefde toch actualisatie. De aanleiding voor het opstellen van een actuele visie voor de Oeverlanden Nieuwe Meer is gelegen in de in april 2012 door de deelraad vastgestelde 'Startnotitie bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.'. Aanvullend hierop is in september 2012 door de deelraad het 'Essay Oeverlanden Nieuwe Meer' vastgesteld met de status van startnotitie. In dit hoofdstuk worden in de 'Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer' de belangrijkste ontwikkelingsrichtingen uit het essay overgenomen en aangevuld op basis van de inspraakreacties.



Afbeelding: luchtfoto Oeverlanden en Landtong Nieuwe Meer

Positionering binnen de Metropoolregio

Op het schaalniveau van de Metropoolregio is het Nieuwe Meer strategisch gelegen tussen Schiphol (aan de zuidwestzijde) en de Zuidas (aan de oostzijde) en valt het gebied binnen de zogenaamde 'Airportcorridor'. Het gebied maakt verder onderdeel uit van de Amsterdamse Bosscheg (zuidkant) en ligt ook op steenworp afstand van de Amsterdamse binnenstad. Aan de noordzijde ligt de A4 en het RID+ gebied.



Afbeelding: positionering Oeverlanden Nieuwe Meer binnen Metropoolregio Amsterdam

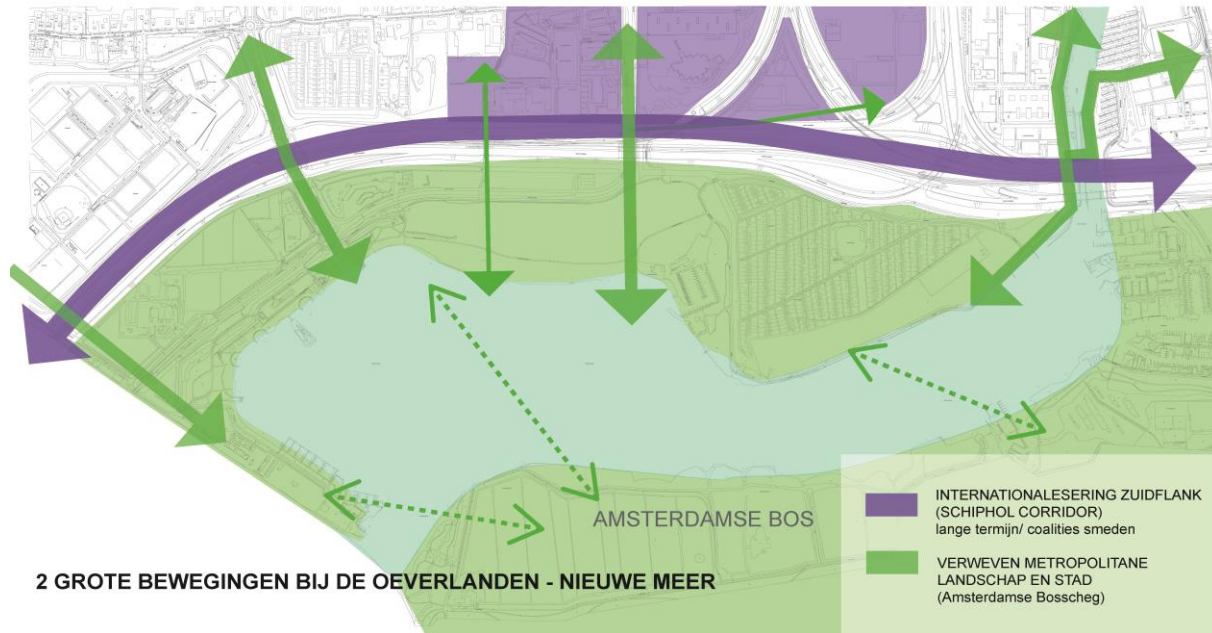
De Amsterdamse Bosscheg ligt ingeklemd tussen Schiphol, Buitenveldert en Amstelveen met de A4 als harde, duidelijke beëindiging van deze groene scheg. Ook het water van de Schinkel werkt als een barrière in de relatie tussen de Oeverlanden-Noord met het centrum van de stad, het Amsterdamse Bos en de SportAs omdat er alleen voor voetgangers en fietsers een verbinding is over de sluis. Aan de oostzijde ligt de denkbeeldige SportAs, deze verbindt dankzij haar extra sportfaciliteiten het Olympisch Stadion met sportlocaties in het Amsterdamse Bos.

Vanuit het water vormt de Nieuwe Meer de verbinding tussen de Schinkel en de Ringvaart Haarlemmermeer. Via de sluis in de Schinkel kan via Amsterdam-Zuid naar de Amstel of de Amsterdamse grachten en het IJ worden gevaren. Ook maakt de Schinkel onderdeel uit van de staande mastroute door Amsterdam als een belangrijke route voor de beroepsvaart.



Twee grote bewegingen

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 worden vier grote bewegingen beschreven. Twee van deze bewegingen of grote opgaven, raken de ontwikkeling van de Oeverlanden Nieuwe Meer.



1. De internationalisering van de Zuidflank

De Oeverlanden Nieuwe Meer liggen in zogenaamde 'Airportcorridor' aan de A10- A4, het spoor en de metro, waar de ontwikkeling van hoogwaardige Schipholgebonden kantoren en bedrijven wordt beoogd. De locatie is duidelijk zichtbaar en in goed ontsloten met de auto. De OV-bereikbaarheid zou op termijn verbeterd moeten worden om als volwaardig deel van deze 'corridor' te kunnen functioneren. De mogelijke verlenging van de metro of het railnetwerk naar Schiphol – en de aanleg van een nieuw station Riekerpolder/ Nieuwe Meer ter hoogte van de Johan Huizingalaan - zal het gebied op de lange termijn beter bereikbaar maken. Het voorgestelde tracé voor de Westtangent, een snelle OV-verbinding tussen Schiphol en Sloterdijk loopt over de Oude Haagse weg en krijgt daar ook een halte. Hiermee wordt dit groene recreatiegebied beter bereikbaar en kunnen meer mensen er gebruik van gaan maken. Voor Nieuw-West is het echter van belang om eerst de ingezette ontwikkeling van station Lelylaan tot stedelijk OV Knooppunt (uitbreiding van 2 naar 4 sporen en status A locatie) te voltooien en daarmee de economische ontwikkeling van de zogenoemde 'Westas' af te maken alvorens de ontwikkeling van de verlengde Zuidas ter hand te nemen. Dit voorkomt tegelijkertijd ongewenste verdichting van de Oeverlanden van het Nieuwe Meer - die in verband met een hogere vereiste vervoerswaarde voor een nieuw station - nodig zou zijn. De strook tussen de A4 en de Oude Haagseweg gold tot voor kort als strategische locatie voor Schipholgebonden kantoren en bedrijven maar heeft in de Structuurvisie van Amsterdam nu de functie groen gekregen. Het stadsdeel Nieuw-West wil in deze strook wel ontwikkelingen toestaan, maar uitsluitend als deze de groen-recreatieve functie van de Oeverlanden ondersteunen. Door een nieuw station bij het Nieuwe Meer zal de druk vanuit de markt op de Oeverlanden echter wel

toenemen en blijft het risico aanwezig dat de initiatieven niet goed passen bij de kwetsbaarheid van het gebied.

2. De verweving van het metropolitaanse landschap met de stad.

Het Nieuwe Meer kan in de toekomst als een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor wonen en werken in haar directe omgeving gaan functioneren (RID+ gebied). Veel economische sectoren zijn tegenwoordig footloose. Bedrijven volgen hun werknemers naar plaatsen waar zij graag willen wonen. Het gaat dan vooral om de kwaliteit van het leefmilieu en hierbij zijn vooral de aanwezigheid van groen en stedelijke voorzieningen (cultuur) van doorslaggevend belang. De groen-recreatieve kwaliteiten van het Nieuwe Meer kunnen hier als een 'unique selling point' worden gezien. Hiervoor moet het Nieuwe Meer zich ontwikkelen tot een aantrekkelijk stadspark. De Amsterdamse Bosscheg zou beter moeten worden aangehecht aan Nieuw-West (RID+-gebied, Park Haagseweg en Nieuw Sloten). Hiervoor zijn goede noord-zuid verbindingen nodig en een versterking van de groen-recreatieve kwaliteiten van de Oevers van het Nieuwe Meer. En daarnaast zijn er betere verbindingen nodig van het Nieuwe Meer naar het Amsterdamse Bos.

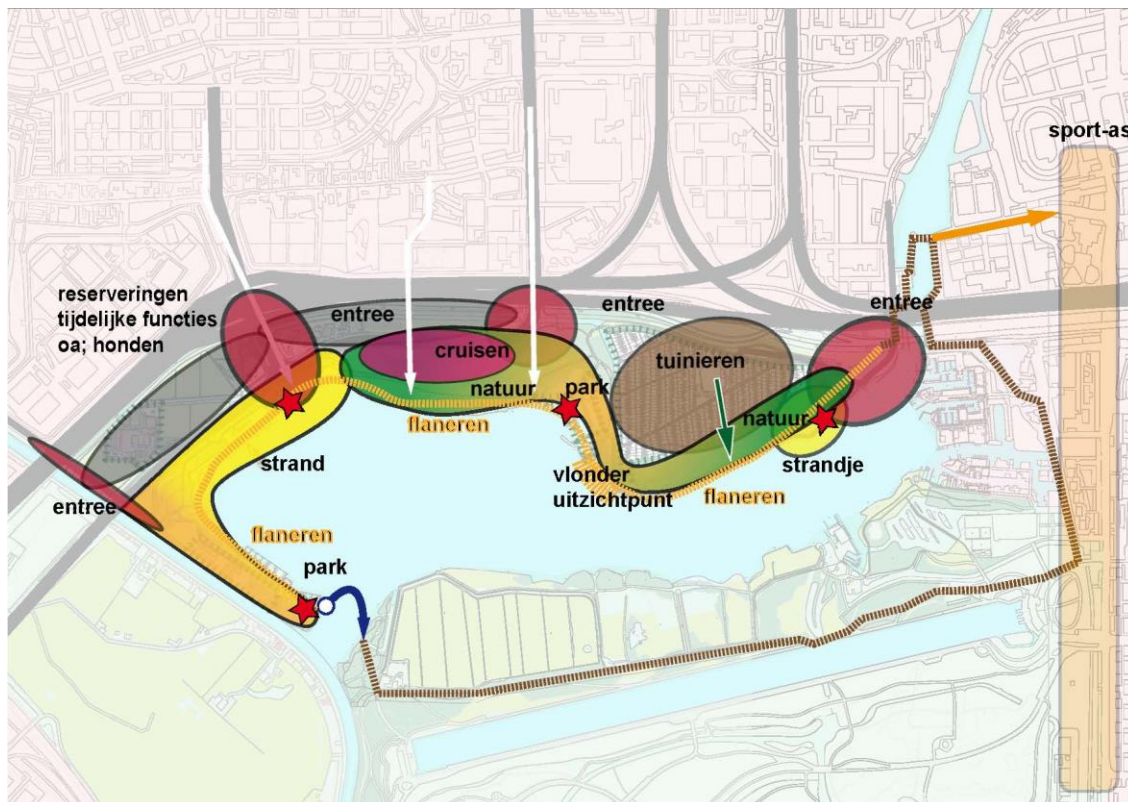
Visie op hoofdlijnen

Versterken recreatieve functies in combinatie met natuur

De sterke kwaliteit van het gebied is de prachtige natuur en de unieke combinatie daarin van groen en water op korte afstand van het centrum van Amsterdam van de Zuidas en van Schiphol. Deze potenties moeten beter worden benut. Belangrijk hiervoor is de recreatieve functies in combinatie met natuur als centraal thema te bevorderen.

Nieuwe functies of ontwikkelingen zouden deze kwaliteiten moeten ondersteunen en zich in eerste plaats richten op de recreanten en bezoekers. De Oeverlanden moeten een sterkere structuur krijgen (duidelijke langzaam verkeer routes voor het publiek), een betere differentiatie van de verschillende karakters in het gebied en betere verbindingen met de stad. Daarbij moeten de landschappelijke-, cultuurhistorische- en natuurwaarden worden behouden.

Door wijziging van het AUP tijdens de uitvoering, zoals het uitzuigen (zand) van grote delen van het Rieker Business Park ten behoeve van de woongebieden in Osdorp en Slotervaart (waardoor het bestaande water substantieel is vergroot en het Nieuwe Meer is ontstaan) zijn de resterende delen van de polder onbestemd geraakt. Het gebied werd door de natuur geoccupeerd en dit resulteerde na een aantal decennia in een fascinerende en hoogwaardige combinatie van natte en droge natuur. Het is wenselijk om de natuurbeleving van dit gebied, dat thans bekend staat als natuurgebied de Oeverlanden, te versterken.



Afbeelding: Visiekaart Oeverlanden en Landtong Nieuwe Meer

Goed ingerichte openbare ruimte en duidelijke routes

Het creëren van één duidelijke recreatieve fietsroute rondom het meer (het 'rondje Nieuwe Meer') als ruggengraat van het gebied is het vertrekpunt. Deze route kan gebruikt worden om recreanten goed te begeleiden langs de verschillende functies en moet beter aansluiten op de voetgangersroutes en informele zwemplekken krijgen. Ook de relatie met het water moet worden verbeterd. Door het voltooiën van het Rondje Nieuwe Meer kunnen ook de diverse sferen van de Oeverlanden goed met elkaar worden verbonden.

Groen verstopt op sommige plekken de gewenste doorgang en uitzicht en kan een gevoel van onveiligheid geven voor bezoekers. Meer openbaarheid (en dus veiligheid) van voetgangers- en fietsroutes is een 'must'. Het groen verdient op een aantal plekken (vooral waar meer bezoekers worden verwacht) aanpassing, zodat het overzicht en het veiligheidsgevoel kan worden verbeterd. Er zijn fantastische uitzichtlocaties, maar ze zijn soms moeilijk te vinden. Door middel van nieuwe promenades, en volledige openbaarheid van de routes naar deze punten kan de bereikbaarheid en sociale veiligheid van deze plekken worden verbeterd. Deze zichtlocaties, zoals bijvoorbeeld de kop van de Landtong, de entree langs de Schinkel en het zuidwest einde van het Jaagpad blijven gevrijwaard van bebouwing en blijven openbaar.

De bereikbaarheid per fiets en te voet vanuit het centrum en Nieuw-West moet daarbij zeker een impuls krijgen om het gebruik van de natuur-, water-, en recreatieroutes te bevorderen. Deze voetgangers- en fietsroutes vragen om een betere samenhang met het achterland. Het creëren van goede fiets- en voetgangersverbindingen tussen Nieuw-West en Oeverlanden-Nieuwe Meer is belangrijk. Vooral de routes bij de Anderlechtlaan, aan de Ringvaart en aan de Schinkel en de verbindingen van de Oeverlanden met het Christoffel Plantijnpad en de Johan Huizingalaan verdienen aandacht.

Het gebied wordt nu teveel gedomineerd door de verkeersfunctie. De Oude Haagseweg vraagt om een herinrichting zodat de weg een vriendelijker uitstraling krijgt. De aansluiting op de Anderlechtlaan, de vrije busbaan en de voetgangers- en fietspaden richting de oevers zijn aandachtspunten.



Afbeelding: viaduct Johan Huizingalaan

Aantrekkelijke functies voor een breed publiek

De recreatieve potenties van de Oeverlanden-Nieuwe Meer moeten beter worden benut. Het gebied kan intensiever en door een breder publiek (en niet alleen vanuit de directe omgeving) gebruikt worden. Natuur- en waterrecreatie zijn hiervoor essentiële ingrediënten.

Een aantal van de huidige functies past goed in het recreatieve karakter maar ze zijn vaak ontoegankelijk of missen een optimale relatie met de routes in het gebied. De twee havens, surfcentrum, broedplaatsen, het NME-centrum en het Volkstuinenpark Ons Buiten moeten toegankelijker en zichtbaarder worden en meer relaties aangaan met hun omgeving. Gekoppeld aan de route rondom het meer kunnen er ook nieuwe functies worden toegevoegd zoals café-restaurants, verhuur van kano's, bootjes en surfplanken, natuurstudie in en via het NME-centrum, steigers ten behoeve van zwemmers en vissers, etc.

Het creëren van een groter strand met meer faciliteiten kan veel meer bezoekers trekken en geeft ook meer mogelijkheden om het te gebruiken voor andere doeleinden zoals sport activiteiten of manifestaties.

