

Bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Karperweg-Zuid'



PLANTOELICHTING
vastgesteld 25 november 2015

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	p. 4
1.1	Aanleiding	p. 4
1.2	Ligging van het plangebied	p. 5
1.3	Vigerend juridisch-planologisch kader	p. 5
1.4	Leeswijzer	p. 5
Hoofdstuk 2	Beschrijving plangebied	p. 5
2.1	Plangrenzen	p. 5
2.2	Ontstaansgeschiedenis	p. 6
2.3	Ruimtelijke structuur	p. 8
2.4	Functionele structuur	p. 9
Hoofdstuk 3	Planbeschrijving	p. 10
3.1	Inleiding	p. 10
3.2	Planvorm	p. 10
3.3	Ontwikkelingsvisie plangebied	p. 11
3.4	Bedrijfsverzamelgebouw Karperweg 33	p. 13
3.5	Aanpassing 50 kV-station	p. 14
3.6	Ontwikkeling Havenstraatterrein	p. 14
Hoofdstuk 4	Beleidskader	p. 16
4.1	Inleiding	p. 16
4.2	Algemeen ruimtelijk beleid	p. 16
4.3	Bedrijven en kantoren	p. 23
4.4	Wonen	p. 29
4.5	Horeca	p. 33
4.6	Detailhandel	p. 36
4.7	Verkeer en parkeren	p. 37
4.8	Groen	p. 43
4.9	Water	p. 46
Hoofdstuk 5	Randvoorwaarden	p. 50
5.1	Archeologie en cultuurhistorie	p. 50
5.2	Milieueffectrapportage	p. 54
5.3	Milieuzonering	p. 56
5.4	Geluid	p. 59
5.5	Externe veiligheid	p. 61
5.6	Luchtkwaliteit	p. 65
5.7	Kabels en leidingen	p. 67
5.8	Magnetische veldsterkte	p. 68
5.9	Bodem	p. 69
5.10	Water	p. 71
5.11	Natuurwaarden	p. 73
5.12	Verkeer en parkeren	p. 76
5.13	Luchthavenindelingbesluit	p. 80
Hoofdstuk 6	Toelichting juridische regeling	p. 83
6.1	Inleiding	p. 83

6.2	Verbeelding	p. 83
6.3	Planregels	p. 83
6.4	Artikelsgewijze toelichting	p. 84
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	p. 87
7.1	Inleiding	p. 87
7.2	Wet- en regelgeving	p. 87
7.3	Kostenverhaal	p. 88
7.4	Planschade	p. 89
7.5	Conclusie	p. 89
Hoofdstuk 8	Handhaving	p. 89
8.1	Inleiding	p. 89
8.2	Uitgangspunten	p. 89
Hoofdstuk 9	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	p. 90
9.1	Maatschappelijk overleg	p. 90
9.2	Wettelijk vooroverleg	p. 90
9.3	Bestemmingsplanprocedure	p. 98
Bijlagen		
Bijlage 1	Ruimtelijke onderbouwing Karperweg 33	
Bijlage 2	Planschaderisicoanalyse Karperweg 33	
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek 50 kV-station Karperweg	
Bijlage 4	Notitie kwantitatieve risicoanalyse LPG tankstation Havenstraat	
Bijlage 5	Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland	
Bijlage 6	Notitie natuurwaarden bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid	
Bijlage 7	Geohydrologisch onderzoek Havenstraatsterrein	
Bijlage 8	Advies bestuurscommissie Zuid inzake vaststellen bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid	
Bijlage 9	Nota van wijzigingen bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid	
Bijlage 10	Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Er zijn meerdere redenen om voor het gebied tussen de Karperweg, de Karperstraat en de Stadiongracht, een nieuw bestemmingsplan op te stellen:

- Een eerste aanleiding houdt verband met de actualiseringsplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro): bestemmingsplannen mogen niet ouder mogen zijn dan tien jaar. Voor een gedeelte van het plangebied geldt momenteel geen actueel planologisch regime.
- Een tweede aanleiding betreft het herstellen van de bouwrechten voor een perceel in het plangebied, die in het vigerende bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. abusievelijk zijn beperkt.
- Een derde aanleiding is het planologisch mogelijk maken van een tweetal initiatieven, die op grond van vigerende bestemmingsplan niet mogelijk zijn. Het gaat om de beoogde ontwikkeling van een bedrijfsverzamelgebouw op het perceel Karperweg 33 en de beoogde aanpassing van het 50 kV transformatorstation op Karperweg 35.
- Een vierde aanleiding heeft betrekking op de aanpassing van de regeling van toegestane milieu-categorieën. In het vigerende bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. wordt de bedrijvenlijst voor gemengde gebieden gehanteerd. Om enkele bestaande bedrijven te kunnen voorzien van een maatwerkbestemming en bij recht meer bedrijfstypen toe te kunnen staan is het wenselijk om een andere bedrijvenlijst toe te passen, te weten die voor bedrijventerreinen.
- Een laatste aanleiding heeft betrekking op het LPG tankstation Havenstraat. Om de ontwikkeling van het bedrijfsverzamelgebouw op Karperweg 33 mogelijk te kunnen maken is het nodig om de contour externe veiligheid, voor zover deze is gelegen in het plangebied, te verwijderen. Om de contour aan te kunnen passen is de jaarlijkse doorzet van LPG in de milieuvergunning van het tankstation beperkt.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gunstig gelegen binnen Amsterdam, op een aantrekkelijke locatie nabij de Schinkel, binnen de Ring A10 en nabij het stadscentrum en de Zuidas. Het plangebied ligt op de scheiding van de Schinkelbuurt in het noorden, Plan Zuid in het oosten en het Olympisch Kwartier in het zuiden (zie figuur 1.1). Direct ten noorden van het plangebied ligt het Havenstraatterrein, dat getransformeerd gaat worden tot gemengd woon-werkgebied.



1.1 - Ligging van het plangebied

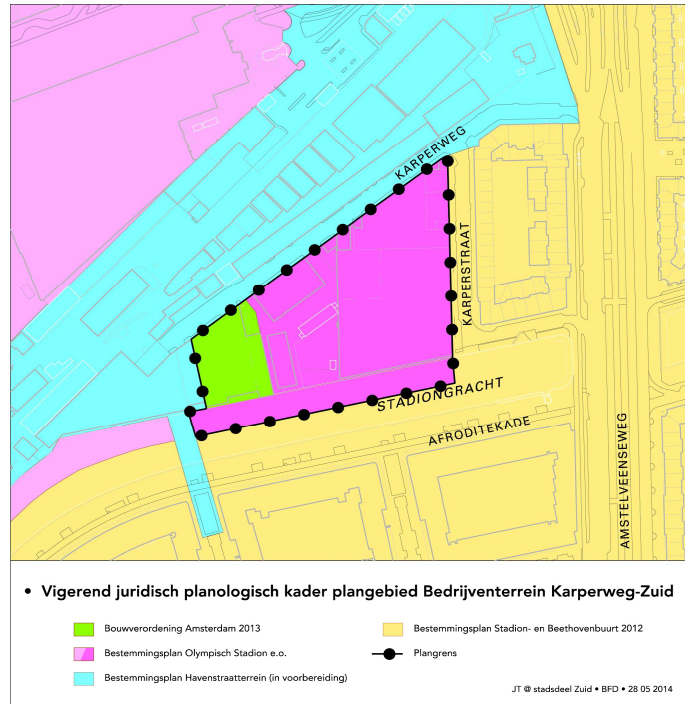
Het gebied ligt nabij 3 tramlijnen en is via de Amstelveenseweg en de De Lairesestraat gunstig gelegen bij het hoofdwegennet van de stad. Ook vormt het Haarlemmermeercircuit een belangrijk busstation voor zowel regionale als stedelijke buslijnen. Het plangebied ligt aan de kop van de groene scheg die naar het Amsterdamse Bos leidt, waardoor het plangebied tevens aan de druk gebruikte recreatieve fietsroute van Amsterdamse Bos richting Vondelpark ligt.

1.3 Vigerend juridisch-planologisch kader

Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Karperweg-Zuid' vervangt een tweetal bestaande juridisch-planologische regelingen: bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. en de Bouwverordening Amsterdam.

Voor een deel van het plangebied (groen in figuur 1.2) geldt momenteel uitsluitend de Bouwverordening Amsterdam 2013 als planologisch kader. Tot 1 juli 2013 waren voor dit perceel de Voorschriften ex artikel 43 Woningwet industrieterreinen (1943) van kracht. Deze voorschriften zijn echter op grond van artikel 9.3.2 lid 2 Invoeringswet Wro van rechtswege vervallen, zodat er voor het betreffende perceel geen actueel planologisch regime voor handen is.

1.2 - Vigerend juridisch-planologisch kader



Voor het grootste deel van het plangebied is het recente bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. het vigerend kader. Dit bestemmingsplan, op 29 mei 2013 vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Zuid, is sinds 5 augustus 2015, na uitspraak van de Raad van State, onherroepelijk geworden.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 is de planbeschrijving voor het plangebied opgenomen. Hoofdstuk 3 bevat het beleidskader. In hoofdstuk 5 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. Dit betreft de randvoorwaarden ten aanzien van onder meer milieu. In hoofdstuk 6 wordt een toelichting gegeven op de juridische regeling door uit te leggen op welke wijze de uitgangspunten uit hoofdstuk 3 in juridische zin zijn vertaald. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan (economische uitvoerbaarheid, handhaving en maatschappelijke uitvoerbaarheid) wordt behandeld in de hoofdstukken 7 t/m 9.

2 Beschrijving plangebied

2.1 Plangrenzen

Het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid is een wigvormig gebied ten zuiden van de Karperweg met een ruimtelijke en functionele samenhang. Het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan wordt in het noorden begrensd door de Karperweg, aan de oostkant wordt het plangebied begrensd door de Karperstraat.



In het zuiden vormt het midden van de Stadiongracht de grens. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 2.1.

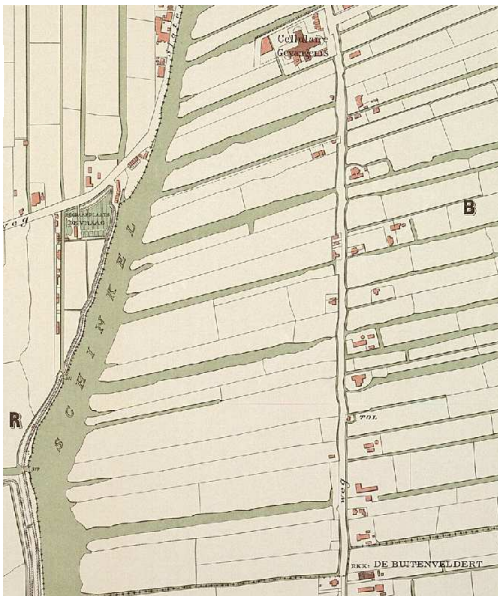
Ten noorden en ten westen van het plangebied ligt het projectgebied Havenstraatterrein. Voor dat gebied, grofweg gelegen tussen de tramremise Havenstraat, Haarlemmermeer-circuit, Karperweg en Park Schinkeleilanden, is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. De gehele Karperweg is onderdeel van dat bestemmingsplan en vormt daarmee de noordgrens van het nieuwe bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid.

2.1 - Begrenzing plangebied

Het woningbouwblok tussen de Karperstraat en Pieter Lastmankade, direct ten oosten van het plangebied, is onderdeel van Plan Zuid van Berlage. Voor dat deel, inclusief de Karperstraat, en het deel ten zuiden van het plangebied geldt het bestemmingsplan Stadion- en Beethovenbuurt 2012.

De beoogde brug over de Stadiongracht, die deel uitmaakt van het project Havenstraatterrein, snijdt een deel van het plangebied Olympisch Stadion e.o. af. Ondanks het actuele planologisch regime voor dit afgesneden deel van de Stadiongracht is het met oog op een logische planbegrenzing wenselijk om het betreffende deel van de Stadiongracht onderdeel te laten zijn van het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid.

2.2 Ontstaansgeschiedenis



Polderontginning

Het plangebied bevindt zich in de voormalige Binnendijkse Buitenveldersche polder. Deze polder maakt deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. De strook waarop het huidige plangebied is gelegen was buitendijkse veengrond, de Amstelveenseweg was feitelijk een polderdijk, die werd onderbroken door poldersloten. De ontginning van dit gebied, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt, startte in de elfde eeuw en breidde zich uit in de twaalfde en dertiende eeuw. Aan de kopse kant verreesen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De Amstelveenseweg is een belangrijke achterkade in het middeleeuwse landschapspatroon. Het patroon van dit middeleeuwse landschap in de omgeving van het plangebied is weergegeven in figuur 2.2.

