



Gemeente  
Amsterdam

## bestemmingsplan Maria Montessori



Gemeente Amsterdam

Maria Montessori

### **Colofon**

Opdrachtgever	Bestuurscommissie Nieuw-West
Opdrachtnemer	Bestuurscommissie Nieuw-West
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.F1313BPSTD-VG01
Datum	5 november 2014
Planstatus	bestemmingsplan (vastgesteld)

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk1 Inleiding</b>	<b>6</b>
1.1 Aanleiding	6
1.2 Leeswijzer	6
<b>Hoofdstuk2 Plankader</b>	<b>8</b>
2.1 Ligging en begrenzing	8
2.2 Doelstelling	8
2.3 Geldend planologisch kader	8
2.4 Beschrijving van het plangebied	9
2.5 Geschiedenis van het plangebied	12
<b>Hoofdstuk3 Beleidskader</b>	<b>14</b>
3.1 Rijksbeleid	14
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Regionaal beleid	17
3.4 Gemeentelijk beleid	18
<b>Hoofdstuk4 Het ruimtelijk kader</b>	<b>22</b>
4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten	22
4.2 Stedenbouwkundige aspecten	22
<b>Hoofdstuk5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht</b>	<b>24</b>
<b>Hoofdstuk6 Verkeer en parkeren</b>	<b>25</b>
6.1 Algemeen	25
6.2 Beleid en regelgeving	25
6.3 Autoverkeer	27
6.4 Openbaar vervoer	28
6.5 Langzaam verkeer	28
6.6 Parkeren	29
<b>Hoofdstuk7 Geluid</b>	<b>30</b>
7.1 Algemeen	30
7.2 Beleid en regelgeving	30
7.3 Resultaten onderzoeken	33
7.4 Conclusie	33
<b>Hoofdstuk8 Luchtkwaliteit</b>	<b>34</b>
8.1 Algemeen	34
8.2 Beleid en regelgeving	34
8.3 Conclusie	38
<b>Hoofdstuk9 Bodem</b>	<b>39</b>
9.1 Algemeen	39
9.2 Beleid en regelgeving	39
9.3 Resultaten onderzoeken	40
9.4 Conclusie	41
<b>Hoofdstuk10 Cultuurhistorie en archeologie</b>	<b>42</b>
10.1 Algemeen	42
10.2 Beleid en regelgeving	42
10.3 Resultaten onderzoeken	44
10.4 Conclusie	44

<b>Hoofdstuk11</b>	<b>Duurzaamheid</b>	<b>46</b>
11.1	Algemeen	46
11.2	Beleid en regelgeving	46
11.3	Specifiek plan/project	48
<b>Hoofdstuk12</b>	<b>Externe veiligheid</b>	<b>49</b>
12.1	Algemeen	49
12.2	Beleid en regelgeving	49
12.3	Conclusie	51
<b>Hoofdstuk13</b>	<b>Luchthavenindelingsbesluit</b>	<b>52</b>
<b>Hoofdstuk14</b>	<b>Natuur en Landschap</b>	<b>53</b>
14.1	Algemeen	53
14.2	Beleid en regelgeving	53
14.3	Resultaten onderzoeken	54
14.4	Conclusie	54
<b>Hoofdstuk15</b>	<b>Water</b>	<b>55</b>
15.1	Algemeen	55
15.2	Beleid en regelgeving	55
15.3	Watertoets	59
15.4	Conclusie	60
<b>Hoofdstuk16</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>61</b>
16.1	Algemeen	61
16.2	Planvorm	61
16.3	Artikelgewijze toelichting	61
<b>Hoofdstuk17</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>65</b>
<b>Hoofdstuk18</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>66</b>
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	66



## bestemmingsplan Maria Montessori

## Toelichting

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Maria Montessori' geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van het voormalige stadsdeel Nieuw-West. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het bestemmingsplan heeft betrekking op de herontwikkeling van de Maria Montessori-locatie, waar voorheen de Ichtusschool stond.

In het bestemmingsplan Zuidoosthoek, welke op 2 november 2010 door de stadsdeelraad van Nieuw-West is vastgesteld, was er voor de Maria Montessori-locatie een uit te werken bestemming opgenomen, omdat de planvorming voor de beoogde ontwikkeling van woningbouw ten tijde van het opstellen van dat bestemmingsplan nog niet ver genoeg was gevorderd.

Thans is de ontwikkeling concreet genoeg. In de uitwerkingsregels van bestemmingsplan Zuidoosthoek was onderscheid gemaakt tussen de woningen aan de Prof. R. Casimirstraat, Maria Montessoristraat en Prof. H. Bavinckstraat (het noordelijk deel), die gerealiseerd dienden te worden als woningen van 2 bouwlagen met een kap en de woningen langs de Slotervaart (het zuidelijke deel), die gerealiseerd dienden te worden als woningen van 2 bouwlagen met de mogelijkheid van een dakopbouw/dakterras. In het bestemmingsplan wordt nu uitgegaan van alleen maar woningen van 2 bouwlagen met de mogelijkheid van een dakopbouw/dakterras. Aangezien voor het noordelijk deel van de Maria Montessori-locatie van dezelfde uitgangspunten is uitgegaan als het zuidelijk deel, past deze ontwikkeling niet meer binnen de uitwerkingsregels van bestemmingsplan Zuidoosthoek. Derhalve wordt voor de gehele locatie een bestemmingsplan gemaakt.

#### 1.1.1 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie. In het plangebied zullen ongeveer 41 woningen worden gerealiseerd.

### 1.2 Leeswijzer

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

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

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 19 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 16 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 17 wordt uitgelegd op welke wijze dit is

## bestemmingsplan Maria Montessori

vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 18 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 19 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Ligging en begrenzing

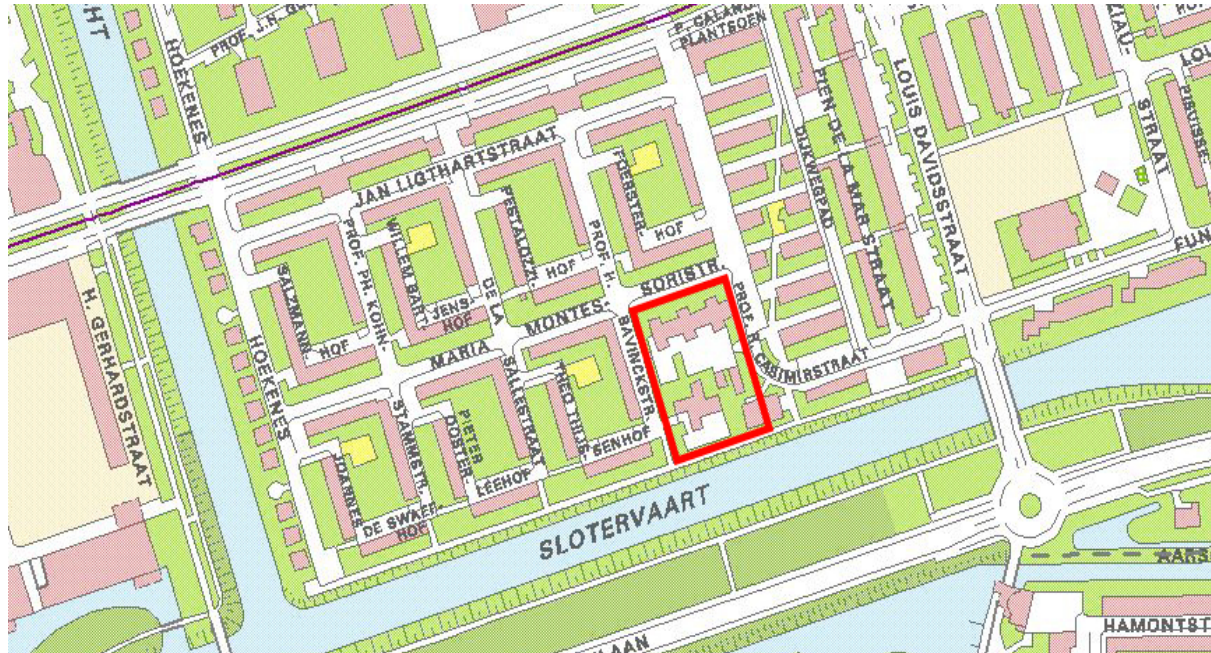
Het plangebied van het bestemmingsplan 'Maria Montessori' wordt globaal als volgt begrensd:

noorden: Maria Montessoristraat;

oosten: Prof. R. Casimirstraat;

zuiden: Slotervaart;

westen: Prof. H. Bavinkstraat.

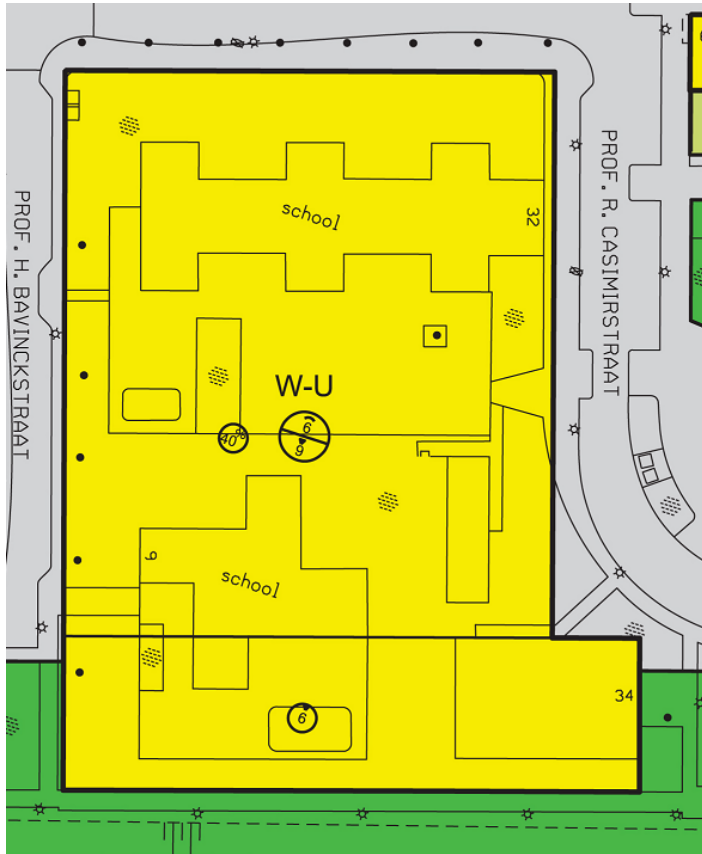


### 2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien. Onderhavig plan betreft een uitwerking van het bestemmingsplan Zuidoosthoek. Aangezien de uitwerking niet past binnen de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Zuidoosthoek, is er een bestemmingsplan gemaakt.

### 2.3 Geldend planologisch kader

Op dit moment is het bestemmingsplan Zuidoosthoek van kracht. Dit bestemmingsplan is op 2 november 2010 vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Nieuw-West. In het vigerende plan is voor onderhavig plangebied een uit te werken bestemming voor Wonen opgenomen.