Watersport recreatie moet ook een grotere rol krijgen in het aantrekken van meer bezoekers. De twee havens bieden hiervoor veel mogelijkheden (zoals het toevoegen van een passanten jachthaven) in combinatie met horeca en andere ondersteunende voorzieningen.



Andere functies die niets met de natuur of de waterrecreatie te maken hebben, kunnen de natuurbeleving en recreatieve functies zelfs verstoren. Vooral het cruisen veroorzaakt veel overlast en moet absoluut beperkt worden tot de eerder afgesproken grenzen door middel van borden en handhaving. Het cruisen belemmert namelijk ook het trekken van een breder publiek naar het gebied en specifiek het gebruik van het NME-centrum door scholen.

Deelopgaven

Strook tussen A4 en Oude Haagseweg

Deze strook is bestemd voor groen maar maakt geen deel van de hoofdgroenstructuur. Nieuwe functies of ontwikkelingen zijn alleen wenselijk als deze de groen-recreatieve kwaliteiten van de Oeverlanden ondersteunen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan horeca (geen fastfood). Verder zijn ook kleinschalige evenementen en tijdelijke functies denkbaar en is een beperkte uitbreiding van de parkeercapaciteit wenselijk ten behoeve van de dagrecreatie. De strook heeft aan beide zijden van de Anderlechtlaan een ander karakter. Aan de westzijde van de Anderlechtlaan (afslag A4) is een veenweide gebied gelegen. De landschappelijke waarden zoals de aanwezige historische verkavelingsstructuur moeten zo veel mogelijk behouden blijven.

De gebouwen van Rijksluchtvaartdienst maken onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam en zijn werelderfgoed.

De verkeerskundige inrichting van de Oude Haagseweg, creëert met een vrije busbaan een grote scheidingslijn met de oevers. Fietsers en voetgangers voelen zich hier verdwaaft, sterk ondergeschikt aan de auto infrastructuur. De passanten en recreanten van en naar de Oeverlanden worden met name bij de Anderlechtlaan ook nog geconfronteerd met een bonte verzameling van verkeerskundige oplossingen die geen rekening houden met de omgeving en de langzaam verkeer. Deze is de fietsroute vanaf Nieuw-Sloten en zou meer aandacht moeten krijgen als één van de hoofdontsluitingen vanuit Nieuw-West.

Het parkeren zou geconcentreerd moeten worden langs de Oude Haagse weg in een verbeterde versie van de huidige parkeervoorzieningen.

De inrichting van de Oude Haagseweg vanaf Anderlechtlaan tot Johan Huizingalaan zou gewijzigd kunnen worden (2x1 rijwegen zonder middenberm) zodat voetgangers en fietsers een prominente rol krijgen. De westzijde van de Oude Haagseweg verdient ook aandacht door de onoverzichtelijkheid en gecompliceerde aansluiting van de vrije busbaan en de weg naar de Landtong. De aanleg van de busbaan aan de noordzijde van de Oude Haagseweg en de concentratie van het fiets- en autoverkeer richting de Landtong aan de zuidzijde zou een veiliger route kunnen creëren.

Oeverlanden Recreatiegebied/Strand

Dit gebied ligt in de hoofdgroenstructuur en valt onder het groentype 'Ruigtegebied / Struinnatuur'. Dit groentype past niet helemaal bij de huidige inrichting als dagrecreatiegebied met verschillende strandjes. Het is de wens van het stadsdeel dit recreatiegebied aantrekkelijker te maken voor grotere groepen recreanten. In het gebied is meer reuring gewenst. Dit kan door middel van een groter stadsstrand - met een uitstekende ligging op de zon - en een strandtent als publiekstrekker. Deze functies kunnen de aantrekkelijkheid en bekendheid van de Oeverlanden bij een groter publiek uit heel Amsterdam en daarbuiten op de kaart zetten. Het programmeren van activiteiten (ook buiten de zomerperiode) zoals sport- evenementen, cursussen of kleine concerten kunnen hier aan bijdragen. Vooral voor het Amsterdamse Bos is het strand een belangrijke aanvulling die gemakkelijk vanaf de hoofdingang en vanuit boerderij Meerzicht bereikt zouden kunnen worden. De uitdaging is eveneens de natuurwaarden te verenigen met deze (intensieve) recreatie. Dit gebied kan hierdoor alleen meer bezoekers opvangen als er genoeg OV verbindingen en fiets- en autoparkeervoorzieningen in de omgeving zijn.



Oeverlanden Natuurgebied

Dit gebied ligt in de hoofdgroenstructuur en is benoemd als 'Ruigtegebied/ Struinnatuur'. Het gebied is een prachtig wild natuurgebied dat zijn relatieve rust moet behouden. Er zijn geen nieuwe voorzieningen gewenst die grote bezoekersaantallen trekken. Ook de van hekken en enorme borden voorziene koppelstations voor de koude-warmte voorzieningen aan de oever kunnen worden omgezet in bereikbare steigers voor kleine groepen recreanten. Vrijwel de gehele oever heeft potenties als zwem- en visplaats. Verder kan gedacht worden aan mogelijkheden voor vogelobservatie. Het versterken van de natuurbeleving van het gebied zou kunnen door het aanleggen van struinroutes en het ontwikkelen van natuurontdekkingsroutes (ondersteunt met folder of Quick Response, een applicatie voor de mobiele telefoon). Ook reeds bestaande wandelroutes in het gebied kunnen in de nieuwe routes worden geïntegreerd. Ook is er een koppeling mogelijk met andere natuurbelevingsroutes in Amsterdam zoals De Bretten, de Tuinen van West en het Amsterdamse Bos!

De Oeverlanden wordt ook als cruisegebied voor homo's gebruikt. Het cruisen veroorzaakt veel overlast en moet beperkt worden tot de eerder afgesproken grenzen met behulp van bebording en handhaving omdat dat het gebruik van het gebied door anderen belemmert. Het cruisterrein zou door een verder uit te breiden dijklichaam ter plaatse het Anton Schleperspad grotendeels kunnen worden afgeschermd van het toekomstige 'Rondje Nieuwe Meer'. Het beheer zou een samenspel kunnen zijn tussen vrijwilligers, Schotse Hooglanders en de beheerders van het Amsterdamse Bos. Deze combinatie staat garant voor een duurzaam omgaan met de Oeverlanden Nieuwe Meer. De Oeverlanden Nieuwe Meer moet meer samenhang krijgen met het omringende gebied. En dan niet alleen met het Amsterdamse Bos maar ook met het RID+ gebied. Aandachtspunt hierbij is de verbetering van de verbinding met de Johan Huizingalaan en de Christoffel Plantijnpad.

Oeverlanden Volkstuinenpark, Jachthaven en Jaagpad

De toegang langs de Schinkel is dé entree vanuit de oudere stad voor fietsers en voetgangers. De bestaande hondentrainingslocaties zijn gesloten functies die verplaatst zouden moeten worden naar elders om het gebied aantrekkelijk te maken. Op de huidige locaties zou dan ruimte vrij komen voor (oever-) recreatie. De entree vanuit het centrum, de SportAs en de relatie met het Amsterdamse Bos zou hiermee een aanzienlijke verbetering ondergaan. Het fietspad, vlak langs het water biedt een prachtige route voor bezoekers en passanten. Hier kan een unieke locatie ontstaan voor recreatie mogelijk in combinatie met een bescheiden horeca met een informeel karakter. Het leent zich er - gelet op de slechte autobereikbaarheid - echter niet voor om uit te groeien tot groot attractiepunt. Dit neemt niet weg dat de potenties op dit moment nog nauwelijks worden benut. De hier gelegen functies hebben een gesloten karakter en zouden beter toegankelijk gemaakt moeten worden voor het publiek. De jachthaven met watersportvereniging en het surfcentrum zijn nu - door de hekken - vrijwel afgesloten voor passanten. Mogelijkheden zouden zijn de horecavoorzieningen van deze vestigingen meer openbaar toegankelijk te maken. Ook kan aan de huur van boten en surfplanken voor recreanten gedacht worden. Een halte van de bestaande pont zou kunnen bijdragen aan een meer openbaar karakter van deze plek. Enkele steigers zouden ook als aanlegplek kunnen fungeren voor een 'Rondje Nieuwe Meer' te Water. Het enigszins verborgen gelegen Natuur, Milieu en Educatiecentrum en zou een veel grotere betekenis kunnen krijgen in het gebied als centrum van voorlichting, milieueducatie, duurzaamheid en vrijwilligerswerk.

Het volkstuintenpark 'Ons Buiten' kan een verbinding, tevens zichtas krijgen met het Jaagpad en het Nieuwe Meer. Met deze koppeling zou uiteindelijk de door Van Eesteren voorgestelde zicht- en belevingsroute worden gerealiseerd van het centrum van het complex naar Nieuwe Meer via het Jaagpadbos. Door de aanleg van deze verbindingen zal het recreatieve medegebruik van het volkstuintenpark worden bevorderd. Anderzijds kunnen de gebruikers van het volkstuintenpark profiteren van de unieke ligging nabij het Nieuwe Meer mede door aanleg van een steiger die onderdeel kan uitmaken van een reeks van meerdere steigers en het contact met het water kan stimuleren.



Om de natuurbeleving te bevorderen is het wenselijk het informele parkeerterrein aan het zuidelijke einde van het Jaagpad af te sluiten. Gesloten functies die niets te maken hebben met het gebied zoals de hondentrainingscentra kunnen beter ook een plaats vinden in de strook tussen de A4 en de Oude Haagse weg of elders buiten de Oeverlanden.

De autoroute langs de Schinkel zou aangesloten kunnen worden op de ontsluitingen vanuit Nieuw-West (Johan Huizingalaan) parallel aan het bestaande fietspad. Daartoe zou een herinrichting van de oostzijde van de Oude Haagseweg nodig zijn om een meer vriendelijke relatie met het natuurgebied te krijgen.

De Landtong

De Landtong ligt in de hoofdgroenstructuur en is benoemd als 'Stadspark'. Het is de ambitie van het Stadsdeel om van de Landtong een geliefde groen recreatieve ontmoetingsplek te maken met horeca aan/op het water en met een belangrijke rol voor de watersport. De Ringvaart verbindt de Landtong immers met het gehele Noord en Zuid Hollandse Plassengebied. Ook zou de geïsoleerde ligging voor voetgangers- en fietsers verminderd kunnen worden door een verbinding met het Amsterdamse Bos door de pontverbinding uit te breiden tot een varend 'Rondje Nieuwe Meer'. Het gebied heeft ook een stevige impuls in het groen nodig. De ecologische waarden van de Groene AS dienen hierbij te worden gewaarborgd en versterkt. Deze ambities zijn in de huidige situatie zeker nog niet waar gemaakt. De Landtong is voor een groot deel verhard, het groen is versnipperd en er staat nog verouderde bebouwing (van de voormalige jachthaven). De bestaande functies zijn slecht toegankelijk, iedere functie heeft zijn eigen toegangsweg en er ontbreekt een goede en veilige fiets- en voetgangersverbinding. Ook is er sprake van overlast en sociale onveiligheid.

Ontwikkelingen in dit gebied moeten dan ook een sterke groene component krijgen. Functies die veel bezoekers trekken zijn moeilijk inpasbaar omdat ze veel parkeervoorzieningen en verharding met zich meebrengen en zo het gewenste karakter van het gebied en dus de intrinsieke waarde aantasten. Parkeerplaatsen moeten goed ingepast worden in het groen. Het is niet wenselijk de autobereikbaarheid te verbeteren. Wel moet de geïsoleerde ligging van de Landtong voor voetgangers en fietsers worden opgeheven. Een extra halte van de bestaande pont (een varend 'Rondje Nieuwe Meer') kan bijdragen aan de ontwikkeling van de kop van de Landtong tot fietsknooppunt. Het toevoegen van nieuwe functies is alleen wenselijk in geval deze het recreatieve en groene karakter van het gebied ondersteunen. Horeca, een (passanten-) jachthaven, huur van fietsen, kano's en boten zijn voorzieningen die goed passen bij het karakter van het gebied. Vooral de herontwikkeling van de bestaande niet in gebruik zijnde jachthaven biedt unieke kansen tot realisatie van een passantenjachthaven met horeca aan of op het water. Het Stadsdeel kan zich ook voorstellen dat een hotel meerwaarde kan hebben voor het gebied als het bijdraagt aan de bovengenoemde ambities en de hoeveelheid groen flink toeneemt.

De inrichting van het gebied moet eenduidig zijn: er zou maar één autoweg moeten zijn in combinatie met een fietspad aan de oostzijde van de historische bebouwing van de Stelling van Amsterdam als onderdeel van het rondje Nieuwe Meer. De 'Kunstkolonie Nieuw en Meer' zou zich hieraan kunnen presenteren en ontwikkelen tot een strip met tentoonstellingsruimte en andere culturele activiteiten.



Maatregelen ter versterking van de Groene AS zijn ook reeds in uitvoering. Het terrein van de broedplaatsen zou meer openbaar toegankelijk gemaakt kunnen worden door de aanleg van een doorgaande wandelverbinding aan de westzijde die leidt naar de kop van de Landtong. De kop van de Landtong is een fantastisch uitzichtpunt dat onbebouwd en openbaar dient te blijven. Hiermee kan een 'Rondje Landtong' gecreëerd worden als extra ommetje in het eveneens nieuwe 'Rondje Nieuwe Meer'.

4.5 In het bestemmingsplan opgenomen ruimtelijke initiatieven

Alhoewel dit bestemmingsplan op hoofdlijnen conserverend van aard is en de gebiedsvisies RID+ en Oeverlanden Nieuwe Meer met de gewenste ontwikkelingsrichtingen in dit hoofdstuk van de toelichting zijn verwoord, zijn er toch diverse ruimtelijke initiatieven die vanuit de inspraakreacties konden worden doorvertaald in dit bestemmingsplan. Het opheffen van het gezoneerde industrieterrein en de geluidzone 'IBM' en het wijzigen van de geluidzone industrieterrein 'Schinkel' wordt besproken in paragraaf 5.1. Daarnaast zijn er enkele perceelsgewijze ontwikkelingen. Op deze initiatieven wordt hieronder nader ingegaan.

1. Restaurant, Anderlechtlaan 250
2. Uitbreiding datacentrum , Johan Huizingalaan 759
3. Gemengd – 1, Johan Huizingalaan 761-763
4. Hotel, Aletta Jacobslaan 7
5. Gemengd – 2, 3 en 4, Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan

1. Restaurant, Anderlechtlaan 250

Er is een inspraakreactie ingediend voor een vestiging van een La Place restaurant aan de Anderlechtlaan 250 (kadastraal bekend Sloten, sectie F, nummer 2910), waar een tijdelijke vestiging van McDonald's heeft gestaan. In 2012 is een plan voor een gecombineerde McDonald's en La Place door de deelraad afgewezen. De belangrijkste argumenten waren destijds de grootschaligheid van het beoogde bouwwerk, de toename van de verkeersintensiteit en van zwerfvuil als gevolg van (de drive-in functie) het beoogde restaurant van McDonald's. De deelraad heeft toen per motie haar voorkeur uitgesproken voor een kleinschaliger horeca invulling die beter aansluit bij het karakter van het gebied. In hoofdstuk 4.4 zijn in de 'Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer' de belangrijkste ontwikkelrichtingen uit het essay overgenomen en aangevuld en op basis van de inspraakreacties en binnengekomen ruimtelijke initiatieven. Over de strook tussen de A4 en de Oude Haagseweg is in de Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer aangegeven dat deze is bestemd voor groen maar geen deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur. Nieuwe functies of ontwikkelingen zijn daarmee wel mogelijk maar alleen wenselijk als deze de groen-recreatieve kwaliteiten van de Oeverlanden ondersteunen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan horeca (geen fastfood). Op grond van het bovenstaande wil het stadsdeel in principe meewerken aan de horeca op de beoogde locatie. Een restaurant (horeca B) op deze locatie wordt gezien als een meerwaarde voor het dagrecreatiegebied de Oeverlanden. Fastfood (horeca D) is hierbij uitgesloten. Omdat de plannen nog verdere uitwerking nodig hebben zal in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid van de bestemming 'Groen-2' naar 'Horeca B '(restaurant) voor maximaal 800 m² bvo in twee bouwlagen (8 meter) worden opgenomen. Er moeten minimaal 96 en maximaal 112 parkeerplaatsen op eigen perceel worden gerealiseerd. Hierbij zal sprake moeten zijn van een goede landschappelijke inpassing van deze horeca in het groen, mede gezien de omgeving waarin de locatie ligt. Het parkeerterrein en het resterende deel van het terrein moeten daarom een groene inrichting krijgen en de parkeervoorzieningen goed integreren in de groene omgeving. Hiertoe dient minimaal 5% van de totale kavel gereserveerd en ingericht te worden voor groen. De ontsluiting van de kavel moet via de Anderlechtlaan plaatsvinden. Hergebruik van de bestaande reclamemast voor een logo is toegestaan. Het betreft een ontwikkeling voor rekening van de perceeleigenaar, waaraan voor het stadsdeel geen kosten verbonden zijn. Daarmee wordt het project economisch uitvoerbaar geacht.