2.2 - Ontginningspatroon omgeving plangebied

Rand van de stad

Behalve een belangrijk land- en veeteeltgebied was de Binnendijkse Buitenveldersche polder voor stedelingen een gewild buitengebied. Amsterdamse patriciërs lieten langs uitvalswegen buitenplaatsen bouwen. Langs de Amstelveenseweg zijn met name aan de oostzijde buitenplaatsen gebouwd. Tot het begin van de twintigste eeuw behoorde het plangebied tot het landelijk gebied. Ten noorden van het plangebied werd tussen 1885 en

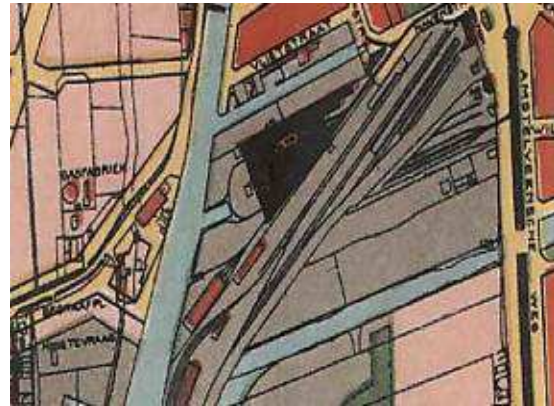
1890 het Huis van Bewaring gebouwd. Vanwege de bevolkingsgroei werden delen van de polder, die tot de gemeente Nieuwer-Amstel behoorde, in 1896 door Amsterdam geannexeerd. Hiervoor werd de bestaande bebouwing langs de Amstelveenseweg gesloopt en werd het terrein met zand opgehoogd. De strook tussen de Schinkel en de Amstelveenseweg werd in het noordelijk deel volgebouwd met de woonblokken. Ook werd het Haarlemmermeerstation (1915) gebouwd als kopstation van de Haarlemmermeerspoorlijnen.

Plan Zuid

Begin twintigste eeuw hield de stad ongeveer op bij het Huis van Bewaring. In 1905 bestemde H.P. Berlage in zijn eerste Plan Zuid het Havenstraatterrein tot industriegebied aan de rand van de stad. Niet veel later werd op dat terrein een spoorwegemplacement met station aangelegd. Met de invulling van Plan Zuid werd opnieuw een groot deel van de polder opgehoogd en bebouwd. Op basis van dit plan werden ook het Noorder- en Zuider-Amstelkanaal aangelegd, ter hoogte van het plangebied Stadiongracht genaamd.



2.3 - Uitsnede Plan Zuid (1917)



2.4 - Kaart Publieke Werken (1922)

In 1917 zag Berlage bij de herziening en actualisering van Plan Zuid het als een opgave om het gerealiseerde emplacement op te nemen in zijn stedenbouwkundig plan en daarmee met de stad te verbinden (zie figuur 2.3). Op figuur 2.4 is zichtbaar dat het plangebied begin jaren twintig is ingericht als industriegebied met het spooremlacement (figuur 2.5) en de tramremise en dat de Karperweg nog niet is aangelegd. Van de drie woningbouwblokken die hij ten zuiden van het spooremlacement projecteerde, werd er slechts een gerealiseerd. In plaats van de andere twee blokken werd hier vanaf de jaren dertig bedrijfsbebouwing ontwikkeld, waaronder drukkerij Moore Paragon (zie figuur 2.6) en een transformatorstation van het Gemeentelijk Energiebedrijf (inmiddels Liander).



2.5 - Haarlemmermeerstation met perron



2.6 - Drukkerij Moore Paragon (Karperstraat)

Naoorlogse ontwikkelingen

Het plangebied bleef ook na de oorlog als bedrijventerrein in gebruik. Als gevolg van de bedrijfsgroei werd Moore Paragon gedwongen om naar een ander pand te verhuizen. De aanvoer voor de materialen naar het pand aan de Karperstraat werd te omslachtig en de grote wagens zorgden voor te veel overlast. In 2003 is het pand grondig verbouwd en gerenoveerd ten behoeve van de vestiging van reclamebureau Young & Rubicam. Verenigd Ziekenvervoer Amsterdam (inmiddels Ambulance Amsterdam genaamd) heeft recent haar vestiging aan de Karperweg verbouwd.

Het emplacement achter het station heeft in de loop der jaren diverse veranderingen ondergaan. Hoewel het passagiersvervoer in 1950 eindigde, bleef de Haarlemmermeerlijn tot halverwege jaren zeventig wel voor goederentransport in gebruik. In deze periode werden diverse loodsen op het emplacement gebouwd. In 1975 kreeg de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) toestemming om het bijbehorende tracé naar Amstelveen te gebruiken voor een recreatieve tramdienst met historische tramstellen, die werden gevoed via een elektrische bovenleiding.

Kansen voor herontwikkeling Havenstraatterrein

De gemeente Amsterdam heeft het Havenstraatterrein in 1989 van de Nederlandse Spoorwegen overgenomen. Het stadsdeel is eigenaar van de grond en verhuurt deze. Het Havenstraatterrein is sinds het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 tot eind jaren negentig van de twintigste eeuw onderdeel geweest van een reservering voor een verkeersverbinding over de Schinkel. In 2003 hebben B&W besloten de reservering via de Laan der Hesperiden te laten lopen. Door het vervallen van de reservering op het plangebied is de mogelijkheid ontstaan om na te denken over een nieuwe bestemming voor het Havenstraatterrein. Na jaren van planvoorbereiding heeft de gemeenteraad op 1 oktober 2014 het Investeringsbesluit met bijbehorende grondexploitatie genomen en is een bestemmingsplan in voorbereiding.

2.3 Ruimtelijke structuur

Het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid is onderdeel van een enigszins geïsoleerd gebied tussen de Havenstraat, Amstelveenseweg, Stadiongracht en Schinkel. Dit gebied, waarbinnen het Havenstraatterrein centraal is gelegen, is te kenmerken als een rafelrand met hoofdzakelijk een werkfunctie (zie figuur 2.7).



2.7 - Ruimtelijke structuur plangebied en omgeving

De ruimtelijke structuur is grotendeels historisch te verklaren: het plangebied was een restgebied dat, ondanks de oorspronkelijke plannen voor woningbouw, werd aangewezen als industriegebied aan de

toenmalige rand van stad. Doordat het voormalige spoorlijn het gebied diagonaal doorsnijdt wordt het gebied in drie deelgebieden geknipt: tramremise Havenstraat, het Havenstraatterrein en bedrijventerrein Karperweg-Zuid (met inbegrip van het jaren twintig bouwblok tussen Karperstraat en Amstelveenseweg). Als gevolg van de doorsnijding van het spoor heeft het gebied ten zuiden van de doodlopende Karperweg haar kenmerkende wigvorm.

De percelen in het plangebied worden ingeklemd door de Karperweg in het noorden en de Stadiongracht in het zuiden. Het plangebied kenmerkt zich door intensieve bedrijfs- en kantoorbebouwing van gemiddeld 1 tot 3 bouwlagen. De bedrijven zijn georiënteerd op de Karperweg en de Karperstraat. Omdat de achterzijde van de bedrijven zich bevinden aan de Stadiongracht, is de beleving van het water vanaf de Karperweg beperkt. De bebouwing in het plangebied dateert deels uit de jaren vijftig/zestig van de vorige eeuw. Langs de Karperweg bevindt zich de bedrijfsbebouwing met verschillende bouwhoogten (zie figuur 2.8). Aan de Karperstraat bevindt zich deels bebouwing uit bebouwing uit de jaren vijftig als nieuwe en gerenoveerde meerlaagse bebouwing (zie figuur 2.9).



2.8 - Straatbeeld Karperweg



2.9 - Straatbeeld Karperstraat

2.4 Functionele structuur

Binnen het plangebied zijn in de bestaande situatie verschillende functies aanwezig, waarin bedrijvigheid en kantoren de overhand hebben. Langs de Karperweg bevinden zich diverse bedrijven. Op Karperweg 37-41 bevindt zich een meubelhandel met bijbehorende kantoorruimte. Daarnaast, op Karperweg 35, bevindt zich een 50 kV-station van Liander dat een groot deel van het stadsdeel van elektriciteit voorziet. Een kenmerkende functie in het plangebied is de Ambulance Amsterdam, die in het nieuwe pand Karperweg 19-25 haar hoofdkantoor en een voor Amsterdam belangrijke uitrukpost heeft gevestigd (zie figuur 2.10 en 2.11).



2.10 - Uitrukpost Ambulance Amsterdam



2.11 - Hoofdkantoor Ambulance Amsterdam

In het pand op de kop van de Karperweg en Karperstraat bevindt zich een kerkgenootschap met woning. Daarnaast is een bedrijf gevestigd. In nieuwbouwcomplex waar ook Ambulance Amsterdam zit, zijn langs de Karperstraat een drietal woonappartementen ontwikkeld (zie figuur 2.9). In de eerste bouwlaag bevindt zich een tweede uitrijmogelijkheid van de ambulances. In het grootste gebouw in het plangebied (Karperstraat 8-10) is het kantoor van reclamebureau Young & Rubicam gevestigd. De entree van de parkeergarage van het reclamebureau bevindt zich aan de Karperweg. Op het onbebouwde terreindeel van het reclamebureau bevindt zich een elektriciteitsgebouwtje.

3 Planbeschrijving

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied. Daarbij wordt kort ingegaan op de vorm van voorliggend bestemmingsplan. Vervolgens komt de ontwikkelingsvisie voor het plangebied aan bod. Daarna wordt de ontwikkeling van het bedrijfsverzamelgebouw op Karperweg 33 en de aanpassing van het transformatorstation op Karperweg 35 beschreven. Tot slot wordt een toelichting gegeven op de beoogde ontwikkeling van het aangrenzende Havenstraatterrein.

3.2 Ontwikkelingsvisie plangebied

3.2.1 *Stadsverzorgende bedrijvigheid*

Het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid is in de Structuurvisie Amsterdam aangewezen als onderdeel van het Havenstraatterrein, dat kan worden getransformeerd tot gemengd woon-werkgebied (zie verder paragraaf 4.2.2). Belangrijke voorwaarde voor deze transformatie is dat 25 procent van het terreinoppervlak behouden blijft als stadsverzorgend bedrijventerrein. Het behouden van stadsverzorgende bedrijvigheid is dan ook een belangrijke opgave voor het plangebied. Er moet binnen de Ring A10 immers plek zijn voor de werkplaats van de ambachtsman, de loodgieter, de fietsenmaker, het autoverhuurbedrijf, de garage voor de apk-keuring, voor bouwbedrijven en voor toeleveranciers. Dit scala aan bedrijfjes draagt er in belangrijke mate toe bij dat de stad kan blijven functioneren als volwaardig leefmilieu. De stadsverzorgende bedrijvigheid is de smeerolie van de metropool. Aan het percentage uit de Structuurvisie wordt al met behoud van de tramremise Havenstraat, ten noorden van het Havenstraatterrein en het transformatorstation aan de Karperweg, ruimschoots voldaan.

In het bestemmingsplan wordt de bestaande bedrijvigheid mogelijk gemaakt en wordt ruimte geboden voor nieuwe bedrijvigheid uit milieucategorie 1, 2 en onder voorwaarden 3.1. Het transformatorstation, dat in een hogere milieucategorie valt, en de ambulancepost, die niet aan alle voorwaarden voor milieucategorie 3.1 voldoet, zijn als uitzonderingen opgenomen.

3.2.2 *Functieverruiming*

Als gevolg van de uitrol van het centrummilieu en de woningbouwopgave binnen de Ring A10 neemt de druk op bedrijventerreinen binnen de Ring A10 toe. Dat geldt ook voor het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid. Veel bedrijventerreinen binnen de Ring A10 verkleuren bovendien steeds meer door een toename van functies als perifere detailhandel, leisure, creatieve en niet-creatieve kantoren. Deze willen zich hier graag vestigen onder andere vanwege de aantrekkelijke locatie en de relatief lage (grond)prijs. Hierdoor ontstaat een prijsopdrijvend effect en zijn terreinen niet meer betaalbaar voor stadsverzorgende bedrijven waardoor steeds minder ruimte voor deze bedrijven resteert. Op dit moment is de vraag naar kleinschalig vastgoed een belangrijke trend. De mismatch tussen vraag en aanbod geldt heel duidelijk als het gaat om kleinschalige kantoren. Verschillende partijen pakken deze opgave op. In de nieuwe economie is juist deze kleinschaligheid

kenmerkend, waarin wonen, werken en recreëren minder gescheiden zijn in ruimte en tijd, waardoor de vraag naar gemengde, kleinschalige milieus sterk groeit.