Afbeelding: Uitsnede vigerend bestemmingsplan Zuidoosthoek

## 2.4 Beschrijving van het plangebied

De Zuidoosthoek is vooral een woongebied, dat wordt gekenmerkt door laagbouw, gesitueerd in een zich herhalend stempelpatroon (hofjes). Onderhavig plangebied maakt onderdeel uit van de Zuidoosthoek. Op deze locatie stond de Lichtusschool, welke verplaatst is naar het Funke Küpperterrein. Hierdoor is de locatie vrijgekomen voor de bouw van circa 41 woningen, vooral eensgezinswoningen met tuin, waarbij is aangesloten bij het bestaande herhaalde stempelpatroon van het gebied, bestaande uit een open verkaveling in de traditie van stroken of haken die een hof vormen.





*Het plangebied vanaf de Slotervaart bekeken*

Op 25 juni 2003 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vastgesteld voor het plangebied. In het SPvE was het volgende bepaald voor de Maria Montessori-locatie. De nieuwbouw van woningen op deze locatie moet aansluiten bij de bestaande stedenbouwkundige structuur van de omliggende woonbuurt. Er worden dan ook laagbouwoningen rondom een hof gerealiseerd. De bouwhoogte van de woningen moet zoveel mogelijk aansluiten op de bouwhoogte van de omliggende woningen.



bestemmingsplan Maria Montessori



*Afbeelding: Woningen aan het Theo Thijssenhof*



*Afbeelding: Prof. R. Casimirstraat*

Voor de woningen aan de Prof. H. Bavinckstraat, Maria Montessoristraat en Prof. R. Casimirstraat geldt



een hoogte van circa 9 meter, bestaande uit 2 bouwlagen plus een kap. Voor de woningen aan de Slotervaart geldt eveneens een hoogte van 9 meter, maar hier mag over maximaal 50% van het dak van de eerste verdieping een kap of een dakopbouw worden gerealiseerd. Op de andere 50% is een dakterras toegestaan.

In het huidige plan is men uitgegaan van de stedenbouwkundige structuur van de omliggende omgeving, waarbij laagbouwoningen in een hof worden gerealiseerd. De uitgangspunten van de woningen aan de Slotervaart zijn ongewijzigd ten opzichte van het SPvE. Voor de andere woningen is gekozen voor 2 laags bebouwing met mogelijk een dakopbouw, zoals de bebouwing aan de Slotervaart, omdat deze typologie flexibeler is dan 2 bouwlagen met een kap. Zowel de woningen aan de Slotervaart als de woningen aan de Prof. R. Casimirstraat zullen worden gerealiseerd door particuliere eigenaren als zelfbouwproject.

## **2.5 Geschiedenis van het plangebied**

Het bestemmingsplangebied ligt in de voormalige Sloterpolder. De ontginning van de polders in en rond Amsterdam startte vermoedelijk in de elfde eeuw. Dit proces verliep systematisch en georganiseerd. Haaks op een bestaande waterloop werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 m. De percelen werden door middel van perceleringssloten gescheiden. De sloten dienden tevens om het natte veengebied te ontwateren. Door de ontwatering kwam het veen droog te liggen en ontstond een geschikt akkergebied. Inherent aan de ontwatering van het veen was de daling van het maaiveld. De bewoning concentreerde zich langs de ontginningsassen op kunstmatig opgehoogde huisplaatsen, de zogeheten huisterpen.

De boerderijen waren opgetrokken uit hout, leem en riet. De eerste boerderijen bestonden uit een woonruimte met stal en waren ongeveer zes meter lang. Rond het midden van de twaalfde eeuw ontwikkelde de boerderijen zich tot zogenaamde woonstalhuizen; het woon- en stalgedeelte was niet van elkaar gescheiden, maar ondergebracht in één gebouw. De boeren voerden een gemengd bedrijf waar veeteelt samen met akkerbouw plaatsvond. Gedurende de veertiende eeuw veranderde dit en kwam de nadruk op veeteelt te liggen. De aanhoudende vernatting van de bodem had akkerbouw nagenoeg onmogelijk gemaakt (Hoppenbrouwer, 2002). Als gevolg van de aanhoudende daling van het maaiveld stonden de akkers voortdurend bloot aan overstromingsgevaar. Om ze hiertegen te beschermen werden zij- en achterkaden aangelegd. Desondanks trad vernatting van de percelen toch op. Men bracht daarom een nieuwe strook veen in cultuur. Door de opstreekende veenontginningen ontstonden zeer lange kavels: het zogenaamde slagenlandschap. Omdat de bewerking van de akkers zeer intensief was schoof bij de verlenging van de kavel vaak ook de bewoning op. De achterkade werd dan als secundaire ontginningsas in gebruik genomen (Stol, 1993). Op deze wijze is ook de bewoning van Sloten in de twaalfde eeuw naar de zuidelijker gelegen achterkade, de huidige Sloterweg, opgeschoven.



*Kaartuitsnede van de Topografische militaire kaart uit 1854 met daarop de duidelijke strokenverkeveling (in rood is het plangebied Zuidoosthoek en in roze is het plangebied Maria Montessori)*

Vanwege de economische bloei en de internationale handel namen in de zeventiende eeuw de welvaart en de bevolking van Amsterdam toe. Hierdoor groeide de afzetmarkt van groenten in de stad. In de loop van de zeventiende eeuw, maar vooral in de achttiende eeuw, werd de directe omgeving van Amsterdam van steeds groter belang voor de groentevoorziening (Schmall, 1987). Amsterdamse patriciërs lieten in de landelijke omgeving van de stad hofsteden bouwen. Aanvankelijk hadden deze hofsteden een overwegend agrarische functie. In de zomers werden de hofsteden voor recreatieve doeleinden bewoond. Men verbleef veelal in de opkamers van de boerderij (Meischke, 1958). De Sloter- en Osdorper Binnen Polder waren tot de aanleg van de Westelijke Tuinsteden in de jaren vijftig van de twintigste eeuw eveneens als land- en tuinbouw gebied in gebruik. De ontwikkeling van de Westelijke Tuinsteden zorgde voor een toenemende verstedelijking, waarbij de voormalige polders rond Sloten en Osdorp grotendeels zijn opgehoogd met een 2 tot 4 meter dik zandpakket. Binnen het plangebied is hierdoor de oorspronkelijke infrastructuur grotendeels verdwenen. De Osdorperweg en de Slotervaart zijn bij de stedelijke ontwikkeling in de jaren vijftig van de vorige eeuw behouden.

## Hoofdstuk 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR bevat het rijksbeleid voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur en vervangt andere beleidsstukken op dit gebied, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

Een herijking van dit beleid werd nodig geacht voor het verwezenlijken van vier ambities voor Nederland. De ambities zijn om Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De vier genoemde ambities zijn in de SVIR vertaald naar drie rijksdoelen, die in 2028 moeten worden behaald:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke 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.

Uit deze drie hoofddoelen komen dertien onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze onderwerpen zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, oftewel het Barro (zie paragraaf 3.1.2). Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

#### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De eerste aanvulling op het Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierversuiming van de Maastakken. Voorliggend bestemmingsplan past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd.

### 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Met het Barro is per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden, de zogenaamde 'ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling'.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. Nu is deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen ingevolge de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking van het Ministerie op de volgende wijze te worden gemotiveerd aan de hand van deze drie opeenvolgende "treden":

Trede 1: Is er een regionale behoefte? Zo nee, stop de procedure of pas het plan aan; Zo ja, ga naar trede 2;

Trede 2: Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied? Zo ja, u bent (voor dit deel) klaar met de motivering; Zo nee: ga naar trede 3;

Trede 3: Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte.

De woningbouwontwikkeling die wordt mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan sluit aan bij de uitgangspunten van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

In dit bestemmingsplan wordt de bouw mogelijk gemaakt van ca. 41 woningen aan de Maria Montessoristraat, Prof. H. Bavinckstraat, Prof. R. Casimirstraat en aan de Slotervaart. De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is samen met de Stadsregio Amsterdam onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. De 'Monitor Woningbouw 2012' (Provincie Noord-Holland, Directie Beleid: Sector Kennis & Beleidsevaluatie) laat de belangrijkste uitkomsten zien van dit onderzoek en zet het aanbod aan plannen af tegen de toekomstige opgaven. Uit deze monitor kan worden afgeleid dat de realisatie van woningen achterblijft bij de planning. Door het niet halen van de plannen loopt het woningtekort verder op. De prognose is dat in 2015 het tekort aan woningen in de provincie oploopt naar 54.000 woningen. Vooral in de gemeente Amsterdam neemt het tekort toe. Omdat de demografische vraag doorgroeit en nauwelijks wordt beïnvloed door de ontwikkeling van het woningtekort is het verhogen van de productie de enige methode om het tekort af te doen nemen. Vraag tussen regio's is hierbij nauwelijks uitwisselbaar omdat locatie een belangrijk kwalitatief kenmerk is op de woningmarkt. Met dit bestemmingsplan wordt, door het mogelijk maken van ca. 41 woningen, bijgedragen aan de woningbehoefte in de stad en de stadsregio. De woningbouwontwikkeling betreft herstructurering van

een bestaand terrein en wordt dus opgevangen binnen het bestaande stedelijk gebied van Amsterdam. Geconcludeerd wordt dat er sprake is van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

### **3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan**

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkcramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040**

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

### **3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland**

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

### **3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013**

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

## **3.3 Regionaal beleid**

### **3.3.1 Metropoolregio Amsterdam**

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

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

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

### **3.3.2 Stadsregio Amsterdam**

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.

### 3.3.2.1 Regionale woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de periode tot en met 2014. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering.

In de Woonvisie wordt een achterblijvende bouwproductie en een grote kwantitatieve opgave op korte en lange termijn geconstateerd. Maar dat is niet het enige: er is sprake van een stagnatie in afzet van dure woningen, een stagnatie in de herstructurering en weer oplopende wachttijden in de huursector. Het ROA geeft prioriteit aan het samen op gang krijgen van de noodzakelijke productie.

Een van de belangrijkste ambities is om de hoeveelheid beschikbare woningen op peil te brengen en te houden. Zowel voor nieuwbouw als voor herstructurering ligt er voor de regio een grote opgave.

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. De derde Noordvleugelconferentie gaf aan waar deze ontwikkelingen het beste zouden kunnen plaatsvinden. De deelnemers kozen voor het scenario waarbij verdere ontwikkeling op de as Haarlemmermeer – Amsterdam – Almere plaatsvindt. Deze keuze is gebaseerd op een integrale afweging, waarbij met name de volgende overwegingen de doorslag gaven:

- aansluiten bij bestaande infrastructuur en werkgelegenheid (Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam, centrum, zuidas en zuidoost) waardoor er een relatief gunstige woon-werkbalans ontstaat.
- woningbouw kan gefaseerd plaatsvinden.

Voorliggend bestemmingsplan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

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

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt geconstateerd dat de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam cruciaal is voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool. Verschillende, robuuste economisch-demografische ontwikkelingen liggen hieraan ten grondslag.