2. Uitbreiding datacentrum, Johan Huizingalaan 759

Er is een inspraakreactie ingediend voor de uitbreiding van datacentrum Global Switch aan de Johan Huizingalaan 759 op eigen terrein. Global Switch is een van de grootste datacentra van Nederland en verzoekt om een uitbreiding op de eigen kavel van ca. 36.000 m² bvo naar circa 65.900 m² bvo. Dit betekent bijna een verdubbeling.

Het stadsdeel staat positief tegenover de ontwikkeling onder de voorwaarde dat de geluidsbelasting voor de omgeving niet toeneemt. Dit heeft te maken met de beoogde gewenste ontwikkelingsrichting zoals omschreven in de gebiedsvisie RID+. Het stadsdeel Nieuw-West wil van het RID+-gebied graag een echt stuk stad maken. Hiervoor is transformatie van het gebied van een bedrijventerrein naar een gemengd werk-woongebied gewenst. Om ook wonen in de directe omgeving van Global Switch in de toekomst niet onmogelijk te maken is er geen uitbreiding van de geluidsbelasting gewenst. Uit het aangeleverde akoestische onderzoek bij de inspraakreactie komt echter naar voren dat de geluidsbelasting als gevolg van de gewenste uitbreiding van het datacentrum wel zal toenemen. Er is daarmee nog niet aan de door het stadsdeel Nieuw-West gestelde voorwaarde voldaan. Omdat Global Switch heeft aangegeven dat er wel (technische) mogelijkheden zijn om de geluidsbelasting op te lossen is de uitbreiding als wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen. Naast de voorwaarde dat de geluidsbelasting op de omgeving niet mag toenemen gelden nog enkele randvoorwaarden. De verdichting in metrage of volume op eigen kavel levert geen belemmeringen wel geldt hiervoor een maximale bouwhoogte van 20 meter. Aandachtspunt is het goed vormgeving en inpassen van technische ruimtes zoals generatoren, transformatoren en ventilatie systemen op de daken, zodat deze niet zichtbaar zijn vanaf de straat of ingepakt worden binnen de gevels. Het parkeren moet op eigen terrein gerealiseerd worden. Gelet op het uiterst arbeids- en bezoekersextensieve karakter van het bedrijf wordt een parkeernorm aangehouden van 0,35 per 100 m² bvo, dit zijn minimaal 230 parkeerplaatsen (in plaats van de geldende parkeernorm van 0,63 per 100 m² bvo). Gelet op de goede bereikbaarheid met het OV wordt hiermee ook voldoende rekening gehouden met de toekomstmogelijkheden van de locatie bij eventuele wijziging van de situatie. Bij een toename van verharding zal er watercompensatie moeten plaatsvinden. Het perceel is eigendom van de gemeente Amsterdam en uitgegeven in erfpacht. Alle kosten voor opstalontwikkeling en inrichting van de in erfpacht uitgegeven percelen zijn voor rekening van de ontwikkelende partijen, waarmee de wijzigingsbevoegdheid economisch uitvoerbaar wordt geacht.

3. Gemengd – 1, Johan Huizingalaan 761 - 763

Er is een inspraakreactie ingediend voor verruiming van de gebruiksmogelijkheden van de IBM-hal omdat de uitvoerbaarheid van de beperkte bedrijfsbestemming voor de komende planperiode niet is verzekerd. Met een flexibelere, ruime bestemming, zou kunnen worden ingespeeld op concrete huisvestingsbehoeften in de markt en kan (dreigende) leegstand in het plangebied worden tegengegaan. De behoefte bestaat aan een ruime bestemming 'Gemengd'. Een aantal zaken kan nog in dit bestemmingsplan worden meegenomen, omdat dit niet in strijd is met beleid en wet en regelgeving en hier geen nadere onderzoeken voor nodig zijn. De bestemming Bedrijf 1 uit het voorontwerp zal daarom worden vervangen door de bestemming 'Gemengd'. Deze bestemming omvat de functies bedrijf 1, categorie 1 en 2 (reeds opgenomen in voorontwerp); bedrijvenlijst functiemenging A en B en maximaal 200 m² horeca categorie A (bijvoorbeeld lunchroom).

4. Hotel, Aletta Jacobslaan 7

Er is een inspraakreactie ingediend door Sloten Hotels B.V. en Corendon B.V. voor de vestiging van een vier sterrenhotel met 250 kamers aan de Aletta Jacobslaan 7. Het gaat merendeels om onttrekking en hergebruik van een bestaand kantoorpand (voormalig AEG kantoor) met enige uitbreiding. Een verlenging aan de westzijde en een uitbreiding aan de noordzijde. De bovenste (6^e) bouwlaag zal worden gesloopt om 3 nieuwe bouwlagen en een technieklaag te kunnen realiseren. Op eigen terrein kunnen 100 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De voorzieningen in het hotel zullen ook toegankelijk worden voor de buurt. Een restaurant op de begane grond en een zwembad en diverse sauna's in de kelder, door ligging van de begane grond boven maaiveld vanaf de straat zichtbaar. De initiatiefnemer is van plan onder andere 12 care-rooms te realiseren, bedoeld om aan onder meer het Slotervaart ziekenhuis extra diensten verlenen. Daarnaast zal er nadruk komen te liggen op het wellness/vitality resort karakter. Tot slot zullen er stageplaatsen worden geboden aan het ROC en aan de Hogere Hotelschool Den Haag en levert het arbeidsplaatsen op voor onder meer hen die in de huidige maatschappij moeite hebben met het vinden hiervan.

Op grond van het bovenstaande ziet het stadsdeel de ontwikkeling van een hotel als een meerwaarde voor de gebiedsontwikkeling aan de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan en is de bestemming hotel in het bestemmingsplan opgenomen. In 2012 is aan Newcon Vastgoed B.V. een omgevingsvergunning is verleend voor het oprichten van 3 woongebouwen ten behoeve van studentenwoningen op het perceel aan de Aletta Jacobslaan 7. In eerste instantie wil de huidige eigenaar een hotelfunctie op het perceel realiseren. Maar de eigenaar kan zich in de toekomst ook uitbreiding met de functie wonen voorstellen. Omdat zowel het stadsdeel Nieuw-West als de aanvrager van het hotel de bestemming wonen op deze locatie willen opnemen is er gekozen voor een bestemming 'Gemengd'.

Een hotel functie past goed in de gebiedsvisie voor het RID+, waar het Stadsdeel Nieuw-West voor de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan in het kader van de 'Uitrol Centrum' wil inzetten op de ontwikkeling van een stedelijke radiaal/stadsstraat en de transformatie naar een gemengd gebied met meer stedelijke functies zoals hotels en woningbouw. Een hotel past – volgens de structuurvisie Amsterdam 2040 - in principe niet op een stadsverzorgend bedrijventerrein. Anderzijds past het plan wel in het Kantorenbeleid van de gemeente Amsterdam, omdat een structureel leegstaand kantoor aan de markt wordt onttrokken. Voor het onttrekken van het bestaande leegstaande kantoor ten behoeve van wonen was al eerder toestemming verkregen van B&W, waarmee de transformatie naar een gemengd gebied reeds was ingezet. Het stadsdeel Nieuw-West wil naast wonen op Aletta Jacobslaan 7 nu ook een hotelfunctie mogelijk maken. Beide functies worden dus toegestaan op het perceel, echter binnen een maximaal volume, een maximaal aantal woningen en een maximaal aantal hotelkamers.

Het plan past daarnaast in het hotelbeleid van de gemeente Amsterdam. Amsterdam wil vóór 2015 9000 hotelkamers toevoegen aan de voorraad en bij voorkeur spreiden over heel Amsterdam. Corendon richt zich in hun concept vooral op toeristen, wat een groeiemarkt is in Amsterdam en vanwege de koppeling aan een vliegtuig maatschappij brengen zij hun eigen hotelgasten mee. Verder richten zij zich op een nieuwe markt (zorg). In het hotelbeleid is aangegeven dat de gemeente graag inzet op hotelontwikkelingen in een mixed use omgeving die ook een bijdrage leveren aan de buurt. Met de realisatie van een verdieping Wellness en zwembad die ook toegankelijk is voor niet-hotelgasten wordt aan die wens voldaan. In het hotelbeleid is bovendien aangegeven dat die ontwikkelingen waar de eigenaar zowel ontwikkelt als exploiteert het meest haalbaar zijn. De locatie past in oude Hotelbeleid van het voormalig

stadsdeel Slotervaart. Hoewel dit beleid niet door stadsdeel Nieuw-West is bekrachtigd, laat dit zien dat de locatie voor een hotel eerder geschikt is bevonden voor een hotel. De locatie is goed bereikbaar zowel met OV als auto.

De volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden worden vertaald naar de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan als onderdeel van de bestemming 'Gemengd-2'. Er wordt Horeca G (hotel) mogelijk gemaakt voor een hotel van ca. 250 kamers en een maximaal bvo van 12.500 m². De voorgevel van het pand zal worden uitgebreid richting de Aletta Jacobslaan met ca. 0,7 m en aan de westzijde met ca. 12 m. De maximaal toegestane bouwhoogte is 33 meter. Het parkeren en alle vervoersbewegingen ten behoeve van laden en lossen en aan- en afvoer van gasten onder andere met touringcars moet op eigen terrein worden opgelost. In de nota parkeernormen stadsdeel Nieuw-West is parkeren op eigen terrein het uitgangspunt. In de nota wordt één parkeernorm voor het hele stadsdeel aangegeven gebaseerd op een gebied 'rest bebouwde kom' en 'zeer sterk stedelijk'. Voor een vier sterren hotel is dan een parkeernorm van 0,63 parkeerplaatsen per kamer van toepassing. Dit zou neerkomen op 158 parkeerplaatsen. Dit is naar de mening van het stadsdeel voor deze locatie echter niet nodig, gelet op de nabijheid van openbaar vervoer op minder dan 200 meter afstand van de metrohalte Henk Sneevlietweg en de nabijheid van de halte van tram 2 (vergelijkbaar met een B locatie). Volstaan kan worden met de parkeernorm die al eerder gebruikt is voor een hotel in de nabij gelegen Delflandpleinbuurt van 0,375 parkeerplaats per kamer. Dit komt neer op 94 parkeerplaatsen. Voor de in het hotel aanwezige ondersteunende functies zoals restaurant en wellness worden geen extra parkeerplaatsen gerekend. Gelet op de beperkte oppervlakte en het feit dat deze voorzieningen óf voor de hotelgasten óf voor de buurt bedoeld zijn. De eerste groep is al meegerekend in de parkeernorm hotel en de tweede groep woont op loop-/fietsafstand waardoor er geen extra parkeerbehoefte ontstaat. Het perceel is eigendom van de gemeente Amsterdam en uitgegeven in erfpacht. Alle kosten voor opstalontwikkeling en inrichting van de in erfpacht uitgegeven percelen zijn voor rekening van de ontwikkelende partijen. Daarnaast wordt een overeenkomst planschadevergoeding afgesloten, waarmee de ontwikkeling economisch uitvoerbaar wordt geacht.

5. Gemengd 2, 3 en 4 Aletta Jacobslaan/Vlaardingenlaan

In de Gebiedsvisie RID+ is de wens tot flexibilisering van de bestemmingen aan de Aletta Jacobs-Vlaardingenlaan aangegeven. Hiertoe zijn de bestemmingen Gemengd 2, 3 en 4 opgenomen in het bestemmingsplan. Hierdoor ontstaan er meer mogelijkheden om bij het vrijkomen van gebouwen een nieuwe invulling te vinden, omdat er meer bestemmingen mogelijk zijn. Dit betekent overigens niet dat het volume toeneemt (m.u.v. het volume voor de voor studentenhuisvesting reeds verleende en opgenomen vergunning). Er is dus ook niet of nauwelijks sprake van extra verkeersaantrekkende werking. Bovendien worden diverse functies (wonen, hotel, horeca, kantoren en PDV) begrensd met een maximaal toegestaan m² bvo en/of gekoppeld aan een bepaalde locatie door een aanduiding, overeenkomstig de beleidsmatige of wettelijke geldende regels of om extra verkeersaantrekkende werking te voorkomen. Voor bedrijven die passen binnen de bedrijvenlijst functiemenging categorie A en B en maatschappelijke voorzieningen (niet-gevoelige bestemming) geldt geen begrenzing van het maximaal toegestane m² bvo.

Nieuwe maatschappelijke voorzieningen die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging zijn slechts toegestaan voor zover wordt voldaan aan het bepaalde in het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Dit is geregeld via een afwijkingsbepaling, zodat de toetsing aan het Besluit juridisch geborgd is.

Voor nieuwe geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en ontspanning en vermaak is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in verband met de relatie met de Wet geluidhinder en het eventueel vaststellen van hogere grenswaarden.

Gemengd – 2 omvat: Wonen, Horeca G/hotel, PDV, Kantoor, Horeca A en B, Bedrijf (categorie A en B van de bij deze regels horende ‘Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging’), maatschappelijke voorzieningen.

Gemengd – 3 en – 4 omvatten: Kantoor, Horeca A en B, Bedrijf (categorie A en B van de bij deze regels horende ‘Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging’), maatschappelijke voorzieningen.

5. RANDVOORWAARDEN

5.1 Geluidshinder

In het gebied is sprake van weg-, spoorweg en/of industrielawaai. Dit is echter niet zodanig dat er geen ontwikkelingen in het gebied mogelijk zijn of dat de woonfunctie in het gebied niet mogelijk is. Wel is het conform de Wet geluidhinder noodzakelijk akoestisch onderzoek te doen als nieuwe geluidsgevoelige bebouwing (zoals woningen) binnen de geluidszone van een weg, spoorweg of industrieterrein worden geprojecteerd en zullen er extra maatregelen moeten worden getroffen zoals bijvoorbeeld geluidsschermen of dove gevels.

Wegverkeerslawaaai

Voor toetsing aan de Wet geluidhinder zijn alleen de wegen relevant waar een maximum snelheid van 50 kilometer per uur of meer geldt. Voor 30 kilometer zones kunnen conform artikel 74 lid 2 van de Wet geluidhinder geen hogere waarden worden vastgesteld. Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan er niettemin aanleiding zijn om rekening te houden met geluidhinder van 30 kilometer zones.

De wettelijke voorkeurgrenswaarde voor het wegverkeerslawaaai bedraagt 48 dB. Als de geluidbelasting op gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen hoger is dan 48 dB moet worden onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen. Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Nieuw-West kan ontheffing tot maximaal 63 dB voor verkeerslawaaai verlenen indien deze maatregelen niet of niet voldoende geluidsreductie opleveren. Voor de ontheffing dient een procedure te worden doorlopen.

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe bouwmogelijkheden voor geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer is om die reden niet aan de orde.

Spoorweglawaaai

De geluidszone voor de spoorweg Amsterdam, Schiphol, Leiden is ingevolge de Wet geluidhinder 800 meter. Het plangebied ligt binnen de geluidszone van deze spoorlijn. Akoestisch onderzoek naar spoorweglawaaai is daarom noodzakelijk bij nieuwe ontwikkelingen die gevoelige bestemmingen mogelijk maken.

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe bouwmogelijkheden voor geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van railverkeer is om die reden niet aan de orde.

Industrielawaai

Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen binnen de geluidszones van industrieterreinen 'Schiphol-Oost', 'IBM' en 'Schinkel'. Een terrein wordt aangemerkt als 'industrieterrein' indien zich ter plaatse bedrijven kunnen vestigen die een grote geluidhinder kunnen veroorzaken.

De wettelijke voorkeurgrenswaarde voor het industrielawaai bedraagt 50 dB(A). Als de geluidbelasting op gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen hoger is dan 50 dB(A) moet worden onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen. Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Nieuw-West kan ontheffing tot maximaal 55 dB(A) voor industrielawaai verlenen indien deze maatregelen niet of niet voldoende geluidsreductie opleveren. Voor de ontheffing dient een procedure te worden doorlopen.