Door met mate ruimte te bieden voor verkleuring in het plangebied wordt ingespeeld op deze vraag en wordt bovendien aangesloten op de beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein. Zo worden in het plangebied ondersteunende horeca en ondersteunende detailhandel toegestaan. Voor de huidige bedrijfsvestigingen wordt verder een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, op grond waarvan onder voorwaarden functies zoals consumentverzorgende dienstverlening en detailhandel mogelijk zijn en op Karperweg 37-41 (gelegen aan de Stadiongracht en het beoogde openbare plein) tevens een horecavestiging categorie 4 van 500 m². Het toevoegen van geluidsgevoelige functies zoals woningbouw is uitgesloten om de milieuruimte van de bestaande bedrijven te kunnen waarborgen.

3.2.3 *Bebouwing*

De bestaande bebouwing in het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid is in de loop der jaren ontwikkeld, waarbij zowel langs de Karperweg, de Karperstraat en de Stadiongracht bouwhoogtes van tussen de 10 en 18 meter zijn gerealiseerd. Alleen op de kop van de Karperstraat en Karperweg en aan de westkant van de Karperweg is de bebouwing minder hoog. Het is niet wenselijk om aan de zuidkant van de Karperweg een sterk gevarieerd gevelbeeld te krijgen, waarbij de bestaande bouwhoogten als uitgangspunt gelden. In dat opzicht is het dan ook niet wenselijk dat wordt aangesloten op de beoogde bouwhoogte van de toekomstige bebouwing op het aangrenzende Havenstraatterrein.

3.3 **Bedrijfsverzamelgebouw Karperweg 33**

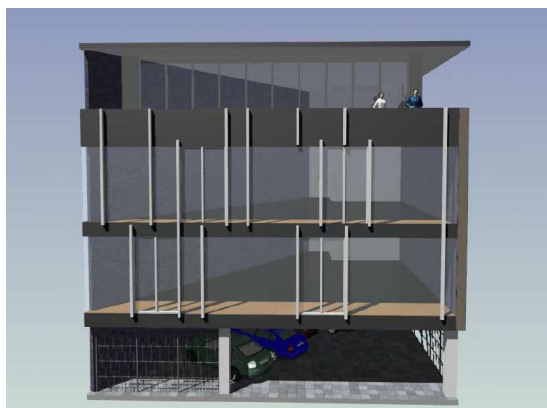
3.3.1 *Inleiding*

Fortress Projectontwikkeling heeft in 2011 een plan ontwikkeld voor de oprichting van een bedrijfsverzamelgebouw op Karperweg 33. Het stadsdeel heeft in het kader van een adviesaanvraag advies uitgebracht. In de huidige situatie staat op dit adres een verouderd bedrijfsgebouw van één bouwlaag met een buitenruimte die als opslagplaats fungeert (zie figuur 3.1). Het perceel wordt aan de westkant begrenst door het verdeelstation van Liander en aan de oostkant door een parkeergarage van reclamebureau Young & Rubicam.

In 2014 heeft ProHold het perceel van Fortress overgenomen en aangegeven op korte termijn het bouwplan alsnog te willen uitvoeren. Het initiatief verbetert het aanzicht van de gevelwand langs de Karperweg (zie figuur 3.2). Aangezien het initiatief concreet genoeg is uitgewerkt en onderbouwd wordt dit meegenomen in het bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid. De ruimtelijke onderbouwing, zoals opgesteld door de initiatiefnemer, is als bijlage 1 bij de plantoelichting opgenomen.



3.1 - Huidige bebouwing Karperweg 33



3.2 - Impressie bedrijfsverzamelgebouw

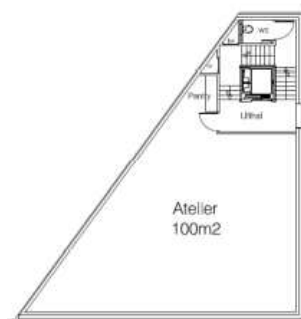
3.3.2 Functie en gebruik

De wens is om een bedrijfsverzamelgebouw te realiseren met daarin atelierruimtes in vier bouwlagen. De begane grond wordt ingericht voor het parkeren. Met de atelierruimtes wordt bedoeld op creatieve bedrijvigheid. Een atelier kan omschreven worden als een gebouw of gedeelte van een gebouw ten behoeve van de uitoefening van ambachtelijke of daarmee gelijk te stellen activiteiten. Hierbij kan ook gedacht worden aan creatieve zakelijke dienstverlening in de sfeer van ontwerp bureaus en ateliers voor kunstenaars. Overigens worden andersoortige bedrijvigheid en kleinschalige kantoorruimte niet uitgesloten. Het bestemmingsplan maakt kleinschalige units mogelijk met een maximum van 300 m² bvo per vestiging. Een bedrijfsverzamelgebouw sluit goed aan op de beoogde ontwikkeling van het aangrenzende Havenstratterrein.

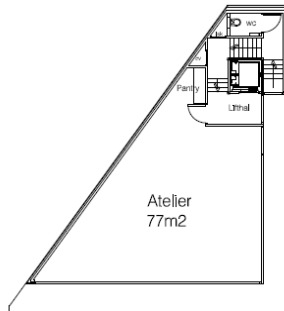
3.3.3 Bebouwing

Het perceel van 136 m² heeft een driehoekige vorm met het brede deel aan de zijde van Karperweg. Het voornemen is om de bestaande bebouwing op het kavel te verwijderen en nieuwbouw te realiseren. In het bouwplan wordt het gehele perceel bebouwd. Het bouwplan vormt een passende aanvulling op de bestaande bebouwing en sluit aan op de belendende panden in de zuidelijke straatwand van de Karperweg. Het is derhalve stedenbouwkundig goed te motiveren dat een hoogte van vier bouwlagen (circa 14 meter) past in het stedenbouwkundige profiel van de toekomstige Karperweg.

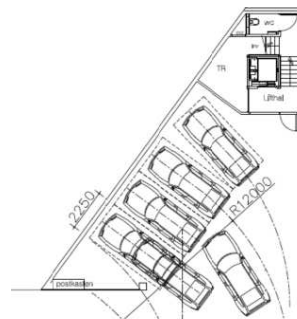
Op de verdiepingen liggen de afzonderlijke atelierruimtes met een bruto vloeroppervlak van 100 m² (zie figuur 3.3) De bovenste laag zal over twee zijden ongeveer 1,5 meter terug liggen ten opzichte van de voor- en zijgevel en heeft hierdoor een kleinere oppervlak van 77 m² bvo (zie figuur 3.4). Het gebouw wordt uitgevoerd met lift en elke etage heeft een eigen sanitaire voorziening. De begane grond krijgt een open uitstraling ten behoeve van het parkeren (zie figuur 3.5).



3.3 - Verdiepingsvloer



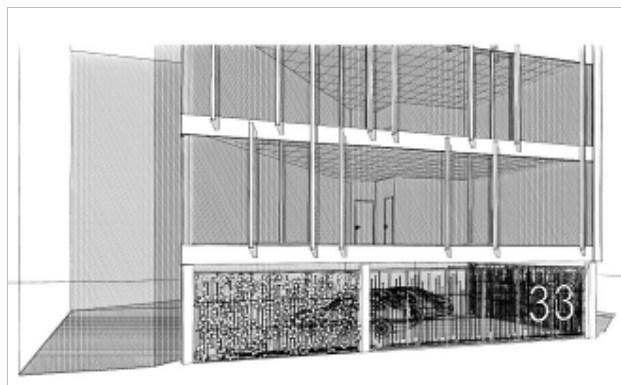
3.4 - Vierde verdieping



3.5 - Parkeren eerste bouwlaag

Gezien de beperkte omvang van het kavel en de verplichting om het parkeren op eigen terrein op te lossen, is het onvermijdelijk dat de toegang tot de parkeervoorziening op de begane grond nadrukkelijk aanwezig is in het gevelaanzicht. Opgave daarbij is om het beeld op straatniveau desondanks zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De plint wordt voorzien van een hekwerk en groen (zie figuur 3.6).

3.6 - Uitwerking plint straatzijde



3.4 Aanpassing 50 kV-station

3.4.1 Inleiding

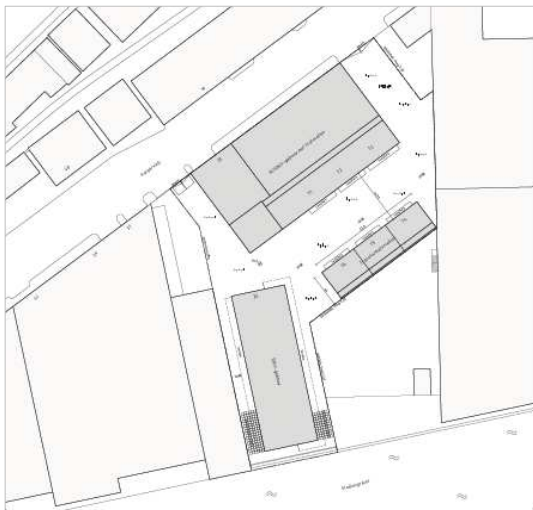
Het transformatorstation Karperweg van Liander is een belangrijke schakel in het elektriciteitsnet voor Amsterdam en voorziet een groot deel van stadsdeel Zuid van elektriciteit. Ten gevolge van de toegenomen vraag naar elektriciteit moet het transformatorstation worden aangepast. De aanpassing betreft het vervangen van de huidige transformatoren door nieuw(er)e transformatoren met een groter vermogen in bijbehorende nieuwe grotere transformatorcellen. Met deze aanpassing kan de groei-prognose worden opgevangen. De vervanging vindt naar verwachting plaats tussen 2017-2020.

3.4.2 Bestaande situatie

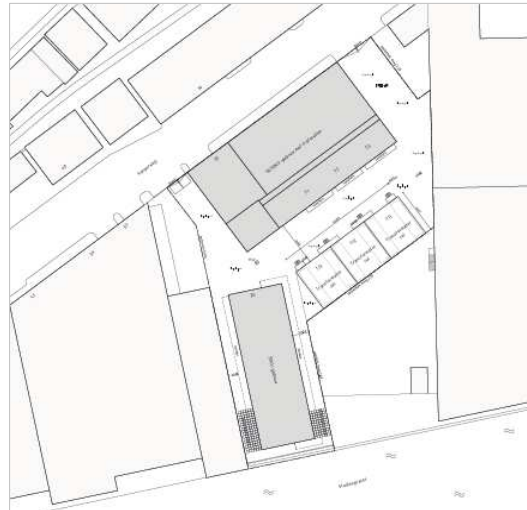
Op het terrein aan de Karperweg staan een 10 kV-gebouw met transformatorcellen, een 50 kV-gebouw en een gebouw met transformatorcellen. De bestaande vier 50/10kV-transformatoren van 15 MVA, waarvan er één in het gebouw langs de Karperweg is opgesteld, zijn oud en niet toereikend voor de toekomstige groei-prognose. Derhalve dienen de transformatoren vervangen te worden. In het gebouw grenzend aan de parkeergarage van reclamebureau Young & Rubicam, staan drie transformatoren opgesteld. Het huidige bouwvlak van deze transformatorcellen (T4, T5 en T6) bedraagt 23,6 meter bij 6,6 meter (zie afbeelding 3.7). De huidige hoogte van de transformatorcellen bedraagt 11,5 meter.

3.4.3 Nieuwe situatie

De drie 50/10kV transformatoren van de Karperweg in de genoemde transformatorcellen T4, T5 en T6 worden vervangen door 40 MVA transformatoren. Het gaat om bestaande (maar nieuwere) transformatoren of geheel nieuwe transformatoren. Deze transformatoren worden gefaseerd geplaatst en in bedrijf gesteld. Nieuw te plaatsen bestaande transformatoren zijn groter dan eventuele geheel nieuwe transformatoren. In deze onderbouwing is dan ook uitgegaan van de grootste maat, zodat daarmee de nieuwbouw onafhankelijk wordt van de omvang van de transformator. Nieuw te plaatsen bestaande transformatoren hebben losse koelers die ingepast dienen te worden in de nieuw te bouwen transformatorcellen (gesloten variant).



3.7 - Bestaande situatie



3.8 - Nieuwe situatie

Het nieuwe bouwvlak voor de transformatoren (T11, T12 en T13) bedraagt 25,5 meter bij 9,2 meter (zie afbeelding 3.8). Voor de nieuwe hoogte van de transformatorboxen wordt nu een aanname gedaan van 11,5 meter overeenkomstig met de huidige hoogte in verband met onduidelijkheid over te treffen

koelmaatregelen. Naast de oprichting van dit nieuwe gebouw zijn er geen andere bouwkundige wijzigingen op het terrein nodig. Wel zullen diverse kabels en leidingen worden aangepast, om de transformatoren aan te sluiten en een nieuwe kabelkelder worden gebouwd.