#### Demografische ontwikkelingen en bevolkingsprognose

Nederland krijgt in de toekomst te maken met twee belangrijke demografische ontwikkelingen die met elkaar samenhangen: vergrijzing en bevolkingskrimp. Vergrijzing houdt in dat het aandeel 65-plussers landelijk stijgt van ruim 15% in 2010 naar ruim 25% in 2040 volgens de laatste prognose van het CBS.

Demografische ontwikkelingen treden niet overal in gelijke mate op. De regionale verschillen in bevolkingsopbouw zullen binnen Nederland groter worden. Per regio zal de woningbehoefte meer gaan verschillen. In sommige regio's neemt de woningbehoefte af, terwijl in andere regio's deze hoog blijft, zoals de Metropoolregio Amsterdam.

De Metropoolregio Amsterdam heeft op dit moment ongeveer 2,2 miljoen inwoners. Door de concentratie van hoger onderwijs, werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen vestigen zich relatief veel jongeren in de Metropoolregio Amsterdam vanuit andere delen van Nederland en vanuit het buitenland. De bevolking van de metropoolregio blijft daardoor groeien en de vergrijzing zal minder sterk zijn dan in veel andere delen van Nederland. Naar verwachting telt de regio in 2040 ongeveer 2,5 miljoen inwoners. Ook binnen de regio worden de verschillen in bevolkingsopbouw en woningbehoefte groter. De kernstad van de Metropoolregio Amsterdam neemt hierin een bijzondere plaats in, omdat de meeste mensen van buiten de regio zich op jonge leeftijd in Amsterdam vestigen en zich op latere leeftijd over de regio verspreiden.

Vanaf 1985 zijn er in Amsterdam ongeveer 70.000 woningen bijgekomen. De bevolking is daardoor met ruim 90.000 inwoners gegroeid. Volgens de laatste prognose van de gemeente Amsterdam komen hier tot 2040 nog ruim 90.000 inwoners bij en telt Amsterdam in 2040 bijna 860.000 inwoners (Dienst O+S/dro). Door de jonge leeftijdsopbouw van de bevolking worden er veel kinderen in de stad geboren. Traditioneel verlaten veel gezinnen de stad voor een ruimere woning en woonomgeving in de regio, maar doordat er meer gezinnen in de stad bijkomen dan er vertrekken, is het aantal gezinnen in Amsterdam de afgelopen 15 jaar toegenomen. Veel gezinnen hebben zich binnen de stad in het Oostelijk Havengebied en IJburg gevestigd.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam zullen er verschillen ontstaan in de mate waarin de bevolking vergrijst. Ook Amsterdam zelf krijgt te maken met vergrijzing. Het aandeel 65-plussers in de stad neemt toe van 11% naar 16% in 2040. In absolute aantallen gaat het om bijna 60.000 65-plussers erbij in 2040. Vooral in de stadsdelen Zuid en Centrum neemt het percentage 65-plussers toe. Een aantal senioren zal de stad verlaten voor een rustiger omgeving, maar omdat deze groep in het algemeen weinig mobiel is, dreigt er op den duur extra verstopping op de woningmarkt. Vooral na 2020 moeten woonmilieus gerealiseerd worden die aantrekkelijk genoeg zijn voor deze doelgroep om de doorstroming te bevorderen. Veel nieuwe senioren zijn draagkrachtig en zullen zo lang mogelijk in de eigen woning willen blijven en zorg inkopen. Dit kan weer leiden tot extra druk op de beroepsbevolking en aanvullende vraag naar (buitenlandse) vestiging van arbeidskrachten in de zorg. Deze zullen op hun beurt weer kunnen zorgen voor extra druk op de woningmarkt.

De motor achter de groei van Amsterdam en de regio is de aantrekkingskracht op jongeren. Deze voelen zich het meest aangetrokken tot het unieke hoogstedelijke milieu van het Amsterdamse centrum. Naast de vestiging van studenten in de stad, is er sinds 2000 sprake van een toename van het aantal afgestudeerde twintigers uit andere studentensteden van Nederland, dat zich voor werk in Amsterdam vestigt. Ook vanuit het buitenland vestigen zich de afgelopen 10 jaar steeds meer veelal hoogopgeleide twintigers en dertigers uit landen met sterke of opkomende economieën in Amsterdam.

Hiermee is sprake van een toenemende concentratie van veelal hoogopgeleid jong talent, die de regio ook nodig heeft om als motor van de Nederlandse economie te kunnen functioneren. Voor de Nederlandse economie is het van belang dat de Metropoolregio Amsterdam een internationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu voor werkgelegenheid biedt. In de huidige kenniseconomie is een hoogwaardige beroepsbevolking hiervoor een voorwaarde. Daarom moet er landelijk en binnen de metropoolregio ook ingezet worden op het bieden van voldoende mogelijkheden voor jong talent om zich te vestigen in hoogstedelijke woonmilieus. Dit betekent verdichting, transformatie en het toevoegen van minstens 70.000 woningen in Amsterdam tot 2040.

### **70.000 woningen erbij**

Sinds het naoorlogse dieptepunt (675.570 inwoners in 1985) is de bevolkingsomvang van de gemeente Amsterdam enorm gegroeid (767.773 inwoners per 1 januari 2010). Met de partners binnen de metropoolregio is afgesproken dat Amsterdam haar woningvoorraad met vijftigduizend woningen uitbreidt binnen het bestaande stedelijke gebied in de periode 2010-2030. Amsterdam ambieert de voorraad met nog eens twintigduizend woningen uit te breiden. De totale opgave, zeventigduizend woningen, moet in de periode 2010–2040 worden gerealiseerd. Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan



daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. Rekening houdend met een verdere verkleining van het gemiddelde huishouden, zal Amsterdam in 2040 tussen 850 duizend en 900 duizend inwoners tellen. Om de voorraad met zeventigduizend woningen te kunnen uitbreiden zullen er méér dan dit aantal moeten worden gebouwd (naar verwachting circa 100 duizend). Er moet immers rekening worden gehouden met een sloop/nieuwbouwprogramma, vooral in de stedelijke vernieuwingsgebieden, en met tegenvallers bij de ontwikkeling van bepaalde bouwlocaties.

In potentie lijkt voldoende binnenstedelijke capaciteit beschikbaar om tot 2040 de woningvoorraad met gemiddeld 2.300 woningen per jaar te laten groeien. De planinventarisatie (zie uitvoeringsdeel) geeft een ruimtecapaciteit aan voor 115.000 woningen. Hierbij ligt op termijn een nadruk op nieuwe ontwikkelingen langs de IJeuvers en nabij de openbaar vervoerassen Schiphol-Almere en Amsterdam-Utrecht. Amsterdam kan in beginsel een langjarige woningproductie waarmaken, grotendeels in gemengde stedelijke milieus, mits tijdig financiering voor de projecten wordt gevonden en de marktpartijen deze productie ook weten te realiseren. De noodzakelijke verdichting van delen van de stad zal gepaard moeten gaan met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

### **3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 'Wat Amsterdam beweegt'**

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstestad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
  - kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
  - werkende stad (werk en inkomen);
  - culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
  - sportieve stad (vrije tijd en sport);
  - zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
  - veilige stad (sociale) veiligheid).

### 3.4.3 Beleidsnotitie short stay

Op 12 juli 2012 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het vernieuwde beleid voor shortstay in Amsterdam. Kern van het nieuwe beleid is dat het college kiest voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van shortstay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden, maar waarbij de leefbaarheid voldoende is geborgd. Uitgezonderd in gebieden waar de druk op de leefbaarheid groot is, wordt shortstay overal mogelijk gemaakt zonder quotum. Ook wordt het mogelijk gemaakt om met meerdere huishoudens in een shortstay woning te verblijven met een maximumbezetting van de woning door één huishouden of vier personen die niet tot één huishouden behoren. Zo kunnen naast een huishouden bijvoorbeeld ook meerdere niet tot één huishouden behorende collega's gebruik maken van de accommodatie. Door uit te gaan van een maximum van vier personen wordt voorkomen dat ongewenste "pensionachtige" activiteiten onder de noemer van shortstay plaatsvinden. Naar aanleiding van de evaluatie van het Shortstay beleid in 2013 is er door de gemeenteraad een nieuwe beleidsnotitie vastgesteld. Op basis daarvan worden geen nieuwe vergunningen meer verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Het aantal shortstay-appartementen was op 1 januari 2014 ongeveer 800. Hiermee is het streefgetal uit 2009 bereikt. De effecten van het nieuwe beleid worden in 2017 geëvalueerd. Voor shortstay vergunningen die voor 14 januari 2014 zijn verstrekt blijft de beleidsnotitie shortstay 2012 van kracht. Ondanks de stop op het afgeven van nieuwe vergunningen blijft short stay juridisch planologisch een gewenste functie. Gelet hierop is short stay opgenomen in de bestemmingsomschrijving bij "wonen" en daarmee toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder short stay verstaan moet worden.

### 3.4.4 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

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

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

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. 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 afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

### 3.4.5 Woonvisie Amsterdam tot 2020, "Wonen in de Metropool"

In de op 30 oktober 2008 door B&W vastgestelde woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden er keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad, een Betaalbare stad, een Zorgzame Stad en een Duurzame stad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het bestemmingsplan voorziet daarin.

## Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

### 4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Op deze locatie worden 41 woningen ontwikkeld, waarvan vooral eengezinswoningen met tuin. De Maria Montessori-locatie ligt in een rustige woonbuurt die voor een groot deel eind vorige eeuw is gebouwd. De meeste huizen in de wijk zijn eengezinswoningen. De wijk ligt direct achter de belangrijke hoofdroute van west naar oost, de Pieter Calandlaan (waar tram 1 richting Centraal Station stopt). De locatie ligt tevens vlakbij de Louis Davidsstraat, waar binnenkort de west-tangent (hoogwaardig OV-verbinding met Schiphol en Sloterdijkstation) zal stoppen. De wijk grenst aan de Slotervaart, die de Ringvaart verbindt met de binnenstad. Aan de zuidzijde van de Slotervaart ligt Nieuw-Sloten, een woonwijk die in de jaren '90 van de vorige eeuw is gebouwd.

De buurt is centraal gelegen ten opzichte van verschillende voorzieningen. Zo ligt het in de nabijheid van de winkelcentra Osdorplein en Belgiëplein, het theater De Meervaart, de Ichthusschool en het Calandlyceum. Het Sloterpark en de Sloterplas vormen als het ware de achtertuin van dit deel van Nieuw-West. Aan de andere kant van de Slotervaart ligt ook Sportpark Sloten.