In het bestemmingsplan worden geen nieuw bouw mogelijkheden voor geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van industrielawaai is om die reden niet aan de orde.

Industrieterrein 'Schiphol-Oost'

Het plangebied valt binnen de zone rond 'Schiphol-Oost' maar de feitelijke geluidbelasting is ten gevolge van de uitvoering van saneringsprogramma's kleiner dan de omvang van de zone. In het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan 'Nieuw Sloten 2001' is geconstateerd dat de geluidbelasting vanwege dit terrein ter plaatse van Ditlaar niet hoger is dan 52 dB(A). In oktober 2009 / januari 2010 is nog in het kader van de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan voor Sportpark Sloten geconstateerd dat de geluidbelasting vanwege Schiphol-Oost ter plaatse van de Sloterweg eveneens 52 dB(A) bedraagt. Sindsdien hebben zich geen voor het voorliggende bestemmingsplan akoestisch relevante veranderingen in de vergunde situatie voorgedaan, zodat bij vaststelling van dit bestemmingsplan mag worden uitgegaan van een maximale geluidbelasting van 52 dB(A). Deze waarde is weliswaar hoger dan de voorkeurgrenswaarde, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde.

Opheffen geluidszone industrieterrein 'IBM'

Op 20 augustus 1986 heeft de gemeenteraad van Amsterdam een zonebesluit vastgesteld voor het industrieterrein IBM. Deze zone beslaat globaal het gebied dat wordt begrensd door de A2, de A10 en de Aletta Jacobslaan. Ten tijde van de vaststelling van het zonebesluit was in het gebied nog zwaardere industrie aanwezig. Omdat door de ontwikkelingen van de afgelopen jaren geen "A-inrichtingen" meer aanwezig zijn kan de geluidszone vervallen. Dit bestemmingsplan beoogt mede te voorzien in het opheffen van de oorspronkelijke geluidszone uit 1986 op en rond het IBM terrein.

Wet geluidhinder

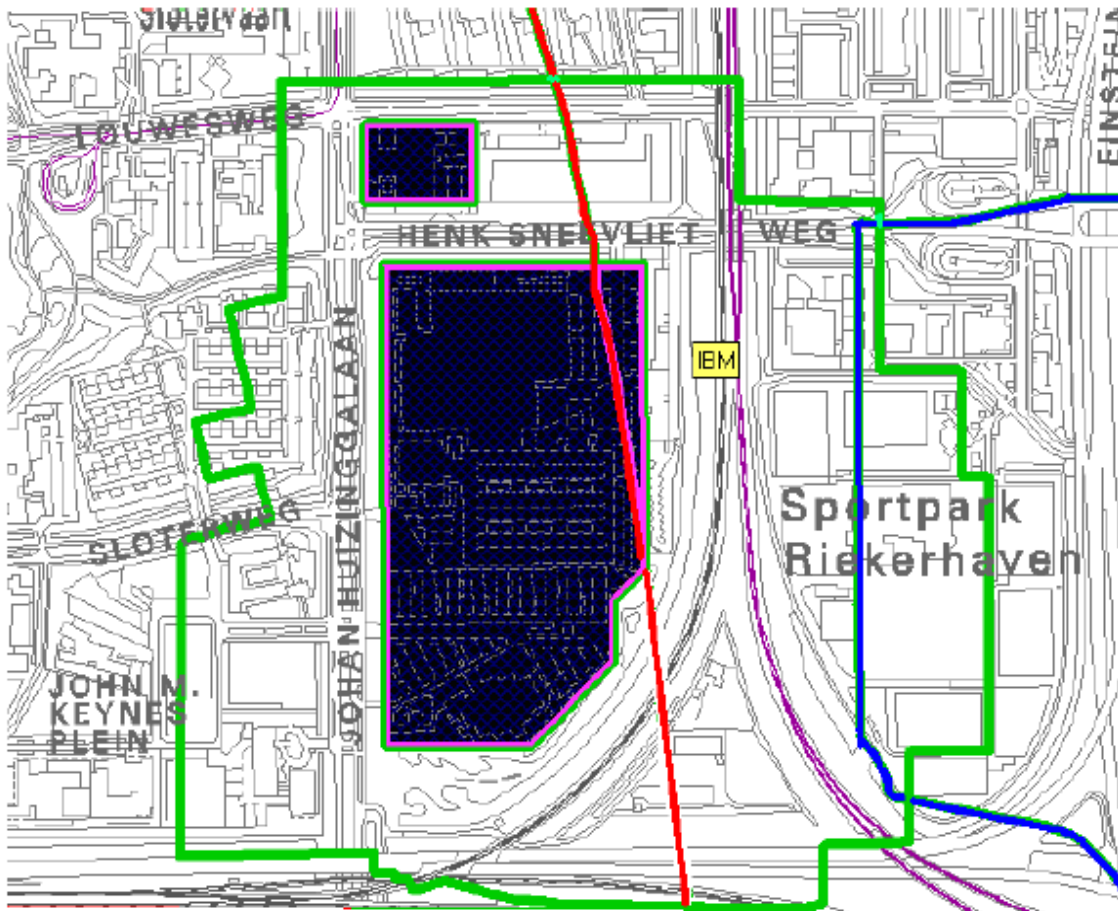
Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidszone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken". Het betreft inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken en zijn aangewezen in het Besluit omgevingsrecht (Bor), bijlage I, onderdeel D (grote lawaaimakers, voorheen zogenaamde A-inrichtingen genoemd). Alle bedrijven op een gezoneerd industrieterrein mogen buiten de zone gezamenlijk niet meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde produceren. Alle bestaande industrieterreinen, waar inrichtingen op grond van het bestemmingsplan zijn of kunnen worden gevestigd die vallen onder bijlage I, onderdeel B van het Bor, zijn gezoneerd. Overeenkomstig artikel 54 van de Wet geluidhinder dient de zone van het industrieterrein zodanig te worden vastgesteld dat zij ten minste het hele gebied omvat waarbinnen met inachtneming van al de krachtens de Wet milieubeheer verleende vergunningen en de daaraan verbonden voorschriften een hogere geluidbelasting vanwege het industrieterrein, dan 50 dB(A) optreedt. Bij de beoordeling van de geluidbelasting worden tevens meegenomen de niet-vergunningsplichtige bedrijven (Activiteitenbesluit type-B bedrijven).

Daarbij wordt uitgegaan van de grenswaarden in het Activiteitenbesluit, dan wel de opgelegde nadere eisen, respectievelijk maatwerkvoorschriften.

Buiten deze zone mag de door bedrijven veroorzaakte geluidsbelasting de waarde van 50 dB(A) niet overschrijden. Binnen het gebied van de bestaande zone geldt voor nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen, een wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde tot 55 dB(A) mogelijk. In het gebied met een hogere geluidbelasting dan 55 dB(A) kunnen geen nieuwe woningen worden geprojecteerd.

Bestaande geluidszone

Op 20 augustus 1986 heeft de gemeenteraad van Amsterdam op grond van de Wet geluidhinder de geluidszone voor het industrieterrein IBM vastgesteld. Consequentie van het zonebesluit is dat de Wet geluidhinder beperkingen oplegt aan de mogelijkheid om binnen deze zone geluidsgevoelige functies, zoals woningbouw, te realiseren. In onderstaande figuur is de ligging van de geluidszone 1986 weergegeven. De buitenste groene lijn is de 50 dB(A) zonegrens. Met paars zijn de gebieden ingetekend die in het zonebesluit 1986 zijn aangemerkt als gezoneerd industrieterrein.



Afbeelding: gezoneerd industrieterrein en geluidszone IBM terrein

De geluidszone(contour) van het terrein IBM ligt binnen de volgende momenteel nog van kracht zijnde bestemmingsplannen: Parkhaagse weg, Riekerpolder, Zuidelijke Ringspoorbaan, Overschiestraat II, Delflandplein-Staalmanpleinbuurt (1e herziening-hoefijzer deel 1), Medisch Centrum Slotervaart, Algemeen UitbreidingsPlan (AUP) 1950.

Het grootste deel van deze plannen wordt geactualiseerd met dit bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o., waarmee het vervallen van het gezoneerde industrieterrein en de zonegrens wordt meegenomen. In de vigerende bestemmingsplannen aan de noord- en westzijde van het plangebied Nieuwe Meer e.o. kan het vervallen van de geluidszone in een volgende actualisatie worden verwerkt.

De provincie Noord-Holland hanteert het standstill-beginsel inzake geluidhinder, het voorkomen dat meer mensen geluidhinder ondervinden. Projectie van geluidgevoelige bestemmingen in zones rond industrieterreinen en langs (spoor)wegen dient te worden voorkomen, gezien het streven, dat geen nieuwe geluidhinder knelpunten ontstaan. Het opheffen van de geluidszone beperkt de mogelijkheden om geluidproducerende functies te vestigen op het voormalige IBM terrein. Het onderhavige bestemmingsplan, waarmee de geluidszone wordt opgeheven, past in het provinciaal beleid.

Resultaten onderzoek geluid en opleggen maatwerk

In het kader van de herziening van het bestemmingsplan en de ontwikkeling van een visie om wonen en werken in het gebied beter mogelijk te maken heeft het stadsdeel Nieuw West aan de Dienst Milieu en Bouwtoezicht gevraagd om de voor- en nadelen in beeld te brengen van het opheffen (of gedeeltelijk opheffen) van de geluidszone (respectievelijk de- of herzonering). Dit rapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Er wordt geconcludeerd dat het dezoneren van het IBM industrieterrein de bestaande geluidrechten van de daar nu gevestigde bedrijven niet zal schaden. De basis voor dit rapport ligt in het geluidszonebeheermodel (de actueel vergunde geluidssituatie) zoals dit in de eerste helft van 2012 door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht is geactualiseerd. In het rapport wordt voorgesteld om de zone op te heffen op basis van de huidige situatie op het terrein en de wens om in de toekomst de combinatie wonen en werken in dit gebied beter mogelijk te maken. Bij de bestaande bedrijven in het gebied met een milieuvergunning en de bedrijven die onder algemene regels vallen (type B bedrijven Activiteitenbesluit) waarbij maatwerkvoorschriften zijn opgelegd liggen de geluidrechten min of meer vast. Deze rechten wijzigen niet direct bij dezoning.

Bij bedrijven die onder algemene regels vallen veranderen de geluidsvoorschriften wel bij dezoning. Het voorschrift dat de geluidsnormen op 50 meter afstand van de inrichting gelden - indien er op kortere afstand geen geluidgevoelige bestemmingen zijn - vervalt dan. Het verdient dan ook aanbeveling om gelijktijdig met de dezoning maatwerkvoorschriften op te leggen aan de AMvB bedrijven die deze nog niet hebben opgelegd gekregen. Daarmee wordt een cumulatieve geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) bij de momenteel aanwezige gevoelige gebouwen voorkomen. Daarnaast legt dit de geluidrechten van de bestaande bedrijven vast en biedt dit duidelijkheid voor het ontwikkelen van nieuwe bestemmingen op het – dan voormalige - industrieterrein.

De bestaande vergunning- en maatwerkvoorschriften van de volgende bedrijven kunnen voorsnog ongewijzigd blijven: PostNL, Johan Huizingalaan 761 en het politiebureau, Johan Huizingalaan 757.

Vanwege het opheffen van het gezoneerde industrieterrein en de geluidszone zullen de maatwerkvoorschriften van de volgende bedrijven worden vastgelegd op basis van de bestaande geluidsruimte:

- Global Switch, Johan Huizingalaan 757 (vanwege ingediende melding uitbreiding datahal 4)
- IBM (voormalig) hoofdkantoor, Johan Huizingalaan 765
- 2 Nuon schakelstations, Johan Huizingalaan (765 ged.) en Henk Sneevlietweg (20 ged.)

Global Switch heeft begin 2013 een melding op basis van het Activiteitenbesluit ingediend bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (voorheen Dienst Milieu- en Bouwtoezicht) vanwege een uitbreiding van het datacentrum van ca. 1.500 m² aan de zuidoostzijde. De actualisatie en vastleggen van de maatwerkvoorschriften zal worden meegenomen in deze melding.

Global Switch heeft een inspraakreactie ingediend met een masterplan voor toekomstige uitbreidingen. Deze uitbreiding wordt opgenomen als wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan. Uitgangspunt voor verdere uitbreiding is dat de geluidsbelasting van het bedrijf op de omgeving niet verder toeneemt.

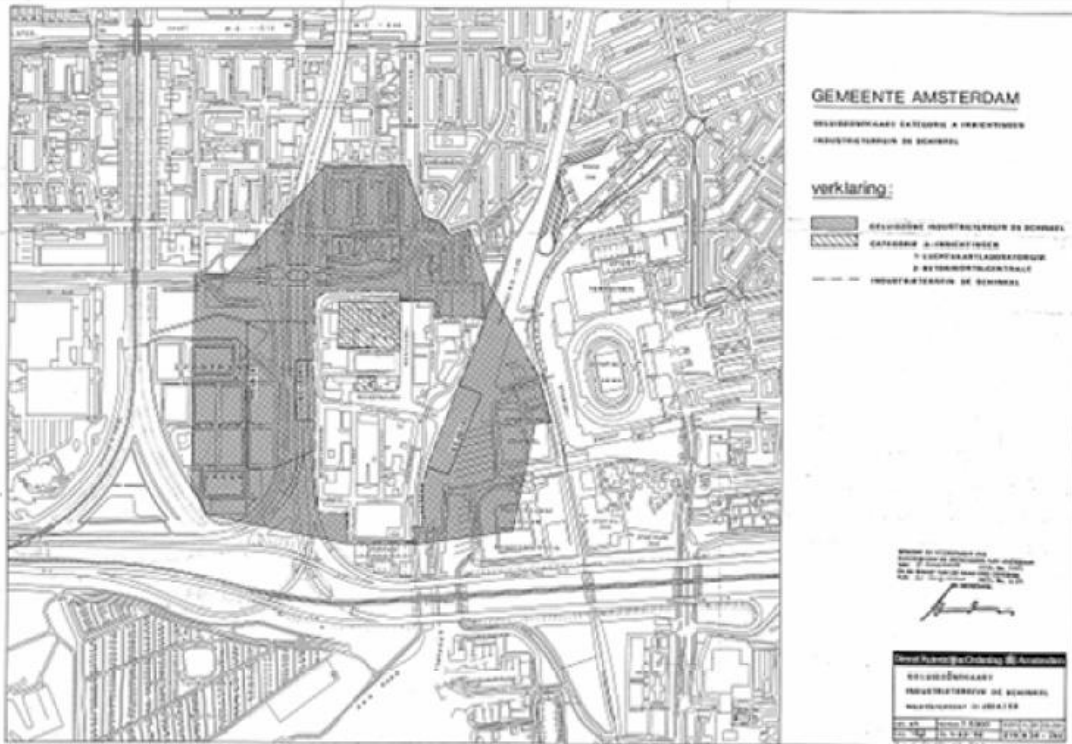
Voor het IBM-kantoor en de schakelstations geldt dat vanwege het vervallen van de zone de huidige geluidsrechten - zoals die gelden voor meldingsplichtige bedrijven (type B Activiteitenbesluit) die gevestigd zijn op een gezoneerd industrieterrein - worden vastgelegd in maatwerk ("bevroren"). Daardoor zal er geen verzwaring of vermindering plaats vinden van de geluidsvoorschriften die op het betreffende bedrijf/inrichting van toepassing zijn.

Conclusie opheffen zone

Voor de nu aanwezige bedrijven is het niet noodzakelijk dat het IBM terrein aangemerkt blijft als gezoneerd industrieterrein. De thans aanwezige bedrijven in de deelgebieden zijn géén van allen A-inrichtingen. De geluidruimte voor deze bedrijven is opgenomen in hun milieuvergunningen respectievelijk de eisen op grond van het Activiteitenbesluit. Voor zover dat niet het geval is zullen er maatwerkbeschikkingen worden opgesteld. Verder is de toekomstige ontwikkeling van het terrein gericht op een lichtere industrie en in de toekomst mogelijk de ontwikkeling van woningbouw. Om deze redenen worden in het onderhavige bestemmingsplan voor de betreffende delen van het terrein de status van gezoneerd industrieterrein opgeheven, de oorspronkelijke geluidszone ingekrompen en A-inrichtingen uitgesloten.