Het vervangen van de transformatoren aan de Karperweg door nieuwere transformatoren in een gesloten variant zal leiden tot een reductie van de huidige geluidsbelasting. Dit is niet noodzakelijk voor de bestaande woningen in de directe omgeving, maar wel van belang met oog op de ontwikkeling van de woningen op het aangrenzende Havenstraatterrein.

3.5 Planvorm

De verbeelding en de planregels vormen het juridische deel van het bestemmingsplan. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de planregels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de planregels het bindende onderdeel van het bestemmingsplan.

Het principe voor het bestemmingsplan is dat geen onnodige beperkingen moeten worden opgelegd aan ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Het stadsdeel beperkt zich tot het stellen van de noodzakelijke randvoorwaarden door een actuele juridische regeling. Het initiatief voor de ontwikkeling van het plangebied ligt bij ontwikkelaars en particulieren. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is dat de bestaande rechten zo veel mogelijk worden gehandhaafd. Verder houdt het plan rekening met recente wetgeving, recent beleid en speelt het in op maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Het plan heeft overwegend een beheer karakter.

3.6 Ontwikkeling Havenstraatterrein

3.6.1 Algemeen

Het bestemmingsplangebied wordt in het noorden en westen begrensd door het Havenstraatterrein. Dit gebied is in de Structuurvisie Amsterdam aangewezen als bedrijventerrein dat kan worden getransformeerd tot gemengd woon-werkgebied. De beoogde herontwikkeling van het Havenstraatterrein biedt een bijzondere mogelijkheid om een kwalitatief hoogwaardig gebied toe te voegen aan het centrumstedelijke milieu van stadsdeel Zuid. Deze ontwikkeling is ruimtelijk en functioneel opzicht van grote invloed op het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid. De ontwikkeling biedt ruimte aan circa 500 woningen, kleinschalige bedrijvigheid en stedelijke voorzieningen zoals horeca en detailhandel.

3.6.2 Ontwikkelingsvisie Havenstraatterrein

In de afgelopen jaren is in het westelijke deel van Amsterdam Zuid veel veranderd. Het gebied heeft zich ontwikkeld tot populaire, hoogwaardig centrumstedelijke locatie. Dat is mede te danken aan een aantal succesvolle herontwikkelingstrajecten. Deze ontwikkelingen hebben tevens gevolgen voor het plangebied Havenstraatterrein. In de huidige context kan het Havenstraatterrein getypeerd worden als dynamisch met een ruw randje. In de visie van het stadsdeel bepaalt deze dynamiek met het eigen, ruwe karakter van het Havenstraatterrein ook de toekomstige sfeer van het gebied. Daarbij is ruimte voor particuliere bouw, kleinschalige projectontwikkeling en menging van functies. Tegelijkertijd blijven enkele karakteristieke bedrijven en historische gebouwen in de directe omgeving behouden waardoor het gebied ook in de toekomst levendig en gevarieerd is.

Doelstelling is om het Havenstraatterrein uit te laten groeien tot een woongebied met een grote verscheidenheid aan woonvormen, variërend van appartementen tot eengezinswoningen, huur en koop, in laagbouw en

hoogbouw (zie figuur 3.9). De woonfunctie wordt daarbij gemengd met werken: in de plinten is verspreid over het gebied een diversiteit aan bedrijven gevestigd. Daarmee wordt het karakter dat het gebied nu heeft gecontinueerd. Deze bedrijvigheid is van grote betekenis voor de uitstraling van het Havenstraatterrein.



3.9 - Mogelijk eindbeeld
Havenstraatterrein

Juist dankzij deze verscheidenheid en diversiteit straalt het gebied een eenheid uit: het Havenstraatterrein is straks een gebied met een geheel eigen karakter, waarvoor bewoners en bedrijven bewust hebben gekozen. Ook in de architectuur is het bijzondere karakter van het gebied zichtbaar. De plinthoogte is overal minimaal 4 meter. De breedte van de verschillende panden varieert doordat er geen vaste kavels zijn uitgegeven. De hogere bouwaccenten aan het begin en aan het eind van het terrein trekken de aandacht naar het gebied toe en verbinden tegelijkertijd de delen van het gebied met elkaar. Met name het hogere bouwdeel achter het Haarlemmermeerstation presenteert de nieuwe woonbuurt aan de stad.

De openbare ruimte heeft een toegankelijk en een beetje ruw karakter. Het sluit daarmee mooi aan bij de architectuur. Door de lange lijnen structureren de twee oost-west lopende wegen het gebied. Beide wegen zijn verkeersluw doordat er geen doorlopende wegen door het gebied lopen. De Karperweg is een belangrijke verbindende route. De museumtram heeft hier zijn nieuwe route gekregen. De Verlengde Havenstraat vormt de verbinding voor fietsers tussen de stad en het Amsterdamse Bos. In de zuidwesthoek van het gebied is het groen en het karakter van de Schinkeleilanden, het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer het gebied ingetrokken, om te eindigen op een stedelijke ruimte. Vanaf dit pleintje wordt via een brug voor langzaam verkeer over de Stadiongracht een verbinding met het Olympisch Kwartier gemaakt.

Met de beoogde herontwikkeling van het Havenstraatterrein worden verschillende nieuwe functies mogelijk gemaakt en zal de bestaande ruimtelijke en functionele structuur veranderen. Het programma richt zich op een mix van wonen en bedrijvigheid, waarbij wonen de overhand heeft, om op deze manier een levendige wijk te creëren.

3.6.3 Besluitvorming

De stadsdeelraad van Zuid heeft op 18 december 2013 het investeringsbesluit Havenstraatterrein vastgesteld. Op 1 oktober 2014 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Investeringsbesluit en de bijbehorende grondexploitatie vastgesteld. Om de ontwikkeling van het Havenstraatterrein planologisch mogelijk te maken is, als juridisch planologische vertaling van het vastgestelde investeringsbesluit, een bestemmingsplan in voorbereiding, dat naar verwachting begin 2016 door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

4 Beleidskader

4.1 Inleiding

De beleidscontext voor dit bestemmingsplan wordt gevormd door de vigerende beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal, regionaal, gemeentelijk en stadsdeelniveau. In dit hoofdstuk is het ruimtelijk relevante beleidskader samengevat. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in algemeen ruimtelijk beleid en ruimtelijk relevant beleid per functie. Per onderdeel wordt tevens geconcludeerd in hoeverre de beoogde planbeschrijving (zie hoofdstuk 3) past binnen het beschreven beleid.

4.2 Algemeen ruimtelijk beleid

4.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) inclusief een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (AMvB) Ruimte (Barro) definitief vastgesteld. De SVIR en de Barro treden in werking begin 2012. Met de inwerkingtreding zijn onder andere de Nota Ruimte, de realisatieparagraaf over de realisatie van het nationaal ruimtelijk beleid, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie Randstad 2040 komen te vervallen.

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

Hieronder volgt een opsomming van de 13 nationale belangen:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
7. Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Het rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan andere overheden goed worden behartigd. Waar de AMvB Ruimte bepalingen bevat gericht op

gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit rijksbeleid.

4.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' ingevoegd als artikel 3.1.6 lid 2. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden gemotiveerd met de drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor (1) de ruimtevraag, (2) de beschikbare ruimte en (3) de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

- Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van een bedrijfsverzamelgebouw met een beperkt brutovloeroppervlak en een functieverruiming voor enkele bedrijfsbestemmingen. Uit de Structuurvisie Amsterdam blijkt dat juist deze kleinschaligheid kenmerkend is voor Amsterdam, waarin wonen, werken en recreëren minder gescheiden zijn in ruimte en tijd, en leidt tot een sterk toenemende vraag naar gemengde, kleinschalige milieus. Dat geldt ook voor kleinschalige ruimte voor zelfstandige ondernemers in de creatieve industrie.
- Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. Het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied, nabij het centrum van Amsterdam. De beoogde nieuwbouw van het bedrijfsverzamelgebouw vervangt een bestaand bedrijfspand. De beoogde ontwikkeling sluit aan op de transformatie van het aangrenzende Havenstraatterrein.
- In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitleggebied (in potentie) multimodaal ontsloten is of kan worden. De resterende ruimtevraag, die resulteert uit trede 2 is kwalitatief en kwantitatief. Aangezien de ruimtevraag geheel betrekking heeft op stedelijk gebied is het doorlopen van trede 3 in dit geval niet aan de orde.

4.2.3 Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Met de invoering van de Wro is de provinciale structuurvisie in de plaats gekomen van het provinciale streekplan. Op 21 juni 2010 is de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. Op 3 november 2010 is de Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (Prvs) in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is de ruimtelijke toekomstvisie voor de komende tien jaar vastgelegd en wordt een doorkijk van dertig jaar gegeven.

De provinciale belangen vloeien voort uit zes criteria:

1. Wettelijke taak. Bijvoorbeeld: luchtkwaliteit, geluidhinder;
2. Juridische doorwerking van Europees-/ rijksbeleid. Bijvoorbeeld: Algemene Maatregelen van Bestuur, een directe of getrapte aanwijzing van het rijk;
3. Financiële betrokkenheid. Bijvoorbeeld: een project/ programma dat financieel wordt gesteund door de provincie (gebiedsontwikkeling of aanbesteding);
4. Provinciale hoofdstructuur/gemeentegrensoverschrijdende effecten. Bijvoorbeeld: landschappelijke structuren;
5. Gekoppelde ruimtelijke belangen. Bijvoorbeeld: bij een of meer ontwikkelingen zijn gekoppelde ruimtelijke belangen in het geding. Dat kan ook op kleinere schaal dan bij een gebiedsontwikkeling het geval zijn;
6. Regionaal/ bovenlokaal karakter. Bijvoorbeeld: klimaatverandering, thematische belangen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeer en vervoer, milieu, natuur, recreatie enzovoorts.

Om het toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de provincie Noord-Holland op basis van de bovengenoemde criteria provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen en twaalf sub-belangen. Daarbij richt de provincie zich uitdrukkelijk op ruimtelijke vraagstukken die op regionaal en bovenregionaal schaalniveau spelen en/of gevolgen hebben.

De hoofdbelangen en de daarbij geformuleerde ondergeschikte belangen zijn de volgende:

- I. *Ruimtelijke kwaliteit*
 1. Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen;
 2. Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden;
 3. Behoud en ontwikkeling van groen om de stad.
- II. *Duurzaam ruimtegebruik*
 4. Milieukwaliteiten;
 5. Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken;
 6. Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting;
 7. Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij;
 8. Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten;
 9. Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen.
- III. *Klimaatbestendigheid*
 10. Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast;
 11. Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater;
 12. Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

Voor het bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid zijn de volgende deelbelangen met name relevant:

- *Milieukwaliteiten*

Door milieukwaliteiten als externe veiligheid, bodem, geluid en geur en lucht integraal onderdeel te laten zijn van gebiedsontwikkelingen kunnen enerzijds milieuknelpunten opgelost en voorkomen worden en anderzijds kansen voor duurzaam ruimtegebruik en een verbeterde leefbaarheid worden benut.

- *Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten*

De provincie wil het aanbod aan bedrijventerreinen zowel kwantitatief als kwalitatief zo goed mogelijk laten aansluiten op de vraag. Herstructurering, intensivering en transformatie dienen daarbij voorrang te krijgen boven het aanleggen van nieuwe terreinen. De provincie vindt het belangrijk dat de juiste bedrijven op de juiste plek terecht komen, zodat zij optimaal kunnen worden gefaciliteerd. De laatste jaren 'verkleuren' steeds meer bedrijventerreinen door de vestiging van kantoren en soms (detail)handel. De provincie vindt het belangrijk dat voldoende ruimte beschikbaar blijft voor bedrijven die zich niet eenvoudig laten mengen, zoals bedrijvigheid met veiligheidsrisico's of milieuhinder.

De provincie hecht aan het instandhouden van de hoofdwinkelstructuur en wil stedelijke detailhandel behouden en versterken. Zij beschouwt nieuwe vormen van detailhandel als een welkome aanvulling, indien deze de bestaande structuur niet aantasten.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciaal beleid

4.2.4 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels over de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. De Prvs is een van de instrumenten vanuit de Wet ruimtelijke ordening. De regels in de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De Prvs schrijft voor waaraan bestemmingsplannen en beheersverordeningen moeten voldoen. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten om hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Uiteraard moet het provinciale belang de inzet van de verordening rechtvaardigen.