### 4.2 Stedenbouwkundige aspecten

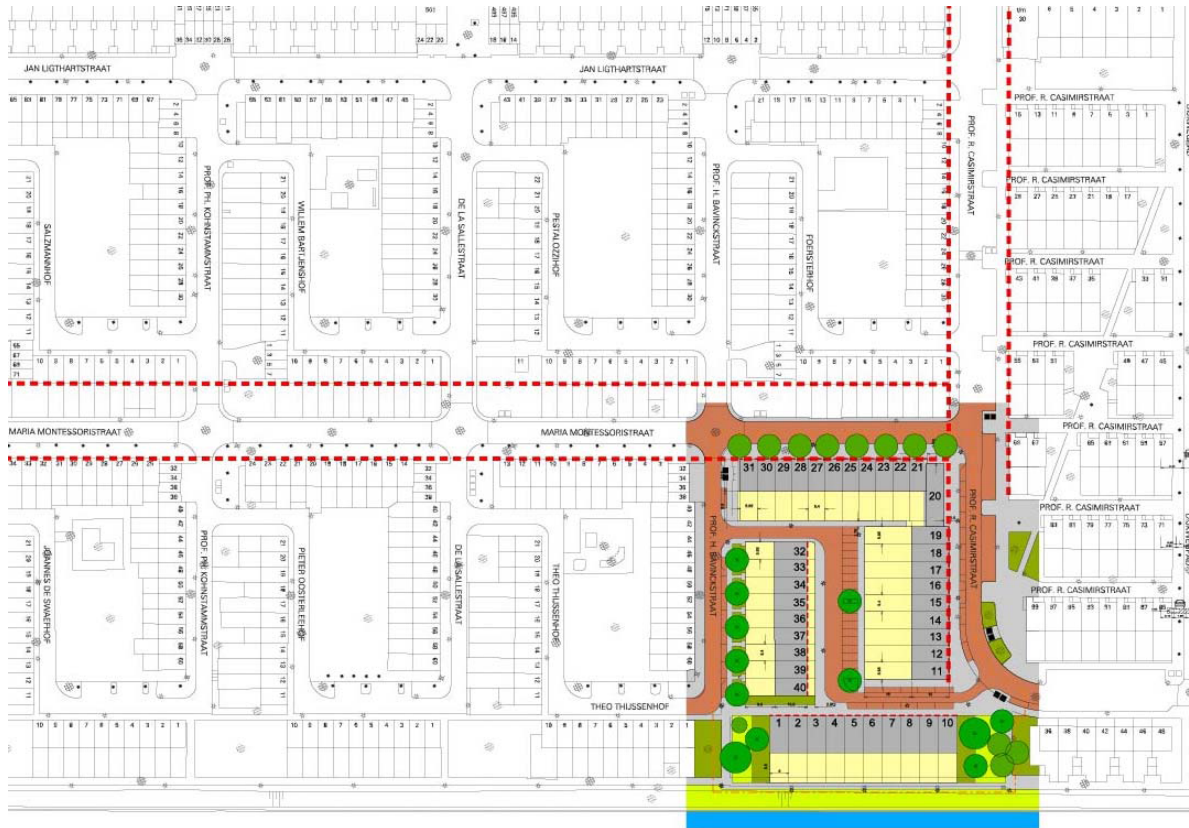
De locatie van het blok ligt als een scharnier tussen twee gebieden met verschillende ruimtelijk opzet en bebouwingstypologieën. Het blok hoort qua ligging bij de buurt rondom de Maria Montessoristraat waarbij laagbouwoningen in een hof worden gerealiseerd. Hierdoor is gekozen voor een open verkaveling die bijna letterlijk de stempels van deze buurt kopieert. Hiermee wordt een (openbaar) hof door de stroken bebouwing gecreëerd en worden alle tuinen optimaal (richting zuid of west) georiënteerd. De rooilijnen aan de Prof. R. Casimirstraat en Maria Montessoristraat volgen de bestaande bebouwing in de omgeving.

De bebouwing bestaat vooral uit 2 laags eengezinswoningen met (mogelijk) een dakopbouw. Uitzonderlijk zijn de twee woningen aan de hoek Maria Montessoristraat en Prof. R. Casimirstraat waar twee gestapelde woningen (een met een tuin en de andere met een dakterras) een terugliggende rooilijn krijgen, zoals de parkeergarages in de andere blokken in de directe omgeving. Hier zou ook één woning met praktijkruimte kunnen worden gerealiseerd in plaats van twee woningen. Kelders of souterrains zijn niet toegestaan.

Zowel de stedenbouwkundig opzet (met een openbaar hof midden in het blok) als de architectonische typologie hebben een grote flexibiliteit in de fasering, waardoor er een betere samenhang van verschillende architectuur keuzes naast elkaar kunnen bestaan. Aan de Prof. Casimirstraat en aan de Slotervaart (kavels 1 t/m/ 19) worden losse zelfbouwkavels gerealiseerd. De overige kavels (kavels 20 t/m 40) worden door een partij ontwikkeld.

Het pad aan de Slotervaart wordt gebruikt als wandelroute door bewoners. Het houdt op grote lijnen zijn huidig profiel, als verlenging van het pad vanuit de oostzijde. Doordat dit een openbare route is, zijn de randvoorwaarden voor de mogelijk direct aangrenzende bergruimtes en de erfafscheidingen voor deze tuinen aangescherpt. Er wordt ook een nieuwe voetgangersroute aangelegd, dankzij de opening tussen de Martinus Jan Langeveldstraat en de Prof. H. Bavinckstraat (tussen kavels 1 t/m 3 en 40). Dit faciliteert een betere verbinding van de Maria Montessoribuurt met de Louis Davidsstraat (bushalte en school) via de Prof. R. Casimirstraat.

# bestemmingsplan Maria Montessori



Afbeelding: overzicht rooilijnen

## **Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht**

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

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet in de bouw van ca. 41 woningen. De betreffende activiteit is niet opgenomen in de lijst van activiteiten behorende bij het Besluit m.e.r. Er is geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Evenmin is het bepaalde ten aanzien van de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing.

## **Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren**

### **6.1 Algemeen**

In deze paragraaf worden de beleidsstukken of besluiten genoemd, die direct aan de inrichting van het gebied ten behoeve van het verkeer ten grondslag liggen. Tevens wordt de bereikbaarheid / ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven voor: de auto, OV, fiets en voetganger. Verder het auto- en fiets parkeren wordt kort in beeld gebracht. Er wordt ook kort omschreven hoe aangesloten wordt op de grotere verkeersnetwerken buiten het plangebied.

### **6.2 Beleid en regelgeving**

#### **6.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

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

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

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

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

#### **6.2.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan**

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

#### **6.2.3 Regionale OV-Visie**

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

#### **6.2.4 Mobiliteitsaanpak Nieuw-West**

Op 26 juni 2013 is de Mobiliteitsaanpak Nieuw-West door de deelraad vastgesteld. Met het mobiliteitsplan streeft stadsdeel Nieuw-West naar een goede bereikbaarheid van en in Nieuw-West voor alle vervoersmiddelen. Het stadsdeel zet daarbij actief in op mobiliteit die bijdraagt aan een gezond, leefbaar en duurzaam Nieuw-West. Daarom wordt prioriteit gegeven aan langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), openbaar vervoer en elektrisch vervoer. Ook wordt ingegaan op mobiliteitsvraagstukken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan geeft een doorkijk voor de korte, middellange en lange termijn.

#### **6.2.5 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.

#### **6.2.6 Nota parkeernormen Nieuw-West**

De nota Parkeernormen Nieuw-West is op 30 mei 2012 vastgesteld door de stadsdeelraad Nieuw-West. 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 en winkels hanteert Nieuw-West de minimale CROW-parkeerkerncijfers als parkeernorm bij het vaststellen van het benodigd aantal parkeerplaatsen. 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 parkeerkerncijfers 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.

De parkeerkerncijfers van het CROW geven voor woningen de volgende richtlijnen:

- Woning duur 1,7 – 2,0 parkeerplaatsen per woning

- Woning midden 1,6 – 1,8 parkeerplaatsen per woning
- Woning goedkoop 1,3 – 1,5 parkeerplaatsen per woning

In bovenstaande cijfers is een aandeel van 0,3 opgenomen voor bezoekers.

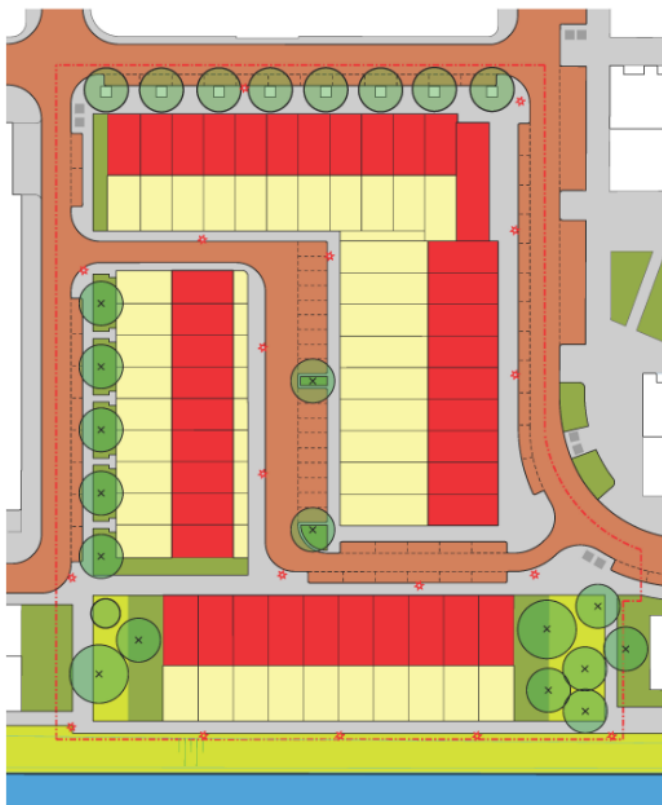
Uit onderzoek van het Centraal bureau voor de Statistiek blijkt dat het autobezit in Nieuw-West tussen de 0,6 en 0,7 ligt. Daardoor heeft Nieuw-West een lagere parkeernorm vastgesteld dan de CROW-norm.

Voor Nieuw-West gelden de volgende parkeernormen.

Functie	type functie	Parkeernorm (incl. bezoek)	per	aandeel bezoekers
Wonen	Sociale huurwoning	1,0	woning	0,3
wonen	Vrije sector woning	1,3	woning	0,3
wonen	Studentenwoning	0,1	wooneenheid	-
wonen	Zorg- en aanleun woning	0,6	woning	0,3

### 6.3 Autoverkeer

Het plangebied is bereikbaar via de wegen Maria Montessoristraat, Prof. R. Casimirstraat en de Prof. H. Bavinckstraat. Er komt een nieuwe verbindingsweg tussen de Prof. H. Bavinckstraat en de Prof. R. Casimirstraat, welke de Martinus Jan Langeveldstraat gaat heten.