Wijzigen geluidszone Industrieterrein Schinkel

Bedrijventerrein Schinkel in stadsdeel Zuid is een gezoneerd industrieterrein. In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd dat rondom industrieterreinen waarop zich bedrijven kunnen vestigen of gevestigd zijn die veel geluid mogen produceren een geluidszone moet zijn vastgesteld. Het betreft inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken en zijn aangewezen in het Besluit omgevingsrecht (Bor), bijlage I, onderdeel D (grote lawaaimakers, voorheen zogenaamde A-inrichtingen genoemd). Alle bedrijven op een gezoneerd industrieterrein mogen buiten de zone gezamenlijk niet meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde produceren. Rond bedrijventerrein Schinkel bevindt zich een geluidszone krachtens de Wgh, die op 20 augustus 1986 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld en bij Koninklijk Besluit is goedgekeurd (zie onderstaande afbeelding). Destijds bevonden zich twee A-inrichtingen op het terrein, namelijk de reeds vertrokken betonmortelcentrale langs de Riekerhaven en het nog aanwezige NLR langs de Anthony Fokkerweg.



Afbeelding: Geluidszonekaart industrieterrein Schinkel (1986)

De geluidszone vormt het beoordelingskader voor de bedrijven op het industrieterrein. Daarmee is sprake van een binnengrens en een buitengrens. De binnengrens valt samen met de grens van het gezoneerde industrieterrein. Het gezoneerde industrieterrein maakt geen deel uit van de geluidszone. Met het zonebesluit van 1986 is naast de buitengrens tevens de grens van het gezoneerde industrieterrein Schinkel vastgesteld. Deze grens bepaalt welke gebieden en daarmee welke bedrijven onder de werkingssfeer van de Wgh vallen. De Wgh biedt alleen bescherming aan geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen in de geluidszone van het industrieterrein en niet op het industrieterrein zelf.

In het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Schinkel 1999' van stadsdeel Zuid is opgenomen dat de geluidszone kan worden verkleind, vanwege de vertrokken betonmortelcentrale en omdat uit onderzoek bleek dat de zone verkleind kon worden op basis van de toen actuele en vergunde 50 dB(A)-contour. Deze beoogde geluidszone, gebaseerd op de op dat moment geldende milieuvergunningen, is opgenomen in de voorschriften van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Schinkel 1999'. Deze zone (zie onderstaande afbeelding) is kleiner dan de oorspronkelijke zone die met het zonebesluit van 1986 is vastgesteld. Omdat een belangrijk deel van de zone buiten het plangebied van 'Bedrijventerrein Schinkel 1999' viel moest deze zone via herzieningen van de omliggende bestemmingsplannen worden gerealiseerd. Voor de bestemmingsplannen binnen stadsdeel Zuid heeft dat plaatsgevonden. De zuidelijke en westelijke begrenzing van de zone vallen buiten de grens van stadsdeel Zuid op grondgebied van stadsdeel Nieuw-West. Voor het deel van de geluidszone die binnen stadsdeel Nieuw-West valt wordt de zone in het kader van dit bestemmingsplan geactualiseerd en gewijzigd vastgesteld.



Afbeelding: geluidszone bestemmingsplan Bedrijventerrein Schinkel 1999

Op grond van artikel 41 Wgh is het mogelijk dat een zone wordt gewijzigd. Daartoe is een wijziging of herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Artikel 41 lid 2 Wgh stelt in geval van de wijziging van een zone de volgende beperking:

"een wijziging van een zone kan er niet toe strekken dat enig gebied waarbinnen met inachtneming van de al krachtens de Wm verleende vergunningen en de daaraan verbonden voorschriften een hogere geluidsbelasting, vanwege het industrieterrein, optreedt dan 50 dB(A), ophoudt van de zone deel uit te maken."

De kern van dit artikel is dat verkleining van een geluidszone ingevolge artikel 41 Wgh slechts mogelijk is indien deze er niet toe leidt dat buiten de (nieuwe) geluidszone een geluidsbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein optreedt van meer dan 50 dB(A). Bij de bepaling van die grens zal moeten worden uitgegaan van de toegelaten geluidruimte die de inrichtingen op grond van hun milieuvergunning of AMvB hebben. Dat geldt ook als inrichtingen een gedeelte van de vergunde geluidruimte (nog) niet gebruiken.

In ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijventerrein Schinkel – Aalsmeerplein e.o.' van stadsdeel Zuid is in navolging van het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Schinkel 1999' in de planregels de vestiging van nieuwe grote lawaaimakers (geluidszoneringsplichtige inrichtingen) uitgesloten. De bestaande situatie wordt vastgelegd en de vergunde geluidruimte van de bedrijven wordt gerespecteerd. Op het grondgebied van Stadsdeel Zuid vindt geen wijziging van de geluidszone plaats.

De Dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft eind 2012 het geluidszonebeheermodel voor gezoneerd industrieterrein Schinkel geactualiseerd. Uit de actualisatie van de bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet Milieubeheer(Wm) of meldingsplichtig zijn op grond van het

Activiteitenbesluit komt naar voren dat de actuele 50 dB(A)-geluidcontour aan de westelijke zijde ruim binnen de zonegrens (die in 1986 is vastgesteld) valt.

Aangezien het ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijventerrein Schinkel – Aalsmeerplein e.o.' van stadsdeel Zuid geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk maakt en de vestiging van nieuwe grote lawaaimakers wordt uitgesloten, wordt de binnengrens van het gezoneerde terrein gehandhaafd. De bestaande situatie wordt daarmee vastgelegd en de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein Schinkel blijven onder de werkingssfeer van de Wgh vallen. In het onderhavige bestemmingsplan wordt de buitengrens (50 dB(A)-contour) aan de westzijde op grondgebied van stadsdeel Nieuw-West verkleind in oostelijke richting, zodat de 50 dB(A)-contour overeenkomt met de bestaande situatie en de vergunde geluidruimte van de bedrijven wordt gerespecteerd. Het gewijzigde gedeelte van de geluidszone wordt op de verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen met een gebiedsaanduiding 'Geluidszone –industrie-bedrijventerrein schinkel'.

Binnen de zone zijn er beperkingen voor het bestemmen van geluidsgevoelige objecten: in de zone geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). Binnen de geluidszone worden geen nieuwe geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Buiten de geluidszone van het bedrijventerrein gelden vanuit de Wgh geen beperkingen voor het bestemmen van geluidsgevoelige objecten.

De omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft onderzoek uitgevoerd naar de geluidszone Schinkel. Dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De westkant van de zone rondom Schinkel ligt - zoals aangegeven - op het grondgebied van het stadsdeel Nieuw West. De geluidszone is berekend op basis van het actuele zonemodel en de verwachte groei van bedrijven op het gezoneerde industrieterrein. Met deze gegevens hebben zijn de geluidcontouren en een actuele buitenste zonegrens (50 dB(A)-contour) berekend. Hierbij wordt de bestaande zone ter hoogte van de sportvelden van sportpark Riekerhaven verkleind, maar is er voldoende ruimte gereserveerd om eventuele ontwikkelingen van de bedrijvigheid op het industrieterrein Schinkel te kunnen faciliteren. De actuele contour is op de verbeelding aangegeven als 'geluidszone – industrie – bedrijventerrein schinkel'.

Vliegtuiglawaai

Het hele plangebied ligt buiten het gebied waar uit oogpunt van de geluidbelasting beperkingen aan kwetsbare functies (zoals woningen) worden gesteld.

Stille zijde

Door de gemeente Amsterdam is beleid vastgesteld ten aanzien van het vaststellen van hogere grenswaarden. Het Amsterdamse gemeentebestuur hecht veel waarde aan de realisatie van woningen met een optimale leefkwaliteit, ook als op locaties die blootstaan aan geluidshinder van wegen, spoorbanen en/of industrie wordt gebouwd. Daarom is bepaald dat woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld in principe dienen te beschikken over één stille zijde. Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten.

Bestaande bouw mogelijkheden voor woningen aan de Sloterweg zijn overgenomen uit de vigerende bestemmingsplannen. In de regels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om nieuwe woningen mogelijk te maken, waarvoor geldt dat nieuwe woningen alleen zijn toegestaan als de geluidsbelasting niet hoger is dan de geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde. Conform het Amsterdamse geluidbeleid moet in dat geval iedere woning worden voorzien van tenminste één stille zijde, een gevel waar de geluidbelasting gelijk of lager is dan de voorkeursgrenswaarde.

5.2 Verkeer

Wegverkeer

In het bestemmingsplangebied is geen sprake van de aanleg van nieuwe wegen of de reconstructie daarvan. Het plan maakt een enkele ontwikkelingen mogelijk op locaties waar reeds functies aanwezig waren. De eventuele verkeerstoename van deze ontwikkelingen is daarom gering ten opzichte van de bestaande situatie en kan worden opgenomen in het bestaande verkeersaanbod.

Onderzoek naar de verkeerskundige effecten is om die reden niet noodzakelijk.

5.3 Bodem

Het stadsdeel beschikt over een bodemkwaliteitskaart. Op deze kaart is de bodemkwaliteit van de diepe lagen, de toplaag en het oorspronkelijke maaiveld weergegeven. Deze staat op de site: <http://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie-diensten/dmb/publicaties/bo-gro-0/nota-bodem/>.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de Amsterdamse bodemkwaliteitskaart ter plaatse van het plangebied weergegeven. Het plangebied is grotendeels aangegeven als 'zone-1'. Deze zonering wordt gekwalificeerd als 'schone grond'.



Legenda

	zone 1
	zone 2
	zone 3
	zone 4
	zone 5
	zone 6
	zone 7

Voor de ontwikkeling van de studentenhuisvesting ter plaatse van de Aletta Jacobslaan 7 is in het kader van de omgevingsvergunning bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de

mileukundige staat van de bodem geen belemmering vormt voor de nieuwe functie. De ontwikkelingen ter plaatse van Global Switch(zone-1, bodemkwaliteitskaart), zal nader worden onderzocht in het kader van het nog op te stellen wijzigingsplan. Ter plaatse van de Anderlechtlaan 250 geldt op basis van de bodemkwaliteitskaart eveneens zone-1. In het kader van de wijzigingsbevoegdheid zal aanvullend onderzoek moeten worden uitgevoerd.

Het is wettelijk (via de bouwverordening) geregeld dat nieuwbouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Om deze reden dient bij iedere nieuwbouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek (conform NEN5740) in beeld te worden gebracht. Het onderzoek mag niet meer dan vijf jaar oud zijn. Als blijkt uit het onderzoek dat de bodem niet geschikt is dan zal voor aanvang van de werkzaamheden een sanering moeten worden uitgevoerd, om de bodem wel geschikt te maken. Het bestemmingsplan legt grotendeels de bestaande situatie vast. Bodemonderzoek is voor de bestaande situatie in het kader van het voorliggende bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele toekomstige kleinschalige uitbreidingen (bijvoorbeeld aan- of uitbouwen bij woningen) of herontwikkelingen van bestaande functies (zoals herbouw van een bestaande woning) zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

De kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering is voor het huidige gebruik. Bij wijziging van het gebruik van de grond dient de bodemkwaliteit onderzocht te worden om beiden op elkaar af te stemmen.

5.4 Flora en fauna

Op grond van internationale verplichtingen moet Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wet implementeren. Het gaat hierbij om behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn) en instandhouding van natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn). De bescherming is voor soortbescherming geregeld in de Flora en Faunawet (2002) en voor gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet. De wijziging van de laatstgenoemde wet is nog niet van kracht zodat op een aantal punten de Vogel- en Habitatrichtlijn gelden. Het plangebied is niet aangewezen als beschermd gebied in de zin van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in ontwikkelingen ter plaatse van het bestaande groenareaal. Ter plaatse van de bebouwing die ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen gesloopt dienen te worden dient een natuurtoets uitgevoerd te worden. Een vast onderdeel van dit onderzoek is een onderzoek naar de vaste rust- en verblijfsplaatsen van vleermuizen.

5.5 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit, die is opgenomen in de Wet milieubeheer, worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving

van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet milieubeheer 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.

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer stikstofdioxide en fijn stof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate' er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

Deze grens is sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

In het voorliggende bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. worden geen nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Andere ontwikkelingen zijn ter vervanging van een bestaande bestemming die ook al een verkeersaantrekkende functie heeft. De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn dan ook aan te merken als 'niet in betekenende mate'. Derhalve kan gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het voorliggende plangebied. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer.

5.6 Watertoets

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommiteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Waterbeheer

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland, en die voeren de benodigde waterbeheertaken in het plangebied. Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor de gemeente Amsterdam voert

Waternet daarnaast het nautisch toezicht in de Amsterdamse grachten, de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit.

Waterthema's

Door Waternet zijn verschillende waterthema's benoemd. In het onderstaande zijn deze beschreven, ook wordt aangegeven hoe het voorliggende bestemmingsplan omgaat met deze waterthema's:

1. *Waterkering*

Indien er een waterkering is gelegen binnen het plangebied moeten de kern- en beschermingszones van de kering worden opgenomen op de plankaart en worden bestemd met de dubbelbestemming 'Waterkering'. Het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszones van de waterkering is watervergunningplichtig.

Conclusie

In het bestemmingsplan zijn de aanwezige waterkeringen bestemd als dubbelbestemming 'Waterstaat – waterkering'. De voor 'Waterstaat – Waterkering' aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming en het behoud van een waterkering.

2. *Waterkwaliteit/ecologie*

Vanuit Europa en het Rijk zijn er binnen de gemeente Amsterdam wateren aangewezen waarvoor strengere waterkwaliteitseisen gelden. De Nieuwe Meer is ook aangewezen als KRW lichaam. De waterkwaliteitseisen die van toepassing zijn, zijn omschreven in het Waterbeheerplan van Rijnland.

Conclusie

Voor het binnen het bestemmingsplan gelegen waterareaal gelden aanvullende waterkwaliteitseisen, maar deze hebben geen gevolgen voor of relatie met dit bestemmingsplan.

3. *Materiaalgebruik*

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooien die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

Conclusie

Deze doelstellingen komen overeen met de beleidsuitgangspunten van stadsdeel Nieuw-West, zoals beschreven in de 'Watervisie Slotervaart'.

4. *Afkoppelen hemelwater*

Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater via een vegetatiedak. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in principe niet toegestaan.

Conclusie

Deze doelstellingen komen overeen met de beleidsuitgangspunten van stadsdeel Nieuw-West.

5. Toename verharding

Op grond van de Keur moet bij een toename in verharding van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak binnen stedelijk gebied, minstens 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater worden gecompenseerd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde peilvak en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan gaat niet uit van substantiële toename van verharding t.o.v. bestaande situatie. In wijzigingsbevoegdheid voor het datacentrum en horeca is compensatie voor toename verharding verwerkt als voorwaarde in de planregels.

6. Demping

Een afname aan oppervlaktewater door demping moet elders binnen het peilvak (vooraf) met 100% worden gecompenseerd. Het laten ontstaan van doodlopende watergangen is hierbij niet toegestaan.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de demping van water. Watercompensatie is derhalve niet aan de orde.

7. Grondwaterzorgtaak namens gemeente Amsterdam

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient (middels een geohydrologisch onderzoek) aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechterd. De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het 'Plan gemeentelijke watertaken' en luidt: 'Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereenvolgend minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan'. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

8. Kelders en parkeergarages

Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Met een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat de ondergrondse constructie geen nadelige gevolgen heeft op de grondwaterstanden in de omgeving. De resultaten van het onderzoek moet beschikbaar worden gesteld aan Waternet.

Conclusie

Het bestemmingsplan gaat niet uit van de aanleg van nieuwe kelders en parkeergarages.

Het bestemmingsplan voorziet niet in nadelige gevolgen voor de grondwaterstanden in de omgeving van het plangebied.

9. Drainage

Het aanbrengen van drainage is niet toegestaan vanwege de kans op verstoppingen en het permanent lozen op het oppervlaktewater. Waternet adviseert om het bouwplan op te hogen of grondverbeteringsmaatregelen toe te passen.

Conclusie

Het bovengenoemde betreft een uitvoeringsaspect, hetgeen niet in een bestemmingsplan wordt geregeld. Bij uitwerking van bouwplannen zal het advies van Waternet met betrekking tot grondverbeteringsmaatregelen worden meegenomen.

10. Nautiek

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. Bij de plannen langs het IJ en Noordzeekanaal dient rekening te worden gehouden met de taak van Waternet (voormalig BBA) voor het bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Conclusie

Binnen het plangebied bevindt zich een doorgaande vaarroute, de Kostverlorenvaartroute. Deze loopt dwars door het Nieuwe Meer. Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer zouden kunnen beïnvloeden.