Het uitgangspunt van de wet is dat bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijke beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet, maar complementair staan reactieve instrumenten zoals overleg, zienswijze en zo nodig een reactieve aanwijzing ook ter beschikking om doorkruising van provinciaal beleid te voorkomen. In de Prvs zijn regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen opgenomen. Het gaat daarbij over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

In de Prvs is (gelet op artikel 9 en kaart 2 van de Verordening) het gehele plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid aangewezen als Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Blijkens de toelichting van de verordening zijn gemeenten verplicht om voor het BBG bestemmingsplannen te maken en hebben zij bij de invulling daarvan een grote mate van beleidsvrijheid. Dit laatste zowel ten aanzien van het voldoen aan de huisvestingsvraag (artikel 13 in de Prvs) als het voldoen aan voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten (artikelen 9 en 10 in de Prvs).

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de provinciale verordening.

4.2.5 Structuurvisie Amsterdam 2040

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie "Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam" vastgesteld in de gemeenteraad van Amsterdam. De Structuurvisie bestaat uit drie delen: visie, uitvoeringsstrategie en toetsingskader. De visie heeft als planhorizon 2030-2040, de uitvoeringsstrategie en het toetsingskader hebben als planhorizonten 2010-2020 en 2020-2030.



4.1 - Uitrol centrumgebied



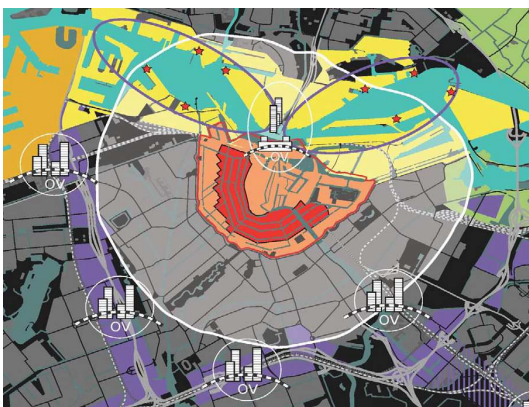
4.2 - Internationalisering zuidflank

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. De beoogde ruimtelijke ingrepen laten zich onderbrengen bij een viertal robuuste bewegingen: ruimtelijke ontwikkelingstrends, met elk zijn specifieke aanjager:

- Uitrol centrumgebied (zie figuur 4.1): door de magneetwerking van Amsterdam breidt de hoogstedelijke kern zich uit;
- Verwerving metropolitane landschap en stad: Amsterdam wordt zich meer en meer bewust van zijn verbondenheid met, en zijn afhankelijkheid van het omringende landschap;
- Herontdekking van het waterfront, het IJ centraal: Amsterdam keert terug naar de oorsprong van haar bestaansrecht: het open water;
- Internationalisering van de zuidflank (zie figuur 4.2): via en nabij de hoogwaardige infrastructuur op de zuidflank van de stad intensificeert Amsterdam haar verbondenheid met Nederland en de wereld met de Zuidas als natuurlijk centrum.

In de Structuurvisie wordt gesteld dat de ontwikkeling in stadsdeel Zuid zich kenmerkt door twee bewegingen uit de Structuurvisie, te weten de 'uitrol centrumgebied' en de 'internationalisering van de zuidflank'.

Daarnaast is versterking van de aantakking op de groene scheggen, waaronder de Amsterdamse Bosscheg, een belangrijke opgave.



In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt ingezet op verdichting door hoogbouw in gebieden en zones binnen de zuidflank, op locaties langs het waterfront en in zones langs de Ringweg A10/ Ringlijn. In de zuidflank laat de hoge ontwikkeldruk zich prima vertalen in hoogbouw tot 60 meter (zie figuur 4.3). De Structuurvisie voorziet niet in hoogbouw voor het plangebied. Met voorliggend bestemmingsplan wordt binnen het plangebied geen bebouwing mogelijk gemaakt hoger dan 30 meter.

4.3 - Visiekaart hoogbouw

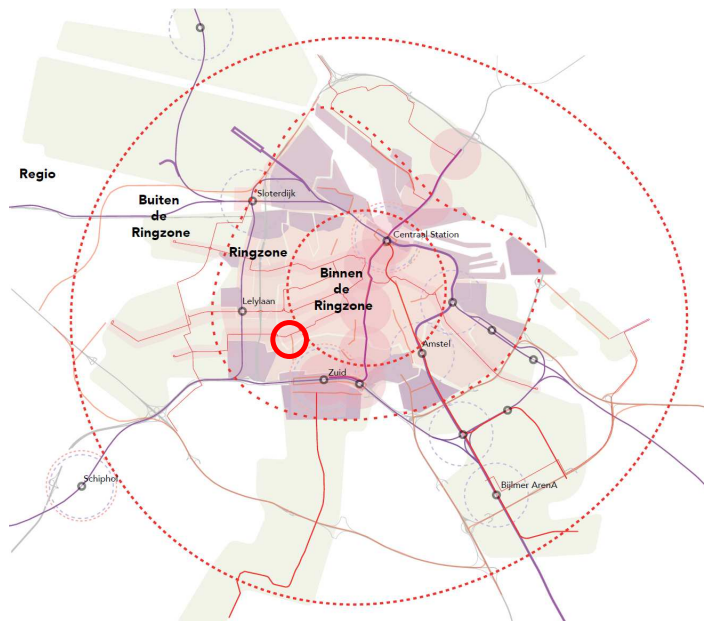
Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid. De essentiële beleidsonderdelen (bedrijven/kantoren, groen en verkeer) uit de Structuurvisie Amsterdam worden bij het desbetreffende thema besproken.

4.2.6 Strategisch plan

Het Strategisch Plan Amsterdam Maakt Mogelijk (december 2013) is gebaseerd op de gemeentelijke Structuurvisie Amsterdam 2040 en zet de koers uit voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad voor de komende jaren. Met de visie wordt een koers uitgezet voor de ontwikkeling van de stad waarin de overheid ontwikkelingen faciliteert en waarbij de focus de komende jaren nadrukkelijker komt te liggen op de bestaande stad en de transformatie van leegkomend vastgoed. De visie geeft een integraal afwegingskader voor de inzet van gemeentelijke middelen voor de komende tien jaar.

In de visie worden in de stad drie gebieden/zones onderscheiden met elk een eigen gebiedsgerichte strategie (zie figuur 4.4). Per gebied/zone is aangegeven wat de (integrale) inzet van gemeentelijke middelen zou moeten zijn in relatie tot dynamiek en initiatieven van andere investerende partijen. De overheid heeft bij dit alles niet vanzelfsprekend meer een leidende rol, maar schept ruimte voor initiatieven. Dat betekent meer beleidsruimte geven, het aantal regels zoveel mogelijk beperken en nog meer inzetten op stimuleren.



4.4 - Zones strategisch plan

Het plangebied is onderdeel van de Ringzone. Voor de Ringzone geldt dat ontwikkeling van gemengde woon- en werkmilieus in hoge dichtheden mogelijk is en de bereikbaarheid het beste is. Omdat hier is het grootste maatschappelijke rendement valt te behalen, hier de grootste transformatieopgave ligt en bovendien zowel de gebieden binnen als buiten de Ringzone profiteren van ontwikkelingen in dit gebied, zal hier de komende jaren de focus van de ruimtelijke ontwikkeling komen te liggen. De nadruk ligt hier op 'activeren en versnellen': kiezen voor een actieve rol in de stedelijke ontwikkeling op die plekken waar stedelijke woon- en werkmilieus in hoge dichtheid mogelijk zijn. Dit betekent dat hier optimaal ruimte wordt geboden aan de transformatie van panden en investeringen in de openbare ruimte.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.2.7 Welstandsnota 2013

Door de stadsdelen is recentelijk een nieuwe Welstandsnota opgesteld. Dit betreft één nota voor de hele stad,

die ook door iedere deelraad afzonderlijk is vastgesteld. Deze nota is op 26 juni 2013 vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Zuid en op 3 juli 2013 door de gemeenteraad van Amsterdam. Het plangebied behoort in deze nota tot het ruimtelijk systeem 'Kantoren en bedrijven' en valt onder het gebied 'Bedrijventerreinen'.

In de nieuwe Welstandsnota wordt een andere indeling in welstandscriteria gehanteerd. Plannen worden om te beginnen beoordeeld aan de hand van de criteria voor veel voorkomende kleine bouwplannen als opgenomen in de nota. Als deze geen uitsluitel geven, wordt bij de beoordeling in samenhang met beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging

- per kavel is er één hoofdmassa;
- gebouwen oriënteren op de belangrijkste openbare ruimte;
- gebouwen in de rooilijn plaatsen;
- representatieve en publieksfuncties naar de straat richten;
- dockshelters niet direct aan de openbare ruimte plaatsen, maar terugliggend of aan de achterzijde;
- opslag en stalling achter de bebouwing situeren.

Massa

- gebouwen zijn herkenbaar als zelfstandige eenheden zonder grote onderlinge contrasten of maken deel uit van een ensemble;
- gebouwen zijn eenvoudig van opbouw en bestaan bij voorkeur uit een ongedeelde hoofdmassa;
- gebouwen hebben een onderbouw van één of enkele bouwlagen met een plat of flauw hellend dak;
- accenten in hoogte hebben een stedenbouwkundige aanleiding;
- uitbreidingen tegen het hoofdvolume plaatsen (geen aanbouwen aan aanbouwen, deze zo nodig vergroten in dezelfde vorm en architectuur).

Architectonische uitwerking

- de architectonische uitwerking en detaillering zijn verzorgd met accenten en geledingen ten behoeve van het onderscheiden van functies;
- entreepartijen en kantoren vormgeven als accent;
- gevels aan de straat zijn in beginsel voorzien van ramen;
- detaillering deel uit van de architectonische uitwerking;
- wijzigingen en toevoegingen in stijl, maat en afwerking afstemmen op de architectuur hoofdvolume.

Materiaal en kleur

- gevels zijn van baksteen, plaatmateriaal, staal, aluminium met glas of beton;
- grote vlakken hebben een zichtbare structuur;
- kleuren zijn gedekt zonder grote onderlinge contrasten;
- materialen en kleuren van aanbouwen en bijgebouwen zijn afgestemd op de architectuur van het hoofdvolume.

Conclusie:

Het bestemmingsplan sluit aan bij het gemeentebestuur; bouwplannen worden getoetst aan het welstandsbeleid.

4.2.8 Gebiedsagenda Oud-Zuid 2016-2019

De Gebiedsagenda, begin juli 2015 vastgesteld door de gemeenteraad, bevat de belangrijkste opgaven van het gebied op basis van gebiedsanalyses, specifieke gebiedskennis en bestuurlijke ambities van stadsdeel Zuid. De gebiedsagenda is het document dat op basis van gezamenlijkheid de specifieke ambities en doelen van het gebied in beeld brengt en prioriteiten stelt. Zij belicht kansen en bedreigingen die zich afspelen

binnen het gebied, waarbij diverse schaalniveaus kunnen worden onderscheiden (plein, buurt, wijk, gebied en stad). De agenda heeft een meerjarig perspectief.



4.5 - Gebied Oud-Zuid

Het gebied Oud-Zuid (zie figuur 4.5), waar het plangebied onderdeel van is, kent voor de periode 2016-2019 de volgende gebiedspecifieke doelstellingen:

1. Beter benutten van de kansen ten aanzien van economie, cultuur, sport en prettige woonomgeving.
2. Meer mensen leven zo zelfstandig mogelijk.
3. Veiligere en aantrekkelijkere verkeersroutes voor fietsers en voetgangers.
4. Meer weerbaarheid van jongeren met name ten aanzien van het gebruik van alcohol en drugs.
5. Hogere kwaliteit van Museumplein en Vondelpark passend bij het toenemend gebruik van de openbare ruimte.

Met name de eerstgenoemde doelstelling is van toepassing op de ontwikkeling van het plangebied. De opgave is om een goede balans te vinden tussen de economische ontwikkeling en het behoud van een prettig leefmilieu om een succesvolle gebied te blijven. Dit heeft gevolgen voor de keuzes voor de inrichting, gebruik en beheer van de openbare ruimte en het wel of niet faciliteren van functieverandering van panden.

Conclusie:

Het bestemmingsplan sluit aan op de gebiedsagenda.