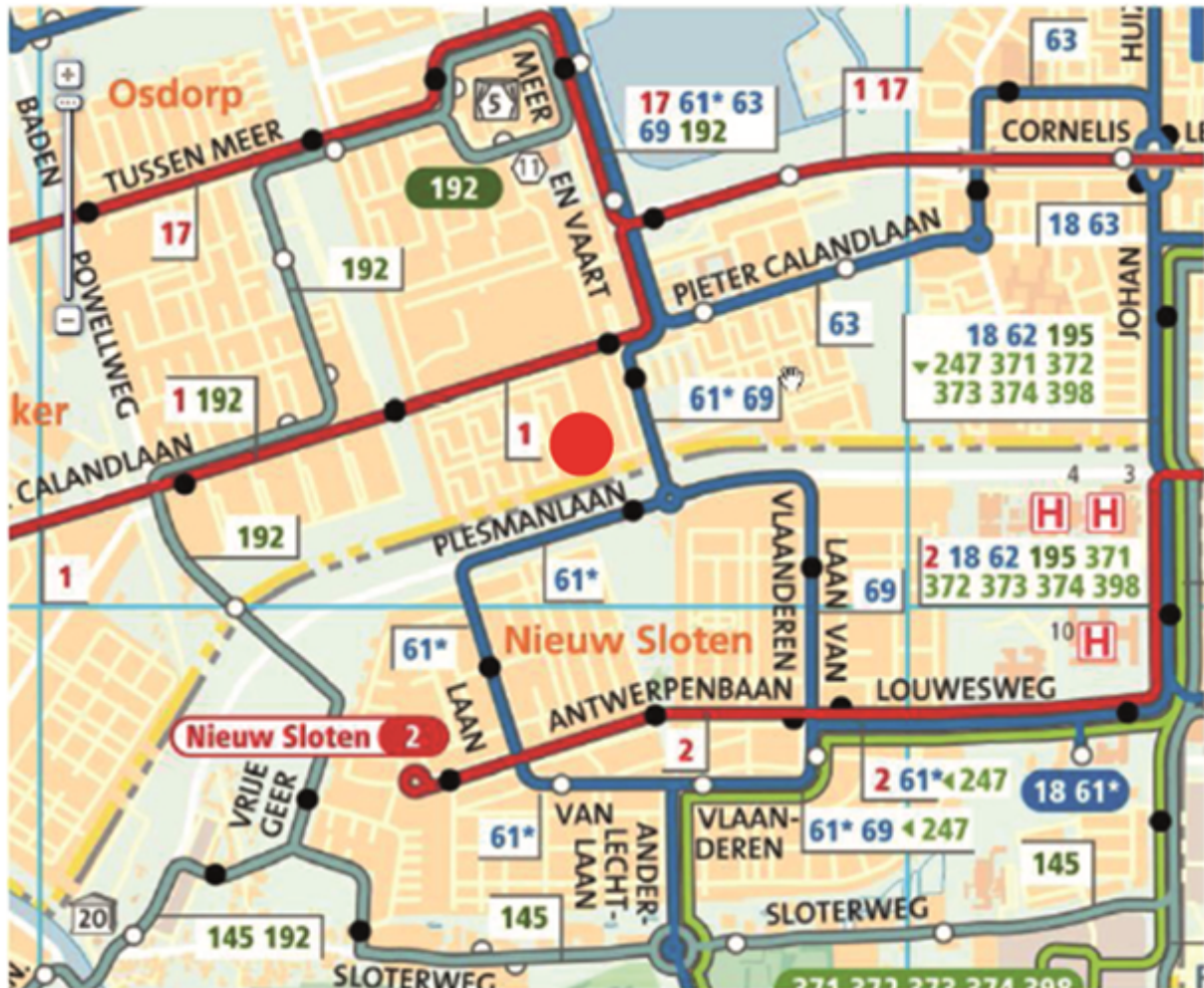
Afbeelding:maaiveldontwerp

Deze wegen maken geen onderdeel uit van het Hoofdnet auto. De wegen worden ingericht als 30-km zone volgens het Handboek inrichting openbare ruimte Nieuw-West(HIOR).



## 6.4 Openbaar vervoer

Het plangebied wordt omringd door openbaarvervoerslijnen van het GVB en Connexxion, waardoor het Centraal Station, Station Sloterdijk, Station Lelylaan en Station Schiphol goed bereikbaar zijn. Het plangebied ligt vlakbij tramlijnen 1 (Osdorp De Aker-CS) en 17 (Osdorp Dijkgraafplein-CS) en de buslijnen 61 (Station Sloterdijk-Slotervaart), 63 (Station Lelylaan - De Aker), 69 toekomstige HOV in Nieuw-West ( Station Sloterdijk- Schiphol Plaza) en 192 (Osdorp plein - Schiphol).



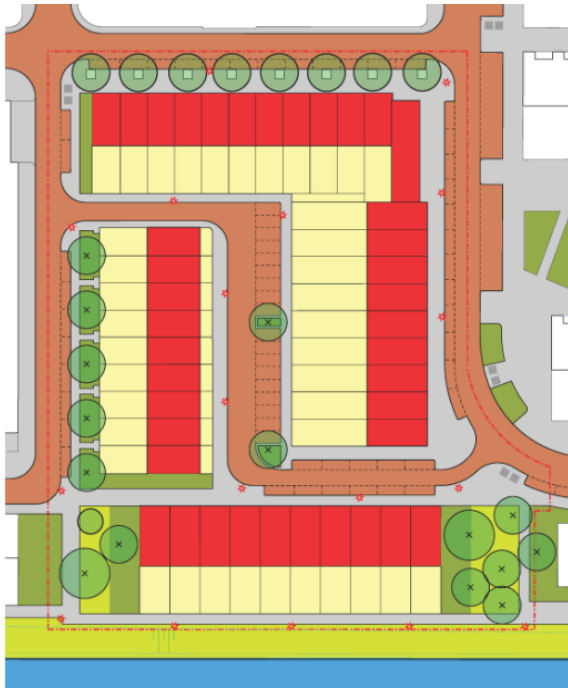
Afbeelding: Overzicht OV-lijnen (rode stip is plangebied)

## 6.5 Langzaam verkeer

Het nieuwe hof maakt geen onderdeel uit van hoofdnet auto of hoofdnet fiets. Zoals in paragraaf 6.3 staat vermeld worden de wegen ingericht als 30-km zone volgens het HIOR. Er worden geen aparte fietspaden aangelegd. Fietsers dienen gebruik te maken van de autowegen. Voetgangers kunnen het plangebied bereiken via de trottoirs die zullen worden aangelegd naast de wegen. Het pad aan de Slotervaart wordt behouden. Er wordt een tweede specifieke voetgangerszones (nieuw) aangelegd: de interne oost-west verbinding tussen de hoofden wordt hiermee verlengd. Deze verbindt de Prof. H. Bavinckstraat met de Martinus Jan Langeveldstraat en daarmee wordt er een directe verbinding (voor voetgangers) met de nieuwe school aan de Funke Kupperstraat en de bushalte aan de Louis Davidsstraat gecreëerd.

## 6.6 Parkeren

Zoals in paragraaf 6.2.6 staat omschreven geldt er in Nieuw-West een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per woning. In het vigerende bestemmingsplan Zuidoosthoek geldt een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per woning. Aangezien onderhavig plangebied bedoeld was als uitwerking van het bestemmingsplan Zuidoosthoek, wordt er een parkeernorm gehanteerd van 1,5 parkeerplaatsen per woning. In het plangebied komen 41 woningen, waarbij volgens de parkeernorm 61,5 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. In totaal worden er binnen het plangebied 64 parkeerplaatsen gerealiseerd.



*Afbeelding: Maaiveldontwerp*

In de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Zuidoosthoek was er een parkeernorm opgenomen van 1,5. Het parkeren geschiedt niet op eigen terrein, maar in de openbare ruimte, waardoor het gebruik van deze parkeerplaatsen optimaal is.

## Hoofdstuk 7 Geluid

### 7.1 Algemeen

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

### 7.2 Beleid en regelgeving

#### 7.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

#### 7.2.1.1 Wegverkeersgeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

**Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied**

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied <sup>a</sup>
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt

## bestemmingsplan Maria Montessori

Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

a buitenstedelijk gebied: gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

### Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48 <i>art. 82, lid 1 Wgh</i>	buitenstedelijk 53 <i>art. 83, lid 1 Wgh</i>	binnenstedelijk 63 <i>art. 83, lid 2 Wgh</i>
Onderwijsgebouwen <sup>a</sup>	48 <i>art. 3.1, lid 1</i>	buitenstedelijk: 58 <i>art. 3.2, lid 1 sub b Bgh</i>	binnenstedelijk: 63 <i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>
Ziekenhuizen en verpleeghuizen <sup>b</sup>	48 <i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i>	63 <i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>	
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen <sup>c</sup>	48 <i>art. 3.1, lid 2 Bgh</i>	53 <i>art. 3.2, lid 1 onder c Bgh</i>	

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatieve achtensnelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

#### 7.2.1.2 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

**Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaaï bij nieuwbouw Lden**

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55 <i>art. 106 d, lid 1 Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 2 Wgh</i>
Onderwijsgebouwen <sup>a</sup>	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>
Ziekenhuizen en verpleeghuizen <sup>b</sup>	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen <sup>c</sup>	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>

### 7.2.1.3 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

### 7.2.2 SWUNG - 1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking getreden. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van SWUNG-1 is het aanpassen van de regeling geluidsgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen.

Het vervolg op SWUNG-1 is SWUNG-2 die betrekking zal hebben op geluidhinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, als ook industrielawaai.

Aan SWUNG-1 is overgangsrecht verbonden voor reeds in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen. Onderhavig plangebied ligt buiten de 100 meter zone van wegen in het beheer van Rijkswaterstaat en spoorlijnen. Derhalve is hiervoor geen akoestisch onderzoek verricht.

### **7.3 Resultaten onderzoeken**

In het kader van het bestemmingsplan Zuidoosthoek is er voor de Maria Montessori-locatie door Tauw in 2009 een akoestisch onderzoek verricht, waarbij dezelfde uitgangspunten zijn gehanteerd als in onderhavig plan. Uit dit onderzoek bleek dat de voorkeursgrenswaarde niet werd overschreden. Aangezien het onderzoek verouderd is, is er op 12 maart 2014 door Tauw een quickscan gedaan om te kijken of de geluidsbelasting van onderhavig bestemmingsplan gewijzigd is door de gewijzigde wet- en regelgeving. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer over de Plesmanlaan, Louis Davidstraat, Laan van Vlaanderen, Pieter Calandlaan, Maria Montessoristraat, Prof. H. Bavinckstraat en Prof. R. Casimirstraat onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft.

### **7.4 Conclusie**

De geluidbelasting ten gevolge van de omringende wegen van de Maria Montessori locatie is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Woningbouw is zonder aanvullende eisen ten behoeve van de geluidssituatie mogelijk. Nader onderzoek naar het treffen van maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren is niet noodzakelijk.

## Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

### 8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

### 8.2 Beleid en regelgeving

#### 8.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen.

De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Op basis van de programmatische aanpak zijn per 1 augustus 2009 de Wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) en het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbeterd of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in onderstaande tabel weergegeven

Tabel 1 bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2010
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m <sup>3</sup>	2005

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof per 11 juni 2011 moeten worden behaald en stikstof per 1 januari 2015. Tot deze tijdstippen gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en

stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel 2 weergegeven.

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan (tabel 1).