5.7 Archeologie en cultuurhistorie

Met de Wet op Archeologische Monumentenzorg is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten om in de voorbereidingsfase van een nieuw bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren. Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

5.7.1 Archeologie

Door Bureau Monumenten en Archeologie is een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (november 2012). Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan. Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling van de Sloterpolder vanaf de Late Middeleeuwen tot in de 20^{ste} eeuw. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische

informatie over de ruimtelijk topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

De archeologische verwachtingskaart (p. 23-25) bestaat uit acht verschillende archeologische verwachtingszones. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd. De beleidskaart telt vijf beleidszones (p. 26-27). Voor deze zones is gespecificeerd of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.7.2 Monumenten

Het plangebied kent twee gemeentelijke monumenten (het IBM kantoor aan de Johan Huizingalaan 765 en de TEC school aan de Vlaardingenlaan 25) en bebouwing die deel uitmaakt van de Stelling van Amsterdam (de kunstkolonie 'Nieuw en Meer', Oude Haagseweg 51 t/m 153 oneven, en de Luchtverkeersleiding (voormalige drinkwatervoorziening) Oude Haagseweg 50 t/m 58). De twee gemeentelijke monumenten zijn in de 'Gemeentelijke monumenten Stadsdeel Slotervaart' uit 2008 opgenomen.

IBM-kantoor

Relevant voor het IBM kantoor is dat het gebouw een samenstelling van afgeronde kubusachtige vormen, van afwisselende afmetingen is. De omliggende infrastructuur bepaalt de grenzen van het terrein waar het hoofdkantoor van de IBM op staat. Het gebouw staat geheel vrij op het kavel, omgeven door groen en water. Het gebouw vormt een ensemble met de groen-inrichting eromheen. Dit park versterkt het beeld van het IBM kantoor, door het zicht op de parkeerterreinen te ontnemen en de zichtlijnen naar het gebouw vrij te laten.

Door de vrije ligging functioneert het gebouw als een poort naar de Huizingalaan en de ringweg A10 voor respectievelijk het stadsdeel Nieuw-West en de stad Amsterdam.

TEC-school

Ten aanzien van de TEC school is het volgende van belang. De TEC is een ontworpen als vele andere middelbare en praktijkscholen uit dezelfde periode. Verschillende functies werden in een gebouw ondergebracht en zijn te onderscheiden als bijvoorbeeld hoofdgebouw, praktijkzalen en gymzaal. De samenhang tussen deze verschillende bouwdelen is echter niet zo groot als in andere scholen die volgens hetzelfde principe werden ontworpen.

De architect J.B. Ingwersen (1921-1996) ontwierp vele scholen in Amsterdam, waarvan er enkele in de top honderd van de BMA en zelfs de RCE zijn opgenomen. Ook de TEC is hierin opgenomen, maar is het minst exemplarische schoolgebouw van deze drie scholen. Voor Nieuw-West is het behoud van het Calvijn Junior College van groter belang.

Kunstkolonie 'Nieuw en Meer' en Luchtverkeersleiding

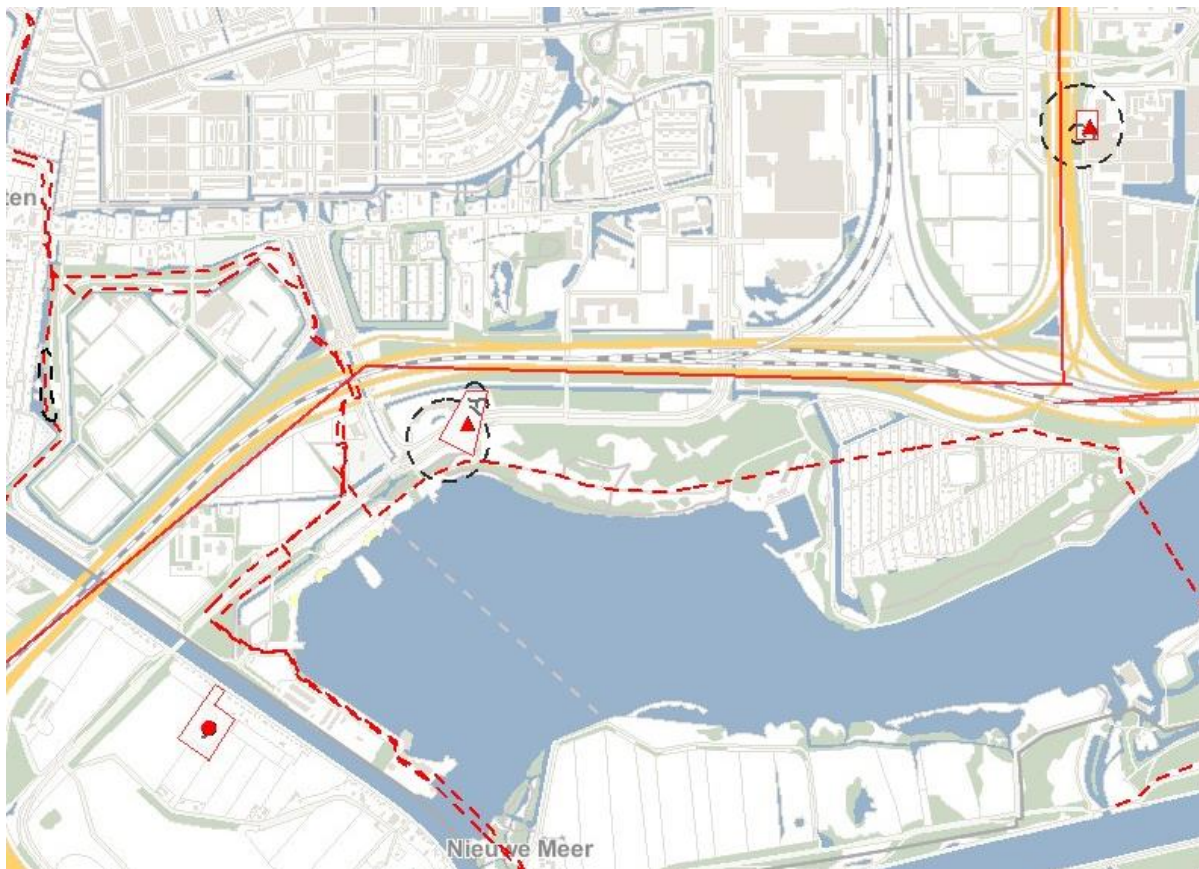
De kunstkolonie "Nieuw en Meer" op de landtong van het Nieuwe Meer en de luchtverkeersleiding aan de Oude Haagseweg bevindt zich in bebouwing die onderdeel uitmaakt van de Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam is een cirkelvormige voormalige verdedigingslinie rondom Amsterdam. De Stelling is 135 kilometer lang en bestaat uit 42 forten en 4 batterijen. De verdedigingslinie werd aangelegd tussen 1880 en 1914 op een afstand van 15 tot 20 kilometer van Amsterdam. Hierdoor bleef de hoofdstad buiten bereik van eventueel kanonvuur. Het gebied buiten De Stelling kon in tijden van gevaar onder water worden gezet met een verfijnd sluizensysteem. De Stelling diende als 'Nationaal Reduit', het laatste toevluchtsoord voor regering en leger. Het is een uniek monument van defensieve en waterstaatkundige techniek.

De Stelling van Amsterdam rondom gemeente Amsterdam is geplaatst op de Werelderfgoedlijst. Dit geldt niet voor het voormalige fort Nieuwe Meer, nu het complex 'Nieuw en Meer' en de drinkwatervoorziening en ontijzeringsinrichting, nu het complex rondom de Luchtverkeersleiding. In paragraaf 2.4 van dit bestemmingsplan staan beide complexen beschreven. Als gevolg van afspraken tussen de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn tot de stelling behorende complexen binnen de grenzen van Amsterdam buiten beschouwing gebleven. Bureau Monumenten en Archeologie heeft geadviseerd het complex van de Nooddrinkwatervoorziening te plaatsen op de gemeentelijke monumentenlijst. Om de cultuurhistorische waarden van beide complexen te beschermen is de dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie' opgenomen.

5.9 Externe veiligheid

5.9.1 Externe veiligheid inrichtingen

Op 28 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) van kracht geworden. In het besluit zijn richtlijnen opgenomen voor het bouwen en handhaven van gevoelige bestemmingen zoals woningen in de buurt van inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen. In het besluit is onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico zijn grenswaarden vastgesteld, waarvan niet mag worden afgeweken. Dit houdt in dat voor bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen moet worden berekend waar de risico-contouren lopen. Voor het plaatsgebonden risico is de contour 10^{-6} (kans 1 op 1 miljoen) per jaar vastgesteld als grenswaarde. Nieuwe gevoelige bestemmingen mogen uitsluitend buiten deze 10^{-6} contour worden gebouwd.



Afbeelding: Uitsnede Risicokaart provincie Noord-Holland.

Onderzoek externe veiligheid bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.

In verband met het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (voorheen Dienst Milieu en Bouwtoezicht) op verzoek van Stadsdeel Nieuw West een verkenning uitgevoerd voor de externe veiligheidsaspecten. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan.

Allereerst is geïnventariseerd welke risicobronnen aanwezig zijn in en rond het plangebied. Daarna wordt ingegaan op de ligging van de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour PR van de verschillende bronnen en volgt een toets aan de grenswaarde en richtwaarde voor het PR. Ook wordt de hoogte van het groepsrisico GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde beschreven. Ten slotte wordt beschreven op welke manier er binnen het bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met de externe veiligheidsaspecten. In het onderzoek wordt ingegaan op risicobedrijven, hogedruk aardgasleidingen en Transport over weg/water/spoor.

Risicobedrijven

LPG tankstation Oude Haagseweg 18

- Plaatsgebonden risico

Binnen een afstand van 110 meter van het LPG-tankstation bevindt zich het Mercure Hotel. Voor het hotel en het benzinestation zijn eind jaren zeventig van de vorige eeuw bouwvergunningen verleend en het betreft dus een bestaande legale situatie. Het hotel wordt vanuit de actualisatie van het bestemmingsplan en het Bevi opgevat als een kwetsbaar object met een vloeroppervlak van meer dan 1.500 m³. Als het bestemmingsplan wordt beschouwd als nieuwe situatie zouden we hier van een saneringssituatie spreken. Het is echter niet wenselijk dat er op deze manier saneringssituaties ontstaan voor legale bestaande situaties. Daarnaast geldt dat de opslag van LPG in de loop der jaren veiliger is geworden doordat er onder andere hittebestendige coatings aan de tankwagens zijn aangebracht. Dit maakt dat het risico op een calamiteit bij het vulpunt van een LPG tankstation kleiner is geworden en het bevoegd gezag dus kleinere risicoafstanden mag hanteren.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied adviseert om onderhavige bestemmingsplan te beschouwen als een bestaande situatie. Bij onderhavig bestemmingsplan zijn binnen de 40 meter geen kwetsbare objecten aanwezig en deze worden ook niet bestemd binnen deze afstand. Het bestemmingsplan voldoet op die manier aan de grenswaarde voor kwetsbare objecten. Op de verbeelding worden ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone lpg' geen nieuwe (kwetsbare) ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

- Groepsrisico

Het nieuwe bestemmingsplan is conserverend en maakt binnen het invloedsgebied geen extra bebouwing mogelijk. Gelet op het gelijk blijven van bebouwingdichtheden, bebouwingshoogten en de gelijkblijvende bestemmingen van het plangebied zullen de personendichtheden niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe. Conform het BEVI moet, omdat er in dit geval een overschrijding is van de oriëntatiewaarde wel een verantwoording groepsrisico worden doorlopen.

LPG tankstation Anthony Fokkerweg 8

- *Plaatsgebonden risico*

Het tankstation ter plaatse van de Anthony Fokkerweg 8 bevindt zich net buiten het voorliggende bestemmingsplan in stadsdeel Zuid. Bij onderhavig bestemmingsplan zijn binnen de 45 meter geen kwetsbare objecten aanwezig en deze worden ook niet bestemd binnen deze afstand. Het plan kan derhalve voldoen aan de grenswaarde voor kwetsbare objecten.

- *Groepsrisico*

Bij de berekening van het groepsrisico is er van uit gegaan dat alle LPG-tankwagens zijn voorzien van een hittewerende coating en dat de bevoorrading van LPG zowel overdag als in de avonden kan plaatsvinden. Zowel het LPG-vulpunt als de LPG-opslagtank hebben een invloedsgebied van 150 meter voor het groepsrisico. Uit de berekening volgt dat het groepsrisico voor de bestaande situatie laag is, ongeveer een factor 0,25 ten opzichte van de oriëntatiewaarde.

Het nieuwe bestemmingsplan is conserverend en biedt geen nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden binnen het invloedsgebied van het tankstation. Gelet daarop zullen de maximale personendichtheden niet toenemen als gevolg van het plan.

Er zijn bronmaatregelen genomen, want in de milieuvergunning van het LPG-tankstation is de maximale doorzet van LPG beperkt tot 1.000 m³ per jaar. Andere bronmaatregelen, zoals het verkleinen van de maximale inhoud van de LPG-opslagtank, lijken niet zinvol volgens het advies dat de brandweer in het kader van bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Schinkel en Aalsmeerplein e.o.' van stadsdeel Zuid heeft uitgebracht.

In het invloedsgebied bevinden zich geen gebouwen of functies speciaal bedoeld voor minder zelfredzame personen als kinderen, ouderen of zieken. De brandweer Amsterdam-Amstelland heeft advies uitgebracht over het GR. De brandweer heeft de mogelijkheden of maatregelen voor de verbetering van de beheersbaarheid en zelfredzaamheid beschreven. Deze maatregelen betreffen communicatie vooraf over gevaren en hoe te handelen, tijdig waarschuwen en het maken van noodplannen.

Propaantank Oude Haagseweg 51

- *Plaatsgebonden risico propaantank*

Er bevindt zich binnen het plangebied een bovengrondse opslagtank van 20 m³ met propaan ten behoeve van de huisverwarming van de gebouwen van de Stichting Nieuw en Meer aan de Oude Haagseweg 51. De contour van het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ ligt rond de tank en de opstelplaats van de tankauto. De contour ligt deels buiten de inrichting. Binnen de PR contour is geen bebouwing aanwezig anders dan van de inrichting zelf. Het plan kan derhalve voldoen aan de richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

- *Groepsrisico*

Het invloedsgebied voor het groepsrisico, de afstand tot 1% kans op overlijden bij onbeschermde blootstelling, bedraagt 309 meter. Het maximum aantal slachtoffers bedraagt kleiner dan 1 en kan daardoor niet weergegeven worden. De inrichting veroorzaakt derhalve geen groepsrisico.

Gas Meet- en regelstation Sloten

- *Plaatsgebonden risico M&R Sloten*

Uit de berekeningen blijkt dat de risicoafstand van het plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar op 0 meter ligt ten opzicht van de meet- en regeleninstallatie. Hiermee voldoet de installatie aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico van $PR < 10^{-6}$ per jaar.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat ter plaatse van de Anderlechtlaan 250 uit van een Horecabestemming met een bvo van maximaal 1.000 m². Deze bestemming is een beperkt kwetsbaar object volgens het Bevi en daarom vormt het plaatsgebonden risico ten gevolge van het meet- en regelstation Sloten geen belemmering voor die beoogde toekomstige ontwikkeling.

- *Groepsrisico*

De maximale effectafstand buiten de terreingrens van de inrichting is circa 20 meter. Binnen een straal van 250 meter van de installatie zijn in de huidige situatie geen mensen of medewerkers aanwezig. Aangezien het berekende maximaal aantal slachtoffers in combinatie met de aanwezigheidskansen kleiner dan 1 kan het groepsrisico verwaarloosbaar worden geacht.

Binnen het invloedsgebied wordt door het bestemmingsplan de vestiging van een horeca-inrichting aan de Anderlechtlaan 250 mogelijk gemaakt. Door de toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied zal het groepsrisico voor toekomstige situatie licht doen stijgen maar blijft kleiner dan de oriëntatiewaarde. Door die beoogde ontwikkeling neemt het groepsrisico wel toe en zal in de verantwoording meegenomen moeten worden.

5.9.3 Externe veiligheid weg/water/spoor

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen kader. Voor nieuwe kwetsbare bestemmingen geldt dat binnen 200 meter van de transportroute voor gevaarlijke stoffen onderzoek naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico nodig is. Over de A4, A10 en het spoor Amsterdam, Schiphol, Leiden worden wel gevaarlijke stoffen vervoerd. Het voorliggende bestemmingsplangebied ligt binnen het invloedsgebied van de A4, A10 en het spoor.