4.3 Bedrijven en kantoren

4.3.1 Nota Locatiebeleid provincie Noord-Holland

Op 26 april 2005 is de beleidsnota met betrekking tot het locatiebeleid voor bedrijven in Noord-Holland vastgesteld. Het locatiebeleid kent de volgende uitgangspunten:

- Intensief ruimtegebruik is strikt noodzakelijk. Hierbij gaat verdichting boven uitbreiding en dienen de specifieke werkmilieus zo intensief mogelijk te worden ingericht;
- Er moet voldoende ruimte beschikbaar blijven of worden ontwikkeld voor bedrijvigheid die vanwege milieu, veiligheid of andere overlast niet met andere activiteiten kan worden gemengd;
- Er dient voor specifieke bedrijvigheid eveneens voldoende ruimte beschikbaar te blijven. Het betreft hier in ieder geval havengebonden terreinen en terreinen voor grootschalig transport en overslag alsmede distributiefuncties;
- Arbeids- en publieksintensieve functies dienen zoveel mogelijk rond de openbaar vervoersinfrastructuur te worden geconcentreerd;

- Grootschalige ontwikkelingen en plannen met een zodanige verkeersaantrekkende werking dat deze mobiliteitseffecten hebben voor de bredere omgeving, dienen goed te worden afgestemd op de verkeers- en vervoersinfrastructuur.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciale beleid.

4.3.2 Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka)

Het Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren) werkt aan een gezamenlijke strategie voor de planning van kantoor- en bedrijfslocaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In 2007 is de eerste Uitvoeringsstrategie Plabeka (Plabeka 1) vastgesteld. Belangrijke mijlpalen waren het schrappen van een overaanbod van 3,5 miljoen m² kantoorplannen.

De tweede Uitvoeringsstrategie ('Snoeien om te bloeien', Plabeka 2), waarin voor de periode 2010-2040 de programmering van planaanbod en de bijdrage van Amsterdam binnen de regio is opgenomen, is op 23 juni 2011 vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg PRES (Platform Regionale Economische Structuur). Dit betreft een herijking van de afspraken die in 2006 in Plabeka-verband zijn gemaakt. De doelstelling van de uitvoeringsstrategie is voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) te creëren voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de MRA en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Met de uitvoeringsstrategie wordt voldaan aan de afspraak met het rijk om het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 regionaal uit te werken en te verankeren. Er wordt een onderscheid gemaakt naar kansrijke groeigebieden waarbij het accent ligt op uitbreiding (nieuwe uitgiften), beperkte groeigebieden waar het accent ligt op herontwikkeling/transformatie met beperkte mogelijkheid tot nieuwe uitgiften, balansgebieden waarbij het accent ligt op herontwikkeling en in mindere mate op transformatie en beperkingsgebieden waar het accent ligt op transformatie en sloop en in mindere mate op herontwikkeling. Het plangebied is in de Uitvoeringsstrategie onderdeel van beperkt groeigebied West.

Concreet leidt dit tot de volgende afspraken:

1. Het in evenwicht brengen van vraag en aanbod door het schrappen van 1,8 miljoen m² (bruto vloeroppervlak) plancapaciteit kantoren. Dit betreft 40 procent van het vigerende planaanbod. Daarnaast gaat het om het schrappen van 520 hectare plancapaciteit bedrijventerreinen voor de periode 2010 - 2040. Dit is 23 procent van het planaanbod. Daarnaast moet er voor de periode na 2020 ruimte worden gevonden voor het toevoegen van voldoende 'natte' zeehaventerreinen. Bovendien moet er meer vestigingsruimte worden gereserveerd voor milieuhinderlijke bedrijven o.a. door het bieden van voldoende 'gemengd plus' terreinen.
2. Transformatie tot 2020 van 1,5 miljoen m² kantoorruimte bestaande uit 1,1 miljoen m² die nu structureel leegstaat en incourant is en 400.000 m² aan panden die nog achtergelaten zullen worden door gebruikers die naar nieuwbouw gaan verhuizen. Daarnaast herontwikkeling van 1,5 miljoen m² kantoren op bestaande locaties in de periode tot 2020 door middel van sloop/nieuwbouw of hoogwaardige renovatie. De aanpak van structurele leegstand van kantoren vindt plaats door inzet van (financiële) instrumenten en samenwerking met marktpartijen en rijksoverheid.
3. De aanpak van verouderde bedrijventerreinen voort te zetten door 2.200 ha te revitaliseren en te herprofilen door inzet van (financiële) instrumenten en meer samenwerking met marktpartijen.

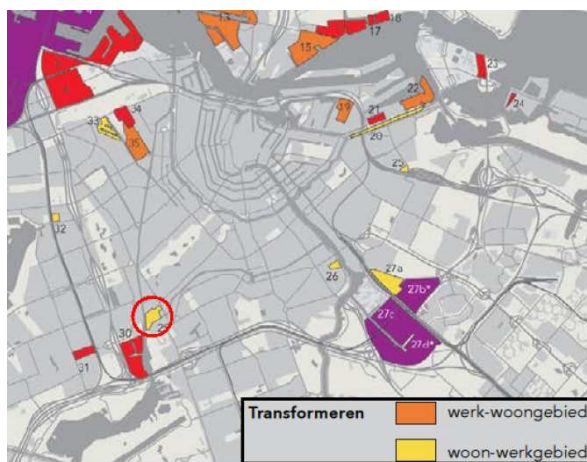
Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren wordt geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040. De reductie voor de deelregio Amsterdam betreft 962.000 m².

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze regionale afspraken

4.3.3 Structuurvisie Amsterdam 2040

In de Structuurvisie Amsterdam zijn sommige bedrijventerreinen aangewezen als te behouden binnenstedelijke stadsverzorgende bedrijventerreinen. Het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid hoort niet tot die categorie. Verder is in de Structuurvisie opgenomen dat een aantal bestaande bedrijventerreinen kan transformeren tot een woon-werkgebied. Het zijn overwegend terreinen waar nu een beperkt aantal grote milieuhinderlijke bedrijven is gevestigd. Wanneer deze bedrijven verhuizen, komt veel ruimte vrij. Bij het invullen van deze ruimte kan de nadruk worden gelegd op de woonfunctie. In het bij de Structuurvisie behorende instrumentarium is het gebied Karperweg/Havenstraat aangeduid als woon-werkgebied voor de periode 2010-2020 (zie figuur 4.6). Het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid maakt deel uit van het gebied Karperweg/Havenstraat, dat geldt ook voor de GVB tramremise aan de Havenstraat.



4.6 - Typering bedrijventerreinen 2010 - 2020

Uitgangspunt van dergelijke gebieden is dat minimaal 25 procent van de in 2009 voor bedrijven gebruikte oppervlakte van de terreinen voor bedrijven in gebruik blijft en als zodanig wordt bestemd. Daarbij gaat het om bedrijven met een stedelijke oriëntatie. Voor het minimum van 25 procent van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 dat behouden dient te blijven, geldt bij de herontwikkeling van het Havenstraatterrein dat ook de tramremise en bedrijven ten zuiden van de Karperweg meetellen bij de 25 procent. In figuur 4.7 zijn de uitgangspunten die de gemeente hanteert bij de transformatie van bedrijventerreinen tot woon-werkgebied weergegeven.

Woon-werkgebied	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2), minimaal 25% van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Wonen, voorzieningen en kleinschalige kantoren (maximum m ² bruto vloeroppervlak uit te werken in kantorenstrategie). Zie verder de tabel van het locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, terughoudend met hoogbouw > 30 meter
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief

4.7 - Uitgangspunten transformatie woon-werkgebied

Uitgangspunt is dat het Havenstraatterrein wordt getransformeerd tot gemengd woon-werkgebied. Het is zaak dat binnen het plangebied Karperweg/Havenstraat, dat groter is dan het te transformeren Havenstraatterrein, 25 procent gehandhaafd blijft voor stadsverzorgende bedrijven. De GVB tramremise blijft gehandhaafd en is in bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. als zodanig bestemd. Dat geldt ook voor het Liander transformatorstation. Ook voor een aantal percelen ten zuiden van de Karperweg wordt een bedrijfsbestemming opgenomen, waarbij in dit bestemmingsplan echter wel wordt voorgesorteerd op de mogelijkheid om in de toekomst een meer gemengde invulling te realiseren. Aangezien de GVB tramremise

en het Liander transformatorstation als stadsverzorgende bedrijven bij uitstek een bedrijfsbestemming hebben en houden wordt ruimschoots voldaan aan de eis uit de Structuurvisie.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid

4.3.4 Kantorenstrategie Amsterdam

Op 14 juli 2011 heeft de gemeenteraad van Amsterdam, als uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam, de Kantorenstrategie Amsterdam 'Kiezen en onderscheiden' vastgesteld. Er ligt een aantal grote opgaven op de structureel veranderde kantorenmarkt. Het is nodig een omslag te maken van het richten op kwantiteit naar het richten op kwaliteit en van aanbod gestuurd naar vraaggericht handelen. De Kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn.

De Kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad.

Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kader benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvorraad op peil te houden;
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvorraad te verkleinen;
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvorraad in omvang af moeten nemen en er weer zicht komt op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantoren-voorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen.

In de Kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen:

1. *Maatregelen voor transformatie, slopen en herontwikkeling bestaande kantorenvorraad*

- Bestemmingsplannen zullen bij herziening zodanig aangepast worden dat er een maximale ruimte is om andere bestemmingen mogelijk te maken;
- Voor toetsen aan het bouwbesluit zal de gemeente initiatieven voor het transformeren of herontwikkelen van leegstaande kantoren zoveel mogelijk beoordelen op de bouweisen voor 'bestaande bouw';
- De mogelijkheden die de Wet Kraken en Leegstand biedt om leegstand tegen te gaan worden benut in de Leegstandsverordening;
- Partijen die een erfpachttijdvak kennen met een resterende looptijd van maximaal 30 jaar kunnen op basis van maatwerk dit erfpachtrecht laten aanpassen aan het nieuwe gebruik;
- De marktpotentie van transformatieprojecten wordt vergroot door bij de realisatie van het planaanbod van onder meer woningbouw, hotels, detailhandel en voorzieningen rekening te houden met de potentie die leegstaande kantoren hiervoor bieden en op basis van maatwerk de afweging tussen nieuwbouw en transformatie te maken;
- Gemeente zal soepel omgaan met volume-uitbreidingen bij herontwikkeling om de financiële haalbaarheid ervan te vergroten;
- Bij het bepalen van grondprijzen en de erfpachtcanon stelt de gemeente zich facilitair op ten behoeve van transformatie, sloop en herontwikkeling;

- Amsterdam spant zich in om meer financiële middelen vrij te spelen om actief bij te dragen aan plannen voor transformatie, sloop en herontwikkeling;
- Amsterdam zal een grotere inspanning gaan leveren op accountmanagement van kantoor-houdende organisaties, uitgebreider monitoren van feitelijke ontwikkelingen en meer structureel overleggen met marktpartijen;
- Ruilmogelijkheden voor parkeernormen van laagwaardige kantoren naar nieuwe initiatieven is bij het 'wegbestemmen' van het laagwaardige kantoor bespreekbaar;
- De gemeente zal het inzicht vergroten in de omvang en aard van de herontwikkelingsopgave van de bestaande voorraad.

2. *Maatregelen voor toevoegen nieuwe kantoren*

- Amsterdam handhaaft een planaanbod van maximaal 1.041.800 m² en voert daarmee een planreductie van bijna 1 miljoen m² kantoren uit;
- Amsterdam onderzoekt in welke omvang een verdere planreductie nodig is om het herstel van de kantorenmarkt te bevorderen en welke consequenties dit heeft voor het gehandhaafde planaanbod. Indicatief wordt hierbij voorlopig uitgegaan van circa 400.000 m²;
- Er geldt een uitgifteprotocol (analoog aan de SER-ladder) dat een nieuwe kantooruitgifte pas toestaat nadat onomstotelijk is aangetoond dat in de bestaande voorraad geen adequate huisvesting gevonden kan worden;
- Er geldt een stedelijk kantorenquotum voor nieuwe kantooruitgiften van maximaal 40.000 m² per jaar;
- Er worden aanvullende randvoorwaarden gehanteerd bij nieuwe uitgiften (duurzaam, alternatief aanwendbaar, minimaal 70 procent is voorverhuurd, marktconforme grondprijs);
- Er wordt aangesloten bij de regionaal overeengekomen procedure voor hardmaken bestaande kantorenplannen (betreft projectbesluiten) en het is tot in elk geval 2014 niet mogelijk nieuwe kantorenplannen toe te voegen aan het gehandhaafde planaanbod (betreft strategiebesluiten).