Tabel 2 Grenswaarden maatgevende stoffen vanaf 1 augustus 2009 in agglomeratie Amsterdam/Haarlem

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig tot
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m <sup>3</sup> Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m <sup>3</sup>	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m <sup>3</sup> Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>	gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m<sup>3</sup> en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub>) van belang.

### 8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Het NSL loopt tot 1 augustus 2014; het kabinet is voornemens het NSL te verlengen tot 1 januari 2017.



### 8.2.3 Besluit en Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Nibm)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate". In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m<sup>2</sup> ( of 200.000 m<sup>2</sup> indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacementen. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

### 8.2.4 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekende mate' overschrijden. Bij het bepalen van de precieze gevolgen van het in betekende mate project speelt die grens vervolgens geen rol meer. De omvang van de salderingsopgave beslaat immers de gehele verslechtering. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied zullen alle significante gevolgen dienen te worden meegenomen.

De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en te motiveren.

### 8.2.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

### 8.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof;  $PM_{10}$ ) en/of voor stikstofdioxide ( $NO_2$ ). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden gelden van  $40 \mu g/m^3$  jaargemiddeld voor  $PM_{10}$  en voor  $NO_2$  en  $50 \mu g/m^3$  etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor  $PM_{10}$ .

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven. Gezien de aanzienlijke afstand van het plangebied tot rijks- en provinciale wegen, ruimschoots meer dan 300 meter is een expliciete toets aan normen uit de AMvB niet noodzakelijk.

### 8.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

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

Uitgangspunten zijn dat:

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

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

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

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

### 8.3 Conclusie

Voor onderhavig bestemmingsplan is geen luchtkwaliteitsonderzoek gedaan. In het bestemmingsplan wordt de bouw van ongeveer 41 woningen mogelijk gemaakt. Het project voldoet aan de Regeling niet in betekenende mate, derhalve is geen onderzoek noodzakelijk. De luchtkwaliteit staat de uitvoer van het bestemmingsplan niet in de weg.

## Hoofdstuk 9 Bodem

### 9.1 Algemeen

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

### 9.2 Beleid en regelgeving

#### 9.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

#### 9.2.2 Nota Bodembeheer

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

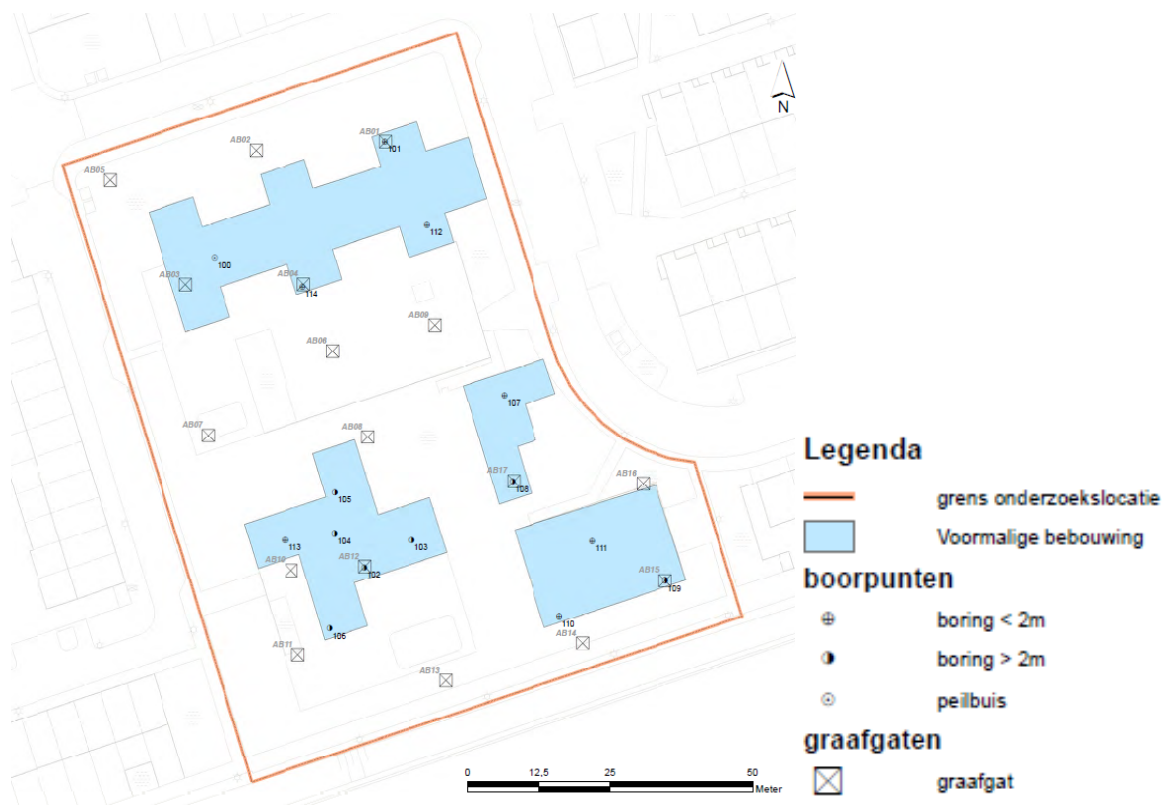
Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger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

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

### 9.3 Resultaten onderzoeken

In opdracht van het Stadsdeel Nieuw West heeft ARCADIS Nederland BV in december 2013 een verkennend en nader milieukundig bodemonderzoek inclusief een verkennend asbest onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd op het terrein van de inmiddels gesloopte Ichtusschool aan de Prof. R. Casimirstraat.

Op het terrein is in 2010 door ARCADIS een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, Verkennend Onderzoek Prof. R. Casimirstraat 32 te Amsterdam. Tijdens dit onderzoek bleek op een deel van het terrein de grond boven de interventiewaarde verontreinigd met PAK (polyaromatische koolwaterstoffen). Aangezien de bebouwing toen nog aanwezig was, is er geen onderzoek uitgevoerd onder de bebouwing. Daarom kon ook de aangetroffen verontreiniging met PAK niet goed afgeperkt worden. Ook is er in 2010 geen asbestonderzoek uitgevoerd. Om het onderzoek nu compleet te maken is er een verkennend asbestonderzoek uitgevoerd op het hele terrein. Daarbij is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie waar tijdens het vorige onderzoek niet geboord is in verband met de toen nog aanwezige bebouwing. Ook is de verontreiniging met PAK verder afgeperkt. Het onderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740 en de NEN 5707. Het onderzochte terrein heeft een oppervlakte van circa 8.400 m<sup>2</sup>.



afbeelding: Onderzoekslocatie

Uit het onderzoek blijkt dat de op locatie bekende PAK verontreiniging is afgebakend en een ernstig geval van bodemverontreiniging betreft. De grond is hier over een oppervlak van ongeveer 100 m<sup>2</sup> sterk verontreinigd tot een diepte van 30 á 50 cm. Sanering hiervan is noodzakelijk, voordat hier nieuwbouw kan plaatsvinden. In de bovengrond zijn enkele licht verhoogde concentraties aan PCB's, minerale olie en PAK aangetoond. In de ondergrond en in het grondwater van het onverdachte deel van de locatie zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Er is geen asbest aangetroffen op de locatie. Op basis van de gemeten gehalten in grond en grondwater kan de hypothese "onverdacht" niet geheel worden bevestigd. De kwaliteit van de bodem is hiermee echter voldoende vastgelegd en is voor deze terreindelen geen noodzaak voor het uitvoeren van nader onderzoek en/of het treffen van saneringsmaatregelen. De gevonden gehalten in de bodem vormen in milieuhygiënische zin op dit gedeelte geen belemmeringen voor het huidige en toekomstige gebruik van het terrein. Indien er grond van de locatie vrijkomt, moet er

op grond van de indicatieve toetsing rekening mee worden gehouden dat deze elders niet zonder meer vrij toepasbaar is. Hierbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving (Besluit Bodemkwaliteit).

#### **9.4 Conclusie**

Verkennd onderzoek heeft uitgewezen dat er sprake is van een PAK-verontreiniging op deze locatie van ca 50m<sup>3</sup>. Deze verontreinigde grond dient middels een BUS-melding afgevoerd te worden naar een verwerker. Op de locatie is geen asbest aangetroffen en er zijn verder geen belemmeringen voor de nieuwe ontwikkeling.

Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

### 10.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

### 10.2 Beleid en regelgeving

#### 10.2.1 Monumentenwet

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

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

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

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

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

#### 10.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzigingsverzoeken te doen is vervallen vanaf 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden in pandige wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningsvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast heeft het MoMo per 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.1.6, lid 4, onder a, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving 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.

### **10.2.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie - provincie Noord-Holland**

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (21 juni 2010) is een onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en beschrijft de kernkwaliteiten van de verschillende Noord-Hollandse landschappen. Gemeentelijke bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe ontwikkelingen in het landelijke gebied dienen rekening te houden met deze karakteristieke eigenschappen.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie geeft aan welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Provinciale Staten willen dat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen waar nut en noodzaak van zijn onderbouwd. Het betreft ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijfsontwikkeling, natuur- en recreatieprojecten, infrastructuur etcetera. Of veranderingen wel of niet plaatsvinden is eigenlijk geen discussiepunt, het gaat om de wijze waarop, de mate waarin en de omgeving ervan. De provincie gebruikt deze leidraad bij de ontwikkeling van eigen ruimtelijke plannen en bij de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit van gemeentelijke plannen.

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

### **10.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam**

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

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



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

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

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

### **10.3 Resultaten onderzoeken**

Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) is op 25 februari 2014 bureauonderzoek uitgevoerd.