Conform bijlage 5 bij de Circulaire RnVGS mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op het midden van de A4 niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de beoogde toekomstige ontwikkelingen.

Weg

- *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegvlakken is nergens hoger dan 10^{-6} per jaar. Zodoende wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

- *Groepsrisico*

Het groepsrisico langs de A-4 en de A10-zuid overschrijdt de oriëntatiewaarde. Het grotendeels conserverende plan zal niet leiden tot hogere personendichtheden dan welke op basis van het

vigerende plan reeds mogelijk zijn. Het groepsrisico zal niet toenemen door het plan. Omdat er echter reeds in de huidige situatie een overschrijding van de oriëntatiewaarde is, moet het bevoegd gezag in de toelichting op het plan een verantwoording voor het groepsrisico opnemen.

Water

Vanaf industrieterrein Westpoort naar luchthaven Schiphol vindt transport van kerosine plaats door een ondergrondse buisleiding. Indien deze buisleiding defect is, wordt de kerosine over de vaarroute Westpoort-Schiphol vervoerd, waar de Schinkel onderdeel van is. Dit transport vindt incidenteel plaats. De vaarroute is niet aangewezen als transportroute Water van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Daarom zijn er geen risicocontouren voor het plaatsgebonden risico of het groepsrisico van toepassing voor deze vaarweg. In de ruimtelijke onderbouwing hoeven geen bepalingen te worden opgenomen met betrekking tot externe veiligheidsrisico's als gevolg van transport over de Schinkel.

Spoor

Aan de zuidkant van het plangebied ligt het spoortraject Amsterdam Zuid-Schiphol. Over dit spoortraject vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Omdat de Schipholtunnel beperkingen met zich meebrengt, zullen ook in de toekomst geen gevaarlijke stoffen over dit traject worden vervoerd. Daarom zijn er geen risicocontouren voor het plaatsgebonden risico of het groepsrisico van toepassing voor dit spoortraject. In de toelichting van het bestemmingsplan hoeven geen bepalingen te worden opgenomen met betrekking tot externe veiligheidsrisico's als gevolg van transport over dit spoor.

5.9.4 Externe veiligheid buisleidingen

Er bevinden zich een aantal hogedruk aardgasleidingen in het plangebied. Onderzoek in het kader van eerder genoemde procedure voor de vestiging van een horecagelegenheid heeft uitgewezen dat de berekeningen voor de leidingen niet geleid hebben tot een plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering. Het groepsrisico is berekend voor vier hogedruk aardgasleidingen. Geen van de leidingen heeft een groepsrisico, voor de huidige dan wel toekomstige situatie, waarmee de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Voor eventuele ontwikkelingen rond het Nieuwe Meer dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden.

Onderzoek externe veiligheid bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.

- Plaatsgebonden risico hogedruk aardgasleidingen

In en nabij het plangebied ligt een aantal hoge druk aardgasleidingen. Het plaatsgebonden risico is nergens in het plangebied hoger dan de grenswaarde $PR 10^{-6}$ per jaar. Dit wordt niet gewijzigd door de beoogde ontwikkelingen in het gebied. Zodoende wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

- Groepsrisico hogedruk aardgasleidingen

In de vigerende situatie zijn de groepsrisico's van de leidingen ter plaatse van het plangebied laag, namelijk minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Binnen het inventarisatiegebied, maar

buiten het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is er een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Het bestemmingsplan voorziet in hogere personendichtheden dan welke op basis van de bestaande situatie reeds mogelijk zijn. Echter is alleen de ontwikkeling aan de Anderlechtlaan 250 relevant gebleken voor het groepsrisico vanwege de buisleidingen in het gebied. Het groepsrisico neemt ter plaatse van deze ontwikkeling iets toe maar blijft minder dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Op grond van het Bevb moet het bevoegd gezag een volledige verantwoording voor het groepsrisico opstellen indien het groepsrisico op een willekeurig leidingdeel binnen het inventarisatiegebied groter is dan de oriëntatiewaarde. In alle gevallen is het vereist de brandweer in de gelegenheid te stellen tot het geven van advies in verband met het groepsrisico (artikel 12, lid 2 van het Bevb). Vanwege het feit dat het groepsrisico binnen het inventarisatiegebied (circa 3 kilometer buiten het plangebied) hoger is dan de oriëntatiewaarde, is een volledige verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op het opgestelde brandweeradvies.

Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland

In het advies van de brandweer Amsterdam-Amstelland (30 januari 2013, referentie: 04/RoEv-2013) wordt nader ingegaan op de risico's en ongevallenbestrijding met betrekking op het voorliggende plangebied. Dit advies is opgenomen als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan.

Op basis van risico's zijn er voor hulpdiensten scenario's opgesteld. De scenario's die in het brandweeradvies nader worden beschouwd zijn:

1. Ongeval met een tankwagen LPG;
2. Ongeval met een tankwagen benzine;
3. Ongeval met een tankwagen met een giftige stof;
4. Ongeval met een buisleiding aardgas.

Ad 1. Ongeval met een tankwagen LPG

Bij een ongeval met een tankwagen LPG wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door de explosie van de tankwagen of door een gaswolkbrand.

- Explosie

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten explosies van een tankwagen. Een warme en een koude BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion). Een warme BLEVE wordt veroorzaakt doordat een al aanwezige brand de druk in de LPG-tank doet oplopen, waardoor de tank bezwijkt. Het LPG stroomt dan onder hoge druk massaal uit en ontsteekt. Een koude BLEVE ontstaat wanneer de tank met LPG door de mechanische impact van bijvoorbeeld een botsing direct openscheurt. LPG kan worden ontstoken wat leidt tot een vuurbal.

De effecten van een BLEVE zijn hittestraling en overdruk. De gevolgen van hittestraling en overdruk zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. Hittestraling is bepalend voor het slachtofferbeeld en het schadebeeld.

Een warme BLEVE kan onder bepaalde omstandigheden worden voorkomen door de tankwagen met LPG te koelen en de brand in de omgeving van de tankwagen te blussen. Een warme BLEVE op de weg is op dit moment in de praktijk niet of nauwelijks berijdbaar. Dit betekent dat de brandweer zich terugtrekt en zich voorbereidt op het bestrijden van branden in de omgeving en hulpverlening aan slachtoffers. Het scenario koude BLEVE treedt direct op en is niet te voorkomen door de brandweer.

Na een ongeval met een tankwagen met LPG met als gevolg een BLEVE, richt de hulpverlening zich op het helpen van slachtoffers. Het aantal slachtoffers kan sterk variëren, is afhankelijk van het aantal aanwezige personen en wordt onder andere bepaald door de aanwezigheid van onbeschermden personen buitenshuis.

Door aanwezige personen vooraf te informeren over de gevaren en over de vlucht- en schuilmogelijkheden en tijdens een ongeval snel te alarmeren kan de zelfredzaamheid worden vergroot met als resultaat minder slachtoffers. Om te kunnen vluchten en schuilen is de aanwezigheid van onbelemmerde vluchtroutes en gebouwen die zodanig geconstrueerd zijn dat zij bescherming bieden tegen de effecten van een BLEVE noodzakelijk.

- *Wolkbrand*

Een wolkbrand kan ontstaan als bij een ongeval met een tankwagen met LPG de tank lek raakt en er grote hoeveelheden LPG uit de tank stromen. Het ontsteken van de gaswolk leidt tot een vuurzee en drukeffecten.

De effecten van een wolkbrand zijn hittestraaling. De gevolgen hiervan zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. De hittestraaling van een wolkbrand is groot en komt ongeveer 200 meter ver. Het plangebied zal worden getroffen door de effecten van een ongeval met een tankwagen LPG.

Een wolkbrand wordt beschouwd als een scenario dat zich snel ontwikkelt. De brandweer richt zich op het verlenen van hulp aan slachtoffers en het blussen van branden die in het effectgebied zijn ontstaan.

Een gaswolkbrand is een snel scenario. Aanwezige personen zullen indien nodig zichzelf in veiligheid moeten brengen. Het is dan ook van belang dat aanwezige personen zich bewust zijn van de gevaren, deze kunnen herkennen en weten wat zij vervolgens moeten doen. Expliciete communicatie vooraf en noodplannen voor bedrijven en instellingen vergroten de zelfredzaamheid. Aanwezige gebouwen bieden bescherming tegen de effecten van een wolkbrand.

Ad 2. Ongeval met een tankwagen benzine

Bij een ongeval met een tankwagen benzine wordt het gevaar voor de omgeving wordt bepaald door de plasbrand die kan ontstaan na het vrijkomen van de benzine.

Een plasbrand kan ontstaan als bij een ongeval met een tankwagen benzine de tank lek raakt en er grote hoeveelheden benzine uit de tank stromen. Ontsteking leidt tot een korte en hevige brand die branden in de omgeving kan veroorzaken.

Het effect van een plasbrand is hittestraling. De gevolgen zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. De effecten van een plasbrand op de omgeving zijn onder andere afhankelijk van de grootte en de vorm van de plas die ontstaat en van de ondergrond (verhard/onverhard).

De mogelijkheden om een plasbrand te voorkomen zijn afhankelijk van de bereikbaarheid van de plaats van het ongeval en de beschikbare voorzieningen. Bij een dreigende ontsteking van een plas benzine richt de brandweer zich op het veiligstellen van het directe gevarengedebied en het voorkomen van ontsteking door de plas af te dekken.

Een plasbrand is een snel scenario. In geval van een directe ontsteking van de brandbare benzine zullen aanwezige personen de brand die is ontstaan opmerken. Binnen 60 meter van de tankwagen is de hittestraling te groot voor aanwezige personen buitenshuis om zichzelf in veiligheid te brengen. Vluchten uit het zicht van de brand en/of onder dekking van muren, gebouwen en bomen is van essentieel belang. Expliciete communicatie vooraf over de gevaren en hoe te handelen, noodplannen en onbelemmerde en beschermende vluchtroutes van de risicobron af vergroten de zelfredzaamheid.

Gebouwen kunnen bescherming bieden indien zij zodanig zijn geconstrueerd dat zij bestand zijn tegen de effecten van een plasbrand. Snel alarmeren en er voor zorgen dat de aanwezige personen op een goede manier kunnen vluchten vermindert het aantal slachtoffers.

Ad 3. Ongeval met een tankwagen met een giftige stof

Bij een ongeval met een tankwagen gevuld met een giftige vloeistof of een giftig gas wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door het ontstaan van een giftige wolk.

Door een ongeval scheurt de tankwand van de tankwagen gevuld met een giftig gas of giftige vloeistof. Hierdoor stroomt in een korte tijd een groot deel van de inhoud uit de tank en ontstaat er een giftige wolk die met de wind wordt meegevoerd.

Door het vrijkomen van een giftige wolk kunnen er (dodelijke) slachtoffers vallen in het plangebied. De plaats en grootte van het gebied waar slachtoffers kunnen vallen is afhankelijk van de soort stof en de specifieke (weers)omstandigheden.

Bij het direct vrijkomen van een groot deel van de inhoud van een tank met een giftig gas of giftige vloeistof kan het ontstaan en verspreiden van een giftige wolk niet door de hulpverlening worden voorkomen. De hulpverlening richt zich in dat geval op het veiligstellen van de omgeving en het bestrijden van de giftige wolk met waterschermen. Door een plas met vloeistof af te dekken kan verdere uitdamping worden voorkomen.

Bij het ontstaan van een giftige wolk zullen aanwezige personen in het effectgebied zichzelf en anderen, op eigen kracht in veiligheid moeten brengen. Het is daarom van belang dat deze mensen tijdig worden gealarmeerd, dat bij hen bekend is hoe moet worden gehandeld bij een ongeval met een tankwagen gevuld met een giftig gas of giftige vloeistof en dat de mogelijkheden om zichzelf en anderen te redden aanwezig zijn en worden gestimuleerd. Binnen een gebouw geniet men over het algemeen bescherming, indien ramen, deuren en ventilatieopeningen gesloten zijn.

Ad 4. Ongeval met een buisleiding aardgas

Bij een ongeval met een buisleiding waarin aardgas onder hoge druk wordt getransporteerd wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door een fakkelbrand.

Een breuk in een hoge druk aardgasleiding kan bijvoorbeeld ontstaan bij (graaf)werkzaamheden of door grondverzakkingen. Bij een leidingbreuk stroomt het aardgas onder hoge druk continu uit. Vervolgens ontsteekt het brandbare gas waardoor een fakkelbrand optreedt. De fakkelbrand blijft branden totdat de leiding is afgesloten en de druk afneemt.

Het effect van een fakkelbrand is hittestraling en het gevolg hiervan zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. Door de ligging van de hoge druk aardgasleidingen zal het plangebied worden getroffen door de effecten.

Aangezien de brandweer de fakkelbrand niet kan blussen en de geneeskundige hulpverlening slachtoffers niet kan bereiken zolang de fakkel brand, zijn aanwezige personen binnen het effectgebied aangewezen op zelfredzaamheid. Afhankelijk van de afstand tot de aardgasleiding is vluchten niet of nauwelijks mogelijk. Om de zelfredzaamheid te vergroten is het raadzaam om rekening te houden met het verhogen van de brandwerendheid van de gevels aan de zijde van de aardgasleiding en het realiseren van veilige vluchtroutes. Hierdoor worden de gevolgen van de hittestraling beperkt. Overigens is een snelle alarmering van aanwezige personen binnen het effectgebied essentieel voor een goede zelfredzaamheid.

In de onderstaande tabel zijn de risicobeperkende maatregelen weergegeven. Tevens is door de brandweer een inschatting opgenomen van de bijdrage die een maatregel kan leveren aan de risicobeheersing.

Bronmaatregelen		Ongeval met een Tankwagen LPG	Ongeval met een Tankwagen benzine	Ongeval met een Tankwagen giftige stof	Ongeval met een Hoge druk aardgasleiding
1.	Voorzieningen treffen aan de ondergrondse gasleiding die de kans op een ongeval verkleinen	0	0	0	+
2.	Werkzaamheden in de omgeving van de ondergrondse gasleiding alleen onder strikte voorwaarden toestaan	0	0	0	+
Effectmaatregelen					
3.	Mogelijkheden onderzoeken om bij de constructies van (nieuwe) gebouwen rekening te houden met de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen	++	++	++	++
4.	Ventilatievoorzieningen snel kunnen uitschakelen en sluiten	0	0	+	0
Maatregelen zelfredzaamheid					
5.	Snel kunnen alarmeren bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+	+	+
6.	Communicatie vooraf over de gevaren en hoe te handelen bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+	+	+
7.	Waar mogelijk noodplannen opstellen	+	+	+	+

- +++ zeer gunstig effect
- ++ gunstig effect
- + licht gunstig effect
- 0 geen effect

Belangrijke aandachtspunten bij calamiteiten zijn:

- Tijdig waarschuwen is van groot belang bij alle incidenten.
- Voor bedrijven kan een bedrijfsnoodplan er voor zorgen dat zij bij een incident weten wat zij moeten doen. Bijvoorbeeld het tijdig sluiten van de ventilatie-installaties of het snel opstarten van een evacuatieprocedure.
- tweezijdige bereikbaarheid van gebieden waar veel mensen verblijven, zoals bedrijventerreinen, kantoorparken, winkelcentra etc.
- Binnen een afstand van 100 meter van de A10, gemeten vanaf de rand van de weg wordt aanbevolen geen verminderd zelfredzame functies toe te staan. Dit zijn kinderdagverblijven, bejaardenhuizen enz.

5.10 Luchthavenindelingbesluit (LIB)

Voor Schiphol zijn als gevolg van Wet Luchtvaart (2002) milieu- en veiligheidsregels van kracht. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten: het Luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Het luchthavenverkeersbesluit is voor een bestemmingsplan niet relevant omdat het betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim en luchtverkeerswegen. In het Luchthavenindelingbesluit zijn bepaalde gebieden rondom Schiphol aangewezen als 'beperkingengebied'. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van functies en bouwhoogten.

Op grond van het LIB geldt voor het grootste deel van het plangebied een maximale bouwhoogte van circa 45 meter. In de zuidoostelijke hoek van het plangebied geldt een bouwhoogte van 20 tot 40 meter. De bouwhoogte die op grond van het nu voorliggende bestemmingsplan is toegestaan, is minder dan de maximale bouwhoogte die op grond van het Luchthavenindelingbesluit is toegestaan.



Afbeelding: Uitsnede Overzicht Hoogtebeperkingen (LIB).