3. *Koppeling tussen oud en nieuw*

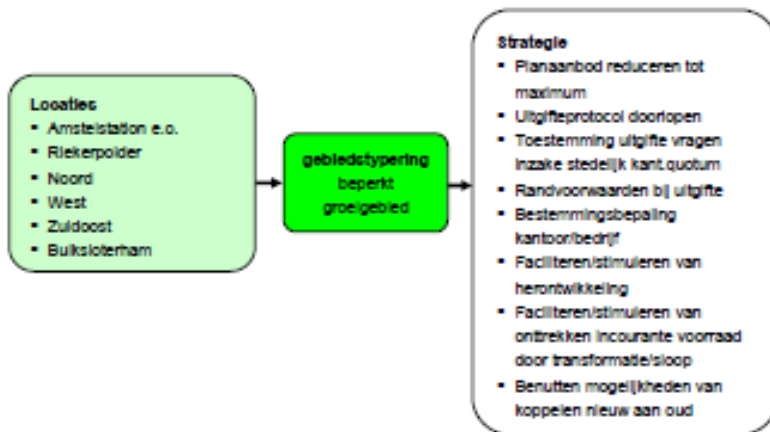
- Er wordt een kantorenbalans gehanteerd, waarin het saldo van daadwerkelijke herontwikkelingen, transformatie/sloop en nieuwbouw inzichtelijk wordt gemaakt en deze wordt als middel gebruikt bij het bepalen van de omvang van het stedelijk kantorenquotum;
- Samen met de regio worden de varianten voor het koppelen van het opruimen van oude kantoren aan het realiseren van nieuwe kantoren onderzocht op uitvoerbaarheid, toepasbaarheid en effectiviteit.

4. *Maatregelen voor hybride ondernemingen (30-70 procent kantoorvloer)*

- Het (plan)aanbod van kantoren op bedrijventerreinen wordt consequent betrokken bij het totale planaanbod van kantoren, kantoorontwikkelingen worden alleen toegestaan op die bedrijventerreinen waarvoor planaanbod is opgenomen in de lijst van gehandhaafd planaanbod;
- Voor alle nieuwbouwontwikkelingen die voor meer dan 50 procent als kantoor gebruikt worden, gelden de kaders uit de Kantorenstrategie;
- Bij gronduitgiften wordt op bedrijventerrein de grondprijs voortaan op basis van de bruto vloeroppervlakten berekend, indien de floor space index (fsi) hoger dan 1 is (in plaats van de huidige praktijk om per kavel af te rekenen);
- Alle etages van een bedrijfspand behalve de begane grond worden beschouwd als kantoor, tenzij de initiatiefnemer kan aantonen dat de verdiepingen als bedrijf zullen worden gebruikt;
- Omdat gebleken is dat het stimuleringsbeleid voor creatieve ondernemingen slechts beperkt effect heeft gehad op de vestiging van creatieve bedrijven, maar er wel toe geleid heeft dat meer kantoorvloeroppervlak is gerealiseerd op bedrijventerreinen, wordt de uitzonderingspositie voor creatieve ondernemingen afgeschaft;
- Er zal intensiever gehandhaafd worden op plekken waar kantoor wordt gehouden waar dat volgens het bestemmingsplan en/of het erfpachtcontract niet mag.

Naast generieke maatregelen om het evenwicht tussen vraag en aanbod op de kantorenmarkt te verbeteren is het nodig om ook naar de waarde en potentie van de afzonderlijke kantorenlocaties in de stad te kijken. Bij het bepalen van een passende ontwikkelstrategie per locatie (bestaande locaties en plannen) zijn - naast de al bestaande onderverdeling in segmenten- alle kantorenlocaties onderverdeeld in vier groepen. Voor de locaties binnen een groep geldt een vergelijkbaar handelingsperspectief. De vier hoofdgroepen zijn:

1. Krimpgebieden, waar de bestaande kantorenvoorraad per saldo moet krimpen en het accent primair ligt op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop en secundair op herontwikkeling van de bestaande voorraad;
2. Balansgebieden, waar de bestaande kantorenvoorraad per saldo gelijk mag blijven en enkel ruimte is voor het toevoegen van kantoren, nadat kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent ligt op primair herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop;
3. Beperkte groeigebieden, waar beperkt ruimte geboden wordt voor het toevoegen van kantoren en herontwikkeling van de bestaande voorraad van belang is;
4. Groeigebieden, waar ruimte geboden wordt voor het toevoegen van kantoren aan de bestaande kantorenvoorraad.



4.8 - Handelingsperspectief beperkt groeigebied

Het plangebied valt onderdeel deelgebied West (woongebied). Dit gebied is aangewezen als Beperkt groeigebied. Onder beperkte groeigebieden vallen kleinschalige kantoren in woonwijken. Deze voorzien in een ruimtebehoefte van kleine en/of startende ondernemingen. In de Kantorenstrategie is aangegeven dat het maximaal planaanbod voor het deelgebied West tot 2020 3.000 m² bedraagt. Het handelingsperspectief voor de beperkte groeigebieden is weergegeven in bovenstaande figuur 4.8. In het plangebied is kantoor alleen toegestaan op de locatie van de bestaande kantoor langs de Karperstraat en ter plaatse van het op te richten bedrijfsverzamelgebouw langs de Karperweg. Voor deze ontwikkeling geldt dat hier uitsluitend kleinschalige kantoorruimte voor creatieve zakelijke dienstverlening is toegestaan (totaal maximaal 377 m² bvo). Daarmee past het bestemmingsplan binnen de kaders van de aanwijzing als beperkt groeigebied.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid

4.3.4 Nota 'Ondernemen in Zuid'

In de op 26 oktober 2011 door de stadsdeelraad vastgestelde nota 'Ondernemen in Zuid' is beleid voor diverse economische functies weergegeven. Voor leegstaande kantoren wordt door het stadsdeel meegewerkt aan

de omzetting ervan in kleinere eenheden kantoor of in bedrijfsverzamelgebouw. Daarnaast werkt het stadsdeel waar mogelijk mee bij het mogelijk maken van tijdelijke invullingen.

Conclusie:

Deze beleidslijn heeft zijn beslag gekregen in het bestemmingsplan.

4.4 Wonen

4.4.1 Provinciale woonvisie

De Provinciale Woonvisie 2010-2020, vastgesteld door Provinciale Staten op 21 juni 2010, is erop gericht in 2020 te beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie.

De speerpunten van de Provinciale Woonvisie 2010-2020 zijn:

1. Verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van een geschikte woning;
2. Verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners;
3. Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.

In de woonvisie benadrukt de provincie met name het belang van een passende kwaliteit woningbouw. Dat is alleen mogelijk als er op regionaal niveau een goede afstemming komt tussen alle partijen die zijn betrokken bij het bouwen van woningen. In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt.

De provincie zet zich vooral in als procesleider, aanjager en expert. Vanuit die rol is de provinciale woonvisie opgesteld en wordt vervolgens aangestuurd op het maken van bestuurlijke afspraken in de zogenaamde Regionale actieprogramma's. In deze regionale actieprogramma's zullen de speerpunten en opgaven uit deze woonvisie nader worden uitgewerkt.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

4.4.2 Regionale woonvisie

De regionale woonvisie (vastgesteld door de regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. De regionale woonvisie geeft richting aan de programmering op het gebied van wonen.

In de regionale woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- Kwantiteit: centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van circa 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de Woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen).
- Kwaliteit: vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken.

- Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad: hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- Een open woningmarkt is essentieel: in het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting uit stadsvernieuwing specifieke aandacht te krijgen.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit regionaal beleid

4.4.3 Woonvisie Amsterdam

De stedelijke woonvisie 'Wonen in de metropool, woonvisie Amsterdam tot 2020' is op 30 oktober 2008 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De woonvisie bevat thema's die de bestaande stad Amsterdam schetsen en de ambities verwoorden. De ambitie is gericht op zowel een attractieve stad met nadruk op de economische kracht als een ongedeelde stad, gericht op het voorkomen van sociale segregatie en ruimtelijke tweedeling.

Zeven thema's met speerpunten voor de toekomst zijn geformuleerd:

1. Emancipatiestad: nieuwkomers en jongeren moeten zich kunnen blijven vestigen, bewoners moeten wooncarrière kunnen maken;
2. Ongedeelde stad: binnen de Ringweg A10 bescherming van de onderkant van de woningmarkt, elke buurt blijft toegankelijk voor mensen met lagere inkomens, meer verscheidenheid in woonmilieus, meer aanbod voor gezinnen, ruimte voor verschillen, streven naar gemengdheid;
3. Betaalbare stad: woningen voor lage inkomensgroepen en lage middeninkomensgroepen en middeninkomens;
4. Vernieuwde stad: wijkaanpak en transformatie bij wijken waar leefbaarheid onder druk staat;
5. Topstad: kwaliteit van woningen en voorzieningen bieden om mensen en talent aan te trekken en te behouden, verruiming (tijdelijke) vestigingsmogelijkheden voor expats, buitenlandse studenten, kunstenaars en startende ondernemers;
6. Zorgzame stad: woonservicewijken realiseren, aanpasbaar bouwen, huisvesting dak- en thuislozen;
7. Duurzame stad: energiebesparing in de bestaande woningvoorraad, duurzaam en flexibel bouwen, beperken watergebruik.

Stadsdeel Zuid valt in de centraal stedelijke zone, het centrum van de Metropool Amsterdam. De uitwerking van de zeven thema's levert de volgende specifieke speerpunten op:

- behoud van een groot deel kleine oude woningen;
- behoud van gemengdheid;
- aanbod creëren in het middensegment, ook voor (kleine)gezinnen;
- hoogstedelijk woonmilieu is uitgangspunt voor nieuwbouw;
- benutten van locaties voor topsegment;
- oases behouden en creëren;
- toevoegen ouderenwoningen, zowel in nieuwbouw als bestaande bouw;
- meer mogelijkheden voor short stay;
- illegale hotels bestrijden en woonfraude.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.4.4 Actieplan woningbouw

Het college van B&W van Amsterdam heeft in november 2014 het Actieplan woningbouw 2014-2018 met als titel 'Amsterdam gaat meer woningen bouwen: 7 impulsen' vastgesteld. In het coalitieakkoord 2014-2018 is opgenomen dat de productie moet worden opgevoerd naar 5.000 woningen per jaar in 2018 om tegemoet te kunnen komen aan de toenemende vraag naar woningen. Binnen de sociale sector komen er minimaal 500 woningen per jaar bij. Een deel van de nieuw te bouwen woningen is specifiek gericht op jongeren en ouderen. Daarom is een aantal forse impulsen benoemd:

1. Bouwen om de groei te faciliteren
2. Succesformules verder stimuleren
3. Vergroot de slagingskans
4. Vergroot de planvoorraad
5. Uitgestoken hand naar de bouwers
6. Gerichte investeringen voor speciale groepen
7. Blijvend innoveren

Bovengenoemde impulsen zijn concreet gemaakt door hier acties aan te verbinden. Er wordt ingezet op transformatie van leegstaand vastgoed (minimaal 1.250 woningen per jaar), studenten- en jongeren-huisvesting en zelfbouw. Er wordt ingezet op een optimaal en divers programma, waarbij specifieke aandacht uitgaat naar middensegment huurwoningen.

De promotie van nieuwe kavels moet leiden tot de gronduitgifte voor 5.000 woningen in 2016 en 2017. Er zijn versnellingslocaties aangewezen, waar vanaf 2018 20.000 woningen gebouwd moeten worden. In een Ontwikkelstrategie voor de middellange termijn wordt ingezet op 40.000 woningen in de periode 2018-2025. Om slagvaardig kavels op de markt te brengen wordt jaarlijks een tenderkalender opgesteld. Ook worden procedures geharmoniseerd, vereenvoudigd en vernieuwd om de slagingskans te vergroten. Tot slot worden nieuwe meerjarige afspraken gemaakt met woningcorporaties over het bouwen van sociale huurwoningen en het bouwen voor specifieke doelgroepen.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.4.5 Short stay

Door de gemeente Amsterdam is in 2009 beleid voor short stay opgesteld (Beleidsnotitie short stay). Kern van het nieuwe beleid is dat gekozen wordt voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van short stay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden. Daarnaast wil het college de positieve resultaten die met het short stay beleid zijn geboekt, sterker uitbouwen.

In 2014 heeft de gemeente nieuw short stay beleid vastgesteld. Belangrijkste wijziging ten opzichte van het bestaande beleid is dat een 'pas op de plaats' wordt gemaakt, er voorlopig geen nieuwe vergunningen voor short stay worden verleend en de quota komen te vervallen. De bestaande vergunningen worden echter gerespecteerd en opnieuw bezien wanneer zij aflopen. Als blijkt dat het aanbod in de toekomst daalt, dan is het mogelijk in de toekomst weer nieuwe short stay appartementen toe te voegen.

Definitie en begrenzing

Short stay is het tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste zeven nachten

en maximaal zes maanden aan maximaal vier personen. Na zes maanden is sprake van wonen in de zin van de Huisvestingswet, dat niet onder dit beleid valt. Verblijfsperiodes korter dan zes maanden zijn overigens niet automatisch short stay, hiervoor is de intentie bepalend.