Voor het plangebied geldt een lage archeologische verwachting. De verwachte structuur is (Wijdverspreide) sporen van middeleeuwse ontginningen, zoals erven, terpen, verkavelingsporen, sloten en kades. Door grootschalig grondverzet in de 20ste eeuw zijn deze mogelijk verstoord geraakt. Voor het gehele plangebied geldt daarom vrijstelling van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen. Wel geldt conform de Monumentenwet een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan vijftig jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt, zodat in overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

### **10.4 Conclusie**

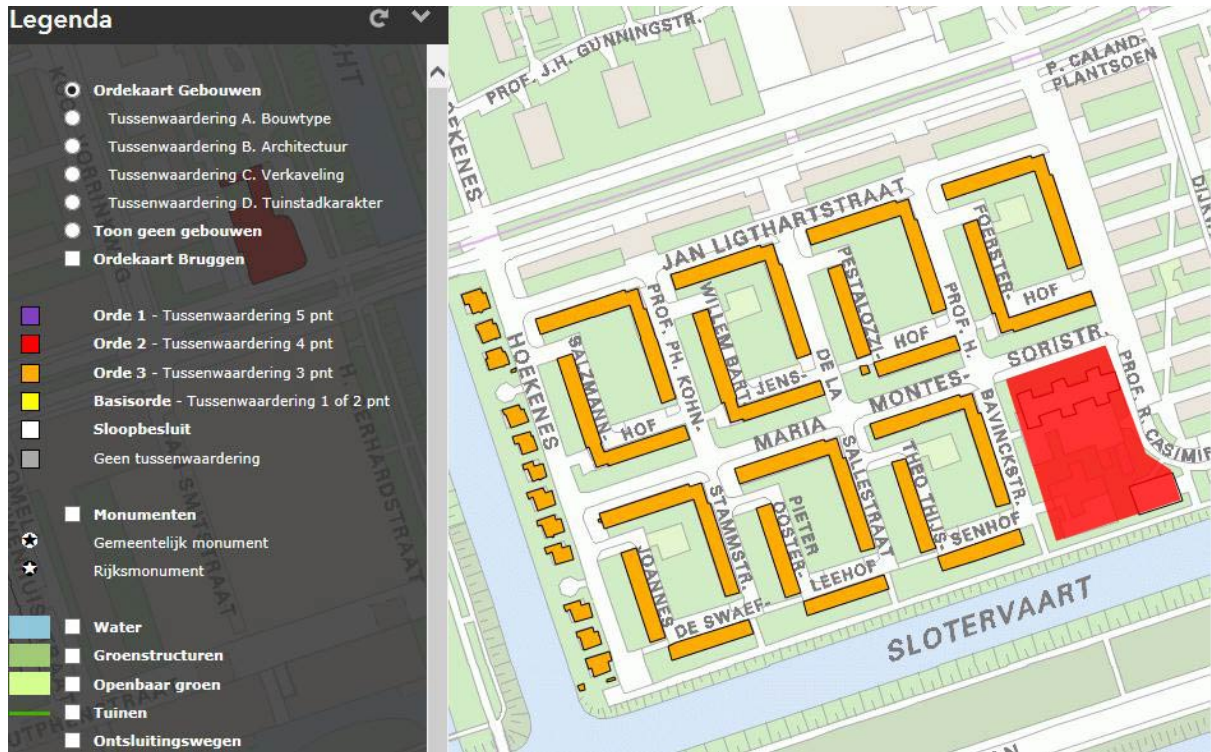
#### **10.4.1 Archeologie**

Voor het gehele plangebied geldt vrijstelling van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen. Archeologie staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

#### **10.4.2 Cultuurhistorie**

De Maria Montessori locatie vormt stedenbouwkundig gezien het 'achtste hof' van het laagbouwwijkje met de voor de tijd typische L-vormige haakverkaveling. Deze bebouwing is op de waarderingsschaarten aangeduid met een orde 3. De locatie is fraai gesitueerd aan de Slotervaart, welk water in het AUP een belangrijke structurerende lijn vormt.

## bestemmingsplan Maria Montessori



Afbeelding: Overzicht waardekaart

Cultuurhistorie staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

## Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

### 11.1 Algemeen

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

### 11.2 Beleid en regelgeving

#### 11.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

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

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

#### 11.2.2 Gemeente Amsterdam

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

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

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO<sup>2</sup> neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

##### 11.2.2.1 *Duurzaamheid in de nieuwbouw*

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

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

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

#### 11.2.2.2 *Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam*

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

#### 11.2.2.3 *Leidraad Energetische Stedenbouw*

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

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

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

#### 11.2.2.4 *Windmolens*

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windmolens te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen.

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

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

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

#### 11.2.2.5 *Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam*

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

### **11.3 Specifiek plan/project**

Duurzaamheid is verweven in andere milieuaspecten zoals de keuze van intensief ruimtegebruik, gebruik van het openbaar vervoer, langzaam verkeer, duurzaamheid van het watersysteem. Ook bij de verdere planuitwerking zal duurzaamheid een belangrijke overweging zijn, bijvoorbeeld bij keuzen ten aanzien van materiaalgebruik, afvalketens en energiegebruik.

## Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

### 12.1 Algemeen

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

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

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

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

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

In en rondom het plangebied bevinden zich geen inrichtingen die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) vallen en het plangebied valt niet binnen een zone van een transportroute voor gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of binnenwateren. Tevens ligt het niet in de nabijheid van een hoge druk aardgasleiding. Nader onderzoek naar externe veiligheid is derhalve niet nodig.

### 12.2 Beleid en regelgeving

#### 12.2.1 Beleid externe veiligheid

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

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

### 12.2.2 Risicovolle inrichtingen

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

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

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

### 12.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire is op 4 augustus 2004 in werking getreden. Verder is op 10 juli 2008 de Wijziging en verlenging Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in werking getreden. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

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

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

### 12.2.4 Buisleidingen

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

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

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

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letailiteitsgebied of

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

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

### **12.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam**

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

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

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

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

### **12.3 Conclusie**

Externe veiligheid staat de uitvoer van het bestemmingsplan niet in de weg.



## Hoofdstuk 13 Luchthavenindielingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindielingsbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

De genoemde beperkingen betreffen:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied van het LIB. Ter plaatse van het plangebied geldt de hoogtebeperking van 45 meter (41 meter + NAP) in het horizontaal vlak. De maximale bouwhoogte in het plangebied is 9 meter en ligt ruim onder de hoogtebeperking van het LIB.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 m N.A.P. Dit betekent dat van de op de kaart aangegeven hoogtes nog vier meter moet worden afgetrokken om te komen tot de maximaal toelaatbare hoogtes ten opzichte van N.A.P.

In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, derde lid van het LIB, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het LIB, de daarin gestelde maxima worden niet overschreden.

## Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

### 14.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

### 14.2 Beleid en regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

#### 14.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechtings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan er alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat er voor het plan dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

#### 14.2.2 Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.

In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend

Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

### **14.3 Resultaten onderzoeken**

In het kader van bestemmingsplan Zuidoosthoek is in 2010 voor de locatie Maria Montessori een natuurtoets uitgevoerd. Daaruit kwam naar voren dat er een aanvullend vleermuisonderzoek gedaan moet worden. In 2010 is voorafgaande aan de sloop van de Ichtusschool, een aanvullend onderzoek naar vleermuizen gedaan. Uit dit onderzoek bleek dat in en om het plangebied drie soorten vleermuizen zijn waargenomen: Gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*), Rosse vleermuis (*Nyctalus noctula*) en de Watervleermuis (*Myotis daubentonii*).

Het plangebied en de omgeving worden als volgt gebruikt door de vleermuissoorten:

- Het plangebied dient incidenteel als foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis.
- In de gebouwen van het plangebied, zijnde de Ichtusschool, zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig.
- De woonhuizen in de omgeving van het plangebied voorzien geschikte verblijfplaatsen, er zijn er twee aangetroffen.
- Het plangebied is niet van functionele betekenis voor de watervleermuis en de rosse vleermuis
- Het water ten noorden van het plangebied dient als foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis en de watervleermuis.

Naar aanleiding hiervan is de Ichtusschool in september 2013 gesloopt. In februari 2014 zijn de bomen gekapt. Thans bestaat het plangebied uit een braakliggend terrein dat in september deels zal worden gesaneerd en bouwrijp gemaakt zal worden.

In het voorjaar van 2014 is er nog een veldbezoek geweest om te inventariseren of er beschermde plant- en/of diersoorten aanwezig waren. Deze zijn in het plangebied niet aangetroffen.

### **14.4 Conclusie**

Het plangebied ligt niet in een Natura-2000 gebied en er zijn geen beschermde dier- en/of plantsoorten aanwezig in het plangebied. Derhalve staat het de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

## Hoofdstuk 15 Water

### 15.1 Algemeen

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

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het *hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder binnen het plangebied en verleent watervergunningen op grond van de Keur AGV 2011 voor werkzaamheden die van invloed zijn op het watersysteem. Het nautisch beheer ligt bij Waternet. De bestuurscommissie Nieuw-West is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; de bestuurscommissie verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon)schepen en het aanleggen van steigers.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

### 15.2 Beleid en regelgeving

#### 15.2.1 Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en een goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater. Hierbij is het van belang om landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

- van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
- de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- het aquatisch milieu in stand houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

De Kaderrichtlijn Water is nader uitgewerkt in het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 (Bkmw 2009) en de onderliggende Regeling monitoring kaderrichtlijn water (Regeling monitoring). In dit besluit en deze regeling zijn eisen gesteld, waaraan de kwaliteit van de oppervlaktewater- en grondwaterlichamen in Nederland in beginsel moet voldoen. Deze goede toestand moet in principe eind 2015 zijn gehaald, tenzij een legitiem beroep kan worden gedaan op één van de uitzonderingen van de kaderrichtlijn water (zoals fasering of doelverlaging). De goede toestand moet worden bereikt door het maatregelenprogramma, dat is opgenomen in de verschillende waterplannen.

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.

### **15.2.2 Waterwet**

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

### **15.2.3 Nationaal waterplan**

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

6. een goede bescherming tegen overstroming;
7. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
8. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
9. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

### **15.2.4 Waterbesluit**

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

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

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is

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

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

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

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

### **15.2.5 Provinciale waterplan 2010-2015**

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

### **15.2.6 Waterbeheerplan AGV 2010-2015**

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, 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 is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

### 15.2.7 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

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

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

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. 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 afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

### 15.2.8 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

### 15.2.9 Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

### 15.2.10 Verordening op het binnenwater

De Verordening op het binnenwater (VOB) is in op 1 februari 2010 in werking getreden. Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

1. Water als transportsysteem (nautische vaarwegbeheer): De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, et cetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over het havengebied en de Waternet (voormalige dienst Binnenwaterbeheer) over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het

- toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.
2. Water als onderdeel van de openbare ruimte: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Bestuurscommissies zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn bestuurscommissies bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautische vaarwegbeheerder (bijvoorbeeld doorvaartprofielen) in acht worden genomen.
  3. Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer): Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

Belangrijk is de Scheepvaartverkeerswet (SVW) die het wettelijke kader biedt voor de waterverkeersdeelnemers op zee en op de binnenwateren. Ingevolge deze wet is een algemene maatregel van bestuur uitgevaardigd: het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Dit reglement houdt verkeersregels ter voorkoming van aanvaring of aandrijving, waarbij het concreet gaat om zaken zoals gedragsregels, het voeren van lichten, het gebruik van de marifoon en het afmeren.

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld óf een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wet ruimtelijke ordening en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. De Woningwet is niet van toepassing op woonboten en daarmee ook niet het hiermee samenhangende regime van bijvoorbeeld omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen. Een ander gevolg is dat hinder-, geluids- en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

De VOB stelt wel een vergunningplicht voor verbouw en vervanging van een woonboot. Voor de beoordeling van dergelijke vergunningsaanvragen kunnen bestuurscommissies welstandsbeleid voor woonboten vaststellen.

De VOB stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aanvullende regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord havenbeheer gewaarborgd blijft. De regels bij of krachtens de Wvgs zijn ter bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regels zijn van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Maar ook de handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals het laden en lossen of het laten staan of liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen, of resten daarvan, bevinden. Ook kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder de Wvgs. De Wvgs beperkt zich tot de gevaarlijke stoffen Aanvullend, via de VOB, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

### **15.3 Watertoets**

#### Waterkeringen en sluisen

In het plangebied liggen geen waterkeringen of sluisen.