Het hele plangebied ligt buiten het gebied waar beperkingen aan kwetsbare functies (zoals woningen) worden gesteld. Het plangebied ligt binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen en grote waterpartijen) zijn toegestaan. Het bestemmingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan voldoet aan de bepalingen uit het Luchthavenindelingbesluit.

5.11 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke

nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen leiden niet tot significante nieuwe emissies of nieuwe verkeersaantrekkende werking. Het ruimtebeslag is in een stedelijke situatie als de onderhavige niet bijzonder. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de ontwikkeling. De nieuwe ontwikkelingen zullen op eventuele effecten op alle relevante milieueffecten getoetst worden (zie paragrafen 5.1 t/m 5.10). Het bestemmingsplan zal daarom geen aanleiding geven tot het uitvoeren van een m.e.r.

5.12 Economische uitvoerbaarheid

Voor zover het bestemmingsplan strekt tot het vastleggen van de bestaande situatie is geen economische uitvoerbaarheid aan de orde.

Waar het nieuwe ontwikkelingen betreft, kan gesteld worden dat, ingevolge artikel 6.12 Wro, de stadsdeelraad besluit of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan bouwplannen in de zin van artikel 6.12 Wro juncto 6.2.1. Bro mogelijk maakt. Alle kosten voor opstalontwikkeling en inrichting van de in erfpacht uitgegeven percelen zijn voor rekening van de ontwikkelende partijen.

Een deel van de percelen binnen het plangebied is niet het eigendom van de gemeente Amsterdam. Op deze percelen zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien waarvoor het opstellen van een exploitatieplan noodzakelijk is. Een uitzondering vormt het perceel Anderlechtlaan 250 waar een wijzigingsbevoegdheid naar 'Horeca' wordt opgenomen. Het kostenverhaal komt in dat geval aan de orde in het kader van de wijzigingsprocedure.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Opbouw van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

6.2 Verbeelding

Het bestemmingsplan is te raadplegen via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Daar kan worden ingezoomd op de kaart of worden gezocht op adres. Door vervolgens op een bepaald vlak of adres te klikken verschijnt in de kantlijn welke bestemming het betreffende plandeel heeft en welke bouwregels er gelden. Daarbij zijn op de verbeelding verschillende bestemmingsvlakken (met elk een eigen kleur) en verschillende maatvoeringsvlakken (met elk een afwijkende bouwhoogte, bebouwingspercentage of andere bouwregel) aangegeven. De maatvoeringsvlakken zijn van elkaar gescheiden door de zwarte lijnen.

6.3 Regels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbelregel zijn opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen.

6.4 Toelichting per artikel

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

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

Hoofdstuk 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 staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan' op alfabetische volgorde.

Artikel 2 Wijze van meten

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

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Bedrijf - 1

De terreinen waar bedrijven kunnen worden gevestigd die onder categorieën 1 of 2 van de bij de regels horende 'Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein' vallen, zijn bestemd als 'Bedrijf – 1'.

Bedrijf - 2

Het aanwezige tankstation met een verkooppunt motorbrandstoffen met lpg is bestemd als 'Bedrijf – 3'.

Bedrijf - Nutsvoorziening

De nutsvoorzieningen die groter zijn dan 15 m² zijn bestemd als 'Bedrijf - Nutsvoorziening'. Het betreft het meet-/regelstation van de Gasunie aan de Anderlechtlaan en het gemaal met dienstwoning aan het Jaagpad, ten zuiden van Volkstuinenpark 'Ons Buiten'.

Nutsvoorzieningen die kleiner zijn dan 15 m² zijn op grond van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor) aangewezen als vergunningsvrije bouwwerken.

Gemengd – 1

Er is een inspraakreactie ingediend voor verruiming van de gebruiksmogelijkheden van de IBM-hal omdat de uitvoerbaarheid van de beperkte bedrijfsbestemming voor de komende planperiode niet is verzekerd. Met een flexibelere, ruime bestemming, kan worden ingespeeld op concrete huisvestingsbehoeften in de markt en kan (dreigende) leegstand in het plangebied

worden tegengegaan. De behoefte bestaat aan een ruime bestemming 'Gemengd'. Een aantal zaken kan nog in dit bestemmingsplan worden meegenomen, omdat dit niet in strijd is met beleid en wet en regelgeving en hier geen nadere onderzoeken voor nodig zijn.

Deze bestemming omvat de functies bedrijven uit de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen én bedrijven uit de categorieën A en B van de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gemengde gebieden. Daarnaast is maximaal 200 m² horeca categorie A (bijvoorbeeld lunchroom) toegelaten.

Gemengd – 2 t/m 4

In de Gebiedsvisie RID+ is de wens tot flexibilisering van de bestemmingen aan de Aletta Jacobs-Vlaardingenlaan aangegeven. Hiertoe zijn de bestemmingen Gemengd 2, 3 en 4 opgenomen in het bestemmingsplan. Hierdoor ontstaan er meer mogelijkheden om bij het vrijkomen van gebouwen een nieuwe invulling te vinden, omdat er meer bestemmingen mogelijk zijn. Dit betekent overigens niet dat het volume toeneemt (m.u.v. het volume voor de voor studentenhuisvesting reeds verleende en opgenomen vergunning). Er is dus ook niet of nauwelijks sprake van extra verkeersaantrekkende werking. Bovendien worden diverse functies (wonen, hotel, horeca, kantoren en PDV) begrensd met een maximaal toegestaan m² bvo en/of gekoppeld aan een bepaalde locatie door een aanduiding, overeenkomstig de beleidsmatige of wettelijke geldende regels of om extra verkeersaantrekkende werking te voorkomen. Voor bedrijven die passen binnen de bedrijvenlijst functiemenging categorie A en B en maatschappelijke voorzieningen (niet-gevoelige bestemming) geldt geen begrenzing van het maximaal toegestane m² bvo.

Nieuwe maatschappelijke voorzieningen die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging zijn slechts toegestaan voor zover wordt voldaan aan het bepaalde in het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Dit is geregeld via een afwijkingsbepaling, zodat de toetsing aan het Besluit juridisch geborgd is.

Voor nieuwe geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en ontspanning en vermaak is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in verband met de relatie met de Wet geluidhinder en het eventueel vaststellen van hogere grenswaarden.

Gemengd – 2 omvat: Wonen, Horeca G/hotel, PDV, Kantoor, Horeca A en B, Bedrijf (categorie A en B van de bij deze regels horende 'Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging'), maatschappelijke voorzieningen.

Gemengd – 3 en Gemengd – 4 omvatten: Kantoor, Horeca A en B, Bedrijf (categorie A en B van de bij deze regels horende 'Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging'), maatschappelijke voorzieningen.

Groen – 1

De groengebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam en tot de Stadsdeelgroenstructuur behoren zijn bestemd als 'Groen – 1'. Naast groenvoorzieningen zijn deze gronden tevens bestemd voor bescherming en instandhouding van de benoemde groenstructuren, en broedplaatsen, jachthavens, recreatieve- en speelvoorzieningen, sportvoorzieningen, horeca, parkeerterreinen en volkstuinen zijn met nadere aanduiding op de verbeelding aangegeven.

Op grond van het advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) is in de bestemming 'Groen – 1' geregeld dat het toevoegen of vergroten van ongebouwde parkeervoorzieningen, de omzetting van land naar water en andersom niet zonder meer

toegestaan is. Ter bescherming van de hoofdgroenstructuur is geregeld dat voor dergelijke ingrepen (niet zijnde bouwen) een omgevingsvergunning verplicht is en de TAC daarbij om advies gevraagd dient te worden.

Groen – 2

De groenstroken buiten de Hoofdgroenstructuur en de Stadsdeelgroenstructuur zijn bestemd als 'Groen – 2'. Naast groenvoorzieningen zijn ook fiets- en voetpaden en speelvoorzieningen toegestaan. Ongebouwde parkeervoorzieningen slechts toegestaan door middel van een omgevingsvergunningplicht opdat de aanleg van parkeervoorzieningen gecontroleerd plaatsvindt. Er is specifiek geregeld ten behoeve van welke functies parkeervoorzieningen toelaatbaar worden geacht. Rijwegen zijn niet toegestaan, zodat het groen niet kan worden vervangen door verkeersareaal.

Aan de Anderlechtlaan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die inspeelt op een nog uit te kristalliseren horeca-initiatief voor de vestiging van een restaurant.

Horeca

De hotels in het gebied zijn bestemd als 'Horeca'. Hotels zijn als 'horeca van categorie G' aangeduid. Binnen hotels zijn diverse bijbehorende voorzieningen toegestaan, zoals een restaurant, vergaderzalen en kantoren.

De restaurants en cafés in het gebied (buiten bestemming 'Groen – 1') zijn bestemd als 'Horeca'. De bijbehorende horecacategorie is op de verbeelding aangeduid.

Kantoor

De panden die momenteel in gebruik zijn als kantoor zijn bestemd als 'Kantoor'.

Maatschappelijk

Het Rijksluchtvaartlaboratorium (deels museum en broedplaats), de aanwezige scholen en het aanwezige zorgcentrum zijn bestemd als 'Maatschappelijk'. Naast maatschappelijke voorzieningen zijn ook kunstateliers, creatieve bedrijven en ondergeschikte voorzieningen zoals horeca en kantoren toegestaan. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is het vastleggen van de bestaande situatie.

Sport

Zowel het sportpark Riekerhaven als de aanwezige manege zijn bestemd als 'Sport'. Naast sportvelden- en voorzieningen zijn ook gebouwde voorzieningen (o.a. kantine) toegestaan. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is het vastleggen van de bestaande situatie.

Tuin

De tuinen behorend bij de woningen zijn bestemd als 'Tuin'. In de regels zijn geen bergingen en andere gebouwen toegestaan, omdat op grond van het Besluit omgevingsrecht bergingen en aan- en uitbouwen al zijn toegestaan zonder omgevingsvergunning. Het betreft hier vergunningsvrije bouwwerken.

Verkeer – 1

Rijwegen, pleinen, ongebouwde parkeervoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen zoals fiets- en voetpaden, speel- en groenvoorzieningen zijn bestemd als 'Verkeer – 1'. Viaducten worden mogelijk gemaakt ter plaatse van de aanduiding 'specifiek vorm van verkeer - viaduct'.

Verkeer – 2

De Rijksweg A4 is bestemd als ‘Verkeer – 2’. Viaducten worden mogelijk gemaakt ter plaatse van de aanduiding ‘specifiek vorm van verkeer - viaduct’.

Verkeer – 3

Het spoortracé van de trein en de metro is bestemd als ‘Verkeer – 3’. Naast voorzieningen ten behoeve van het trein- en metroverkeer zijn ook bijbehorende stations toegestaan. Viaducten worden mogelijk gemaakt ter plaatse van de aanduiding ‘specifiek vorm van verkeer - viaduct’.

Water - 1

Het water ter plaatse van het Nieuwe Meer is bestemd als ‘Water – 1’. Naast water en de bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur zijn ook voetpaden, bruggen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. De aanwezige steigers, woonboten, jachthaven en botenhelling zijn nader op de verbeelding aangeduid. Hiermee wordt voorkomen dat deze functies zich elders zouden kunnen vestigen.

Verder is in deze bestemming geregeld dat het aanleggen van werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden verboden is zonder, of in afwijking van een omgevingsvergunning.

Water - 2

Het water buiten het Nieuwe Meer is bestemd als ‘Water – 2’. Naast water en natuurvriendelijke oevers zijn ook voetpaden, bruggen en waterhuishoudkundige voorzieningen (waaronder mede begrepen het gemaal) toegestaan. De aanwezige steiger is nader op de verbeelding aangeduid. Hiermee wordt voorkomen dat een te groot deel van de watergang wordt volgebouwd met steigers. In de huidige situatie zijn er geen ligplaatsen voor ondermeer woonboten en bedrijfsvaartuigenaanwezig. Deze zijn in de toekomst ook niet gewenst.

Wonen - 1

De bestaande woningen aan de Sloterweg zijn bestemd als ‘Wonen – 1’. Basis voor deze bestemming is de regeling uit het bestemmingsplan Sloterweg Noordzijde 1998, die nu ook op de zuidzijde wordt toegepast. De regeling is gemoderniseerd aan de hand van actuele landelijke standaarden en de geluidwetgeving.

Op enkele locaties zijn niet-woonfuncties gerealiseerd, deze zijn apart op de verbeelding aangeduid en in de regels beperkt tot het bestaande gebruik. Overeenkomstig het bestemmingsplan Sloterweg Noordzijde 1998 blijft het beleid gericht op het zo veel mogelijk terugbrengen van de niet-woonfuncties.

Wonen - 2

De bestaande woningen bij het Rijksluchtvaartlaboratorium zijn bestemd als ‘Wonen – 2’. De bestemming omvat geen bijzonderheden.

Dubbelbestemming Leiding – Gas

Ter bescherming van de gasleidingen in het gebied is de dubbelbestemming ‘Leiding – Gas’ opgenomen, waari bepalingen zijn opgenomen die beschadiging door graafwerkzaamheden, boomwortels en dergelijke voorkomen doordat deze werkzaamheden alleen na verlening van een omgevingsvergunning kunnen worden uitgevoerd. Ook de belemmering van de bereikbaarheid van de leidingen door de leidingbeheerder, zoals het verharderen van de bovengrond, worden gereguleerd.

Dubbelbestemming Waarde – Archeologie – 1 t/m 4

Ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden gaat een deel van het plangebied uit van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. In de planregels zijn hiertoe beschermende maatregelen worden opgenomen. De benodigde mate van bescherming varieert binnen het bestemmingsplangebied. Daarom is er een onderscheid gemaakt in Waarde – Archeologie – 1, 2, 3 en 4. Het verschil tussen de vier archeologische bestemmingen bestaat uit de omvang van bodemingrepen waarbij nader archeologisch onderzoek nodig is. In de ene archeologische bestemming moet onderzoek al plaatsvinden bij een bodemverstoring met een oppervlak van 100 m² en een diepte van 0,5 meter onder peil, bij een andere archeologische bestemming pas vanaf 10.000 m² en een diepte van 1,5 meter onder peil.

Dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie

De gebouwen van de Stelling van Amsterdam zijn dubbelbestemd als 'Waarde - Cultuurhistorie'. Naast de andere voorkomende bestemmingen zijn de gronden ook bestemd voor het behoud en versterken van de cultuurhistorische waarden van de Stelling van Amsterdam. Sloop van de gebouwen kan slechts plaatsvinden na verkrijging van een omgevingsvergunning.

Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering

De binnen het plangebied aanwezige waterkering gaat uit van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Op grond van de Keur van Waternet gelden beschermende maatregelen. Omdat in de Keur al voldoende regels zijn opgenomen ter bescherming zijn aanvullende bouwregels niet in het bestemmingsplan opgenomen. De dubbelbestemming heeft feitelijk uitsluitend een signalerende functie.

7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID EN OVERLEG

7.1 Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan is in overeenstemming met de inspraakverordening van het stadsdeel voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd van 4 oktober tot en met 14 november 2012. Op 11 en 18 oktober 2012 is een informatieavond georganiseerd. De verslagen van deze avonden zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Tijdens de periode dat het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen, heeft een ieder schriftelijk of mondeling kunnen reageren. Er zijn in totaal 25 reacties binnengekomen. In een als bijlage bij deze toelichting opgenomen Nota van Beantwoording zijn de inspraakreacties per onderwerp samengevat en voorzien van een beantwoording.

7.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Waternet;
2. Gemeente Amsterdam:
 - a. Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
 - b. Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB);
 - c. Bureau Monumenten en Archeologie (BMA);
 - d. Stadsdeel Zuid;
 - e. Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling, Amsterdamse Bos
3. Gemeente Haarlemmermeer;
4. Gemeente Amstelveen;
5. Brandweer, Amsterdam-Amstelland;
6. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest;
7. De Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, sector Ruimtelijke Inrichting;
8. Gasunie;
9. Hoogheemraadschap van Rijnland;
10. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV);
11. Rijkswaterstaat;
12. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
13. SADC;
14. Kamer van Koophandel;
15. Stadsregio Amsterdam.

Elf instanties, te weten Hoogheemraadschap Rijnland, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Zuid, Gasunie, Waternet, Rijkswaterstaat, SADC, Brandweer Amsterdam-Amstelland, Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur en B&W Gemeente Amsterdam hebben gereageerd. De opmerkingen van de geadresseerden zijn in een als bijlage bij deze toelichting opgenomen Nota van Beantwoording per onderwerp samengevat en voorzien van een beantwoording.