#### Oppervlaktewater

Het is verboden zonder vergunning boven of onder oppervlaktewaterlichamen of in de beschermingszones daarvan:

- het oppervlaktewaterlichaam van richting, vorm, afmeting of constructie te veranderen
- beschoeiing te plaatsen of te veranderen;
- kademuren te vervangen;
- steigers aan te leggen;
- bomen te planten;



- kabels en leidingen te leggen;
- bodemonderzoek uit te voeren;
- een boot aan te leggen.

De Slotervaart blijft ongewijzigd. Langs de Slotervaart zijn steigers niet toegestaan.

#### Grondwater

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient (middels een grondwaterstandberekening) te worden aangetoond 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 en luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

#### Hemelwaterafvoer

Het regenwaterriool in de straten rond de nieuwe bebouwing zorgt ervoor dat het water van de daken en openbare weg wordt afgevoerd. Dit riool ligt nu in de straten rond de nieuwbouwlocatie. Binnen de locatie wordt een nieuw riool aangelegd en aangesloten op het bestaande.

#### Waterberging

Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap (Waternet) dient bij een toename van meer dan 1.000 m<sup>2</sup> verhard of bebouwd oppervlak in de stad, 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater te worden aangelegd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde watersysteem en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem. Het bestemmingsplan staat de bouw van 41 woningen toe. Ten opzichte van de oude situatie met de Ichtusschool neemt de verharding met 300m<sup>2</sup> toe. De verharding hoeft niet te worden gecompenseerd.

#### Drainage

Het is niet toegestaan om nieuw in te richten gebieden met een stedelijk functie te ontwateren middels drainage, met uitzondering van drainage van sportvelden en tijdelijke drainage ten behoeve van bouwactiviteiten met een maximum van twee jaar. Hierin wordt niet voorzien in het bestemmingsplan.

#### Kelders en parkeergarages

Kelders en parkeergarages zijn binnen het plangebied niet toegestaan.

#### Dempingen van oppervlaktewater

Verlies aan oppervlaktewater door aanplemping van land dient elders binnen het plangebied (vooraf) te worden gecompenseerd. In dit bestemmingsplan wordt niet voorzien in demping van oppervlaktewater.

#### Keur

Voor het plangebied is de Integrale keur van Hoogheemraadschap AGV van toepassing. Zonder ontheffing op de keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een verzoek tot ontheffing kan bij Waternet worden ingediend.

## **15.4 Conclusie**

Het beleid ten aanzien van water is geen belemmering voor de uitvoer van onderhavig bestemmingsplan.

## Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

### 16.1 Algemeen

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

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

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

### 16.2 Planvorm

Onderhavig bestemmingsplan betreft een nieuw bestemmingsplan, waarbij circa 41 woningen worden mogelijk gemaakt.

### 16.3 Artikelgewijze toelichting

#### 16.3.1 Toelichting op de planregels

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.

#### 16.3.2 Toelichting op de bestemmingen

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

#### HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

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

- **Wijze van meten**

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

#### HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

In hoofdstuk 2 worden de bestemmingsregels omschreven volgens de voorgeschreven opbouw conform het Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). De opbouw is als volgt: bestemmingen, voorlopige bestemmingen, uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen. De bestemmingsregels worden in alfabetische volgorde geplaatst. In onderhavig plan zitten geen voorlopige

bestemmingen, uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen.

- **Artikel 3 Groen**

Langs de Slotervaart en naast het bouwblok aan de Slotervaart is aan beide zijde van het bouwblok de bestemming 'Groen' opgenomen. De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, openbare ruimte, water en waterstaatkundige werken en het daarbij behorende straatmeubilair, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming. Binnen de bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming met een maximum bouwhoogte van 6 meter. Het 'Groen' mag niet gebruikt worden als recreatief medegebruik en extensief dagrecreatief gebruik.

- **Artikel 4 Tuin - 1**

Binnen het plangebied is er een onderscheid gemaakt tussen 'Tuin-1' en 'Tuin-2'. Voor de tuin aan de achterzijde van de woningen aan de Prof. R. Casimirstraat, de Maria Montessoristraat en de Martinus Jan Langeveldstraat (grenzend aan de Prof. H. Bavinckstraat) geldt de bestemming 'Tuin - 1'. De voor 'Tuin - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuin en ter plaatse van de aanduiding "bijgebouwen" is een bijbehorend bouwwerk toegestaan. Aangezien de tuin grenst aan de openbare ruimte, is er een aanduiding bijgebouwen opgenomen, zodat het bijbehorend bouwwerk geplaatst kan worden als erfafscheiding bij de erfgrans. Voor het plaatsen van het bijbehorende bouwwerk geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter en een maximum brutovloeroppervlakte van 6 m<sup>2</sup>.

- **Artikel 5 Tuin - 2**

De voortuin aan de Martinus Jan Langeveldstraat en de achtertuin van de Martinus Jan Langeveldstraat, grenzend aan de Slotervaart hebben de bestemming 'Tuin - 2'. De voor 'Tuin - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuin, ter plaatse van de aanduiding "bijgebouwen" is een bijbehorend bouwwerk toegestaan en ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - erfafscheiding" is een erfafscheiding toegestaan. In de voortuin aan de Martinus Jan Langeveldstraat mag niet gebouwd worden, behalve de vergunningsvrije bouwmogelijkheid tot 1 meter hoogte. In de achtertuin grenzend aan de Slotervaart is voor de hoekwoningen een aanduiding erfafscheiding opgenomen op de erfgrans, waarvoor een maximum bouwhoogte geldt van 2 meter. Aangezien de tuin grenst aan de openbare ruimte, is er een aanduiding bijgebouwen opgenomen, zodat het bijbehorend bouwwerk geplaatst kan worden als erfafscheiding bij de erfgrans. Voor het bijbehorende bouwwerk geldt een maximum bouwhoogte van 2,5 meter en een maximum brutovloeroppervlakte van 6 m<sup>2</sup>, met dien verstande dat indien het bijbehorend bouwwerk wordt geplaatst op minder dan 1 meter vanaf de bestemmingsgrens de langste zijde niet meer dan 3 meter mag bedragen. Achter de tuinen aan de Slotervaart wordt het wandelpad doorgetrokken. De tuinen langs de Slotervaart lopen verder door dan de tuinen van de naastliggende woningen aan de westzijde. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zijn er strengere normen opgelegd dan voor de tuinen van de naastliggende woningen aan de Slotervaart. Zo mogen de bijbehorende bouwwerken lager zijn dan in de rest van het plangebied en dient de helft van de tuin aan de erfgrans vrij te blijven van bebouwing. De erfafscheiding mag maar 1 meter hoog, conform de vergunningsvrije bouwregeling. Voor het overige geldt de verguningsvrije regeling van het Bor.

- **Artikel 6 Verkeer**

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor verkeersareaal, parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten, water en waterstaatkundige werken, met de daarbij behorende groenvoorzieningen, straatmeubilair, nutsvoorzieningen en andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen. Binnen de bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd met een maximum bouwhoogte van 10 meter.

- **Artikel 7 Wonen**

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, waaronder mede begrepen short stay, al dan niet in combinatie met praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis, (dak)tuinen en erven en ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - dakopbouw" is een dakopbouw en dakterras toegestaan. De woningen hebben een maximum bouwhoogte van 6 meter. Deze bouwhoogte mag ter plaatse van de aanduiding dakopbouw met 3 meter worden overschreden. De dakopbouw mag 50% van het dakoppervlakte bedragen, met dien verstande dat deze minimaal 0,5 meter vanaf de gevellijn moet zijn gesitueerd en minimaal 3 meter vanaf de achtergevel. Voor het overige gedeelte van het dakoppervlakte is een dakterras toegestaan. In plaats van een dakopbouw kan er een dakterras worden

gerealiseerd, mits het terras op minimaal 0,5 meter vanaf de gevellijn is gesitueerd. Indien de tweede bouwlaag terugligt vanaf de eerste bouwlaag mag binnen de woonbestemming ook een dakterras worden gerealiseerd. De woningen dienen aan te sluiten op de voorgevelrooilijnen van de naastgelegen woningen in het plangebied. Derhalve is er op de verbeelding een gevellijn aangegeven. De woningen dienen verplicht in de gevellijn te worden gebouwd.

### HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

In hoofdstuk 3 staan de algemene regels die volgens de SVBP 2012 als volgt zijn opgebouwd: anti-dubbelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene aanduidingsregels, algemene wijzigingsregels, verwezenlijking in de naaste toekomst, algemene procedureregels, overige regels.

De in hoofdstuk 3 op te nemen algemene regels kunnen in één artikel worden opgenomen of kunnen per onderwerp een eigen artikel krijgen, indien dit de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid ten goede komt. In hoofdstuk 3, onder algemene aanduidingsregels kunnen zo nodig ook de regels met betrekking tot een of meer gebiedsaanduidingen een plaats krijgen. Per gebiedsaanduiding wordt deze in een artikel opgenomen. Onder overige regels in hoofdstuk 3 kunnen die regels worden geplaatst die niet onder een andere regel zijn te vatten. Het Bro stelt de verplichting het de anti-dubbelregel over te nemen in het bestemmingsplan. In onderhavig bestemmingsplan zijn als algemene regels opgenomen de anti-dubbelregel, de algemene bouwregels, de algemene gebruiksregels en de algemene afwijkingsregels. Onderstaand zal hier verder op worden ingegaan.

- **Artikel 8 Anti-dubbelregel**

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

- **Artikel 9 Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan, zoals dakterrassen, balkons, erkers, etc.

Overstekende daken, erkers, balkons en dergelijke delen van gebouwen zijn uitsluitend ter plaatse van het achtererfgebied toegestaan, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 meter en een minimale afstand van 0,5 meter van de erfgrans en deze werken uitsluitend ter hoogte van de tweede bouwlaag. Op een vergunningsvrije aanbouw kan slechts een balkon gerealiseerd worden, die voldoet aan deze afmetingen. Dakterrassen hekwerken en vergelijkbare bouwwerken zijn uitsluitend ter hoogte van de derde bouwlaag toegestaan, mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1 meter en op tenminste 0,5 meter afstand van de gevellijn wordt gebouwd. Een dakterras op de tweede bouwlaag is slechts toegestaan binnen de woonbestemming.

- **Artikel 10 Algemene gebruiksregels**

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

- **Artikel 11 Algemene afwijkingsregels**

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

### HOOFDSTUK 4 - OVERGANGS- EN SLOTREGELS

In hoofdstuk 4 wordt het overgangsrecht en de slotregel omschreven. Het Bro stelt de verplichting om het overgangsrecht over te nemen in het bestemmingsplan.

- **Artikel 12 Overgangsrecht**

## bestemmingsplan Maria Montessori

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

- **Artikel 13 Slotregel**

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

## **Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid**

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel.

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

## **Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

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

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

1. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht/Waternet;
2. Gasunie.

Van Waternet is een schriftelijke reactie ontvangen, welke slechts een tekstuele aanpassing betrof van de toelichting. De toelichting is hierop aangepast.