Studentenhuisvesting en huisvesting van bijzondere doelgroepen valt niet onder het beleid short stay. De woningen die daarvoor bestemd zijn, zijn veelal speciaal gelabeld. Ook het niet structureel aanbieden van de woning (bijv. 'social travelling' en 'couch surfing') wordt niet aangemerkt als short stay. Woningen die na 1 januari 2008 zijn gebouwd is geen short stay vergunning vereist. Hierbij wordt het bestaande beleid voortgezet. Een stadsdeel kan in het kader van het ruimtelijk beleid afwegen dat nieuwbouw ten behoeve van short stay niet of niet geheel past binnen het gewenste ruimtelijk kader. Bovendien is het niet de bedoeling dat het short stay beleid het onmogelijk maakt dat kantoor- en bedrijfspanden eventueel gebruikt worden voor short stay.

Vergunning

In het kader van de Huisvestingsverordening is voor short stay een vergunning voor woning-onttrekking nodig. De aanvraag gebeurt bij het stadsdeel waarin de woning is gelegen. Bij een vergunningaanvraag wordt aan de volgende criteria getoetst:

1. De woning moet een huurprijs boven de huurtoeslaggrens hebben (geliberaliseerde voorraad);
2. Short stay moet in het bestemmingsplan niet expliciet uitgesloten zijn;
3. De periode van verhuur moet minimaal 5 nachten aaneensluitend zijn;
4. Een vergunning wordt niet verstrekt als de woning niet vrij is voor nieuwe bewoning;
5. De vergunning wordt voor een periode van maximaal tien jaar verstrekt;
6. Er moet door de vergunninghouder een goede administratie worden bijgehouden waaruit blijkt hoe de short stay wordt aangeboden en geadmistreerd;
7. De woning moet bewoond worden door één huishouden, dan wel door maximaal vier personen indien zij deel uitmaken van meer dan één huishouden;
8. De woning moet passen binnen eventueel aanvullend beleid van het desbetreffende stadsdeel ten aanzien van quoterings in of uitsluiting van bepaalde gebieden;
9. Er moet voldaan worden aan de in de vergunning opgenomen voorwaarden ten aanzien van leefbaarheid.

De gemeente wil de opzet van een keurmerk ondersteunen, maar het initiatief ligt bij de eigenaren van de woningen met een short stay vergunning. Aangezien short stay een negatief effect kan hebben op de leefbaarheid, met name wat betreft overlast, kan de vergunning worden geweigerd. Dit geldt met name in gebieden waar al overlast bestaat. Tevens kunnen voorwaarden worden gesteld ten aanzien van beperking van overlast en brandveiligheid.

Wettelijke basis: Regionale Huisvestingverordening

De wettelijke basis voor een vergunning voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op grond van artikel 30 van de Huisvestingswet en de daarop gebaseerde Huisvestingsverordening. Woningonttrekking voor short stay betekent dat de woning daardoor naar zijn aard in het gebruik tijdelijk wordt.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.4.6 Woonvisie stadsdeel Zuid

Op 30 mei 2012 heeft de deelraad Zuid Woonvisie 2011-2014 vastgesteld. In de woonvisie zijn voor 2011-2014 de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Stadsdeel Zuid streeft voor een langere periode -tot 2020- naar een percentage van tenminste 35 procent eigen woningbezit en tenminste 45 procent betaalbare voorraad;

- Opstellen van nieuwe uitvoeringsregels voor woningonttrekking, -samenvoeging en omzetting op basis van de Centraal-stedelijke beleidsregels met als uitgangspunten eenvoudiger en meer mogelijkheden en geen verplichting meer van financiële compensatie voor eigenaar-bewoners;
- Blijven streven naar 30 procent betaalbare voorraad. Daarbij tevens nagaan of in de periode 2012-2015 ruimte is om alsnog het te kort van 27 betaalbare huurwoningen van de afgelopen jaren in te lopen.

Conclusie:

Het bestemmingsplan sluit aan bij het beleid van het stadsdeel.

4.5 Horeca

4.5.1 Horecabeleid stadsdeel Zuid 2011

Op 21 december 2011 heeft de stadsdeelraad van stadsdeel Zuid het Horecabeleid Zuid 2011 vastgesteld. Doelstelling van het horecabeleid is het verlevendigen en aantrekkelijker maken van het stadsdeel en het verruimen van mogelijkheden voor ondernemers, zonder dat het woon- en leefklimaat onder onevenredige druk komt te staan. Om een gericht horecabeleid te voeren, hanteert stadsdeel Zuid in nieuwe bestemmingsplannen een aantal horecacategorieën (zie figuur 4.9). Deze categorisering vindt zijn grondslag in ruimtelijk en sociaal relevante aspecten als ruimtelijke uitstraling, verkeersaantrekkende werking, invloed op directe (woon)omgeving, geluidhinder en sociale veiligheid.

Categorie: definitie	Inrichting	Activiteit
Horeca I: een inrichting die geheel of in overwegende mate fastfood producten verstrekt, die ter plaatse kunnen worden genuttigd dan wel afgehaald kunnen worden.	Fastfood restaurant Cafetaria Snackbar Automatiek Loketverkoop Shoarmazaak	Verkoop van fastfood etenswaren al dan niet voor consumptie ter plaatse.
Horeca II: een inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het bieden van vermaak en ontspanning, al dan niet met levende muziek en al dan niet met verstrekking van dranken en kleine etenswaren.	Dancing/discotheek Zaalverhuurbedrijf Sociëteit (Dans)club	Ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen. Verhuur van zalen aan (besloten) gezelschappen inclusief de verkoop van dranken en spijzen.
Horeca III: een inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van alcoholische dranken, of anderszins de uitstraling hebben van een café.	Café Bar Cocktailclub	Verstrekken van (sterke) dranken. In ondergeschikte mate ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
Horeca IV = IV A + IV B		
Horeca IV A: Een inrichting die geheel gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaar, die uitsluitend ter plaatse aan tafel genuttigd worden, en in zoverre deze inrichting niet valt onder de categorieën Horeca I en III.	Restaurant Eetcafé	Verkoop van ter plaatse bereide Etenswaren. In ondergeschikte mate ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.
Horeca IV B: Een inrichting die gericht is op het verstrekken van alcoholvrije dranken, dan wel van kleine etenswaren (niet vallende onder de horecacategorie I), sandwiches en ijswaaren.	Lunchroom Koffie-/theehuis Ijssalon Juicebar	Verkoop van kleine etenswaren, consumptie-ijs voor gebruik ter plaatse, sandwiches, lunches, dan wel van alcoholvrije dranken als koffie, thee, sap.

4.9 - Horeca categorieën

Om de lichtste categorie horeca IV nader te specificeren, is deze categorie opgesplitst in twee subcategorieën, waarbij in de regel een eetcafé meer belasting oplevert voor het woon- en leefklimaat dan een lunchroom of koffiehuis.:

- IV A (restaurant, eetcafé);
- IV B (lunchroom, ijssalon, koffiehuis, theehuis, juicebar).

Trends en ontwikkelingen in zelfstandige horeca

De afgelopen jaren is onduidelijkheid ontstaan over wat de grenzen zijn tussen de horecacategorieën. Dit heeft onder andere te maken met nieuwe trends, concepten en formules waar de regelgeving niet in voorziet. Voorbeelden zijn onder andere dansen in een restaurant of café en uiteenlopende vormen van zaalverhuur. Deze nieuwe ontwikkelingen passen niet eenduidig binnen de bestaande horecacategorieën.

In het Horecabeleid is aangegeven hoe hiermee in het bestemmingsplan wordt omgegaan:

- Voor dansen geldt dat regelmatig de mogelijkheid tot dansen wordt geboden in andere zaken dan discotheken. Dansen in een café of restaurant is niet verboden als dat past binnen het karakter van het café of restaurant. Zodra de zaak het karakter van een discotheek of zalenverhuur krijgt, zoals bij het heffen van entreegeld of wanneer de dansvloer groter is dan 20 procent van het bvo, is er sprake van horeca II. In het kader van het bestemmingsplan is dan een zwaardere toetsing aan de orde. Getoetst wordt op mogelijke aantasting van het woon- en leefklimaat. In het Activiteitenbesluit wordt geregeld dat er geen geluidsoverlast door muziek mag ontstaan, ongeacht de horecacategorie. Voor toekomstige bestemmingsplannen moeten de definities van de horecacategorieën zoals gehanteerd in dit horecabeleid worden opgenomen in de regels, zodat dergelijke concepten mogelijk worden gemaakt.
- Zaalverhuur komt in verschillende vormen voor, voorziet in verschillende behoeften (van vergadering tot feest), en geeft een verschillende mate van overlast. Het is wenselijk om deze verschillende vormen van zaalverhuur mogelijk te maken. In het Horecabeleid zijn vijf verschillende vormen van zaalverhuur beschreven, waarbij is aangegeven welke functie in het bestemmingsplan daarbij past (zie figuur 4.10).

Vorm zaalverhuur		Bestemming
1. Bijeenkomst voor opleidingen of van zakelijke aard	Het verhuren van ruimte ten behoeve van opleidingen of bijeenkomsten van zakelijke aard (zoals congressen, cursussen, workshops) wordt gezien als een kantoorfunctie.	Kantoor
2. Bijeenkomst van sociaal-culturele aard	Het verhuren van een ruimte voor bijeenkomsten van verenigingen en buurtvergaderingen (zoals vaak in buurthuizen gebeurt) wordt gezien als een bijeenkomst van sociaal-culturele aard.	Maatschappelijk
3. Bijeenkomsten in een gebouw met een duidelijke horecacomponent, niet zijnde een café of restaurant	Het verhuren van een ruimte voor bijeenkomsten en/of feesten waarbij (na afloop) kan worden gegeten of gedronken gaat weer een stap verder. Zodra tegen betaling op grotere schaal en structureel eten en/of drinken wordt geserveerd, ook los van de kantoor- of cultuurfunctie, wordt de grens overschreden van additionele horeca.	Horeca: Horeca III, Horeca IV of Horeca C (zie hierna)
4. Verhuren van ruimte in een café of restaurant	Het verhuren van ruimte in een café of restaurant voor bijvoorbeeld een afscheidsborrel, verjaardag, jubileum, trouwreceptie, diner of feest wordt binnen de gebruikelijke voorschriften van de exploitatie toegestaan.	Horeca: Horeca III, Horeca IV of Horeca C (zie hierna)
5. Verhuur van ruimtes voor feesten en partijen	De zwaarste vorm van zaalverhuur is die waarbij structureel ruimtes worden verhuurd ten behoeve van feesten voor grotere groepen, al dan niet besloten of tegen entreegeld.	Horeca II

4.10 - Vormen zaalverhuur

Trends en ontwikkelingen in onzelfstandige horeca

1. Mengformules en additionele horeca

In het horecabeleid worden twee vormen van ondersteunende horeca onderscheiden, namelijk mengformules en additionele horeca:

- Mengformules:** bij mengformules gaat het om detailhandelconcepten die geen planologische bestemming horeca hebben waarbij een deel van het vloeroppervlak gebruikt wordt als horeca. Een voorbeeld hiervan is een woninginrichtingzaak met een eetgelegenheid. Voor een horecadeel tussen 20 m² en 30 m² (30 m² is het absolute maximum) is wel een exploitatievergunning op grond van de APV nodig. Wanneer het bestemmingsplan geen mengformule toestaat, dan is een planologische procedure noodzakelijk. Hieraan wordt meegewerkt wanneer de aanvraag voor de mengformule voldoet aan de in het horecabeleid gestelde criteria.

- *Additionele horeca:* Additionele horeca is onzelfstandige horeca in onder andere sportieve voorzieningen, waarbij een deel van het vloeroppervlakte wordt gebruikt voor het tegen vergoeding schenken van dranken en/of verstrekken van spijzen voor directe consumptie. Additionele horeca is altijd ondergeschikt aan de hoofdfunctie. Een voorbeeld is een sportkantine. Additionele horeca is in stadsdeel Zuid mogelijk onder een aantal in het Horecabeleid gegeven voorschriften en bepalingen. Ruimtelijke aspecten daarbij zijn:
 - Het deel van het netto vloeroppervlakte dat in gebruik is als additionele horeca mag ten hoogste 20 procent van dat netto vloeroppervlak zijn;
 - Horeca op basis van de additionele horecaregeling mogen geen terras exploiteren omdat zij niet functioneren als zelfstandige horeca (hiervoor ontbreekt de noodzakelijke planologische bestemming horeca).

2. *Bedrijfsverzamelgebouwen*

Leegstaande kantoren (voor grote ondernemingen) kunnen een nieuwe invulling krijgen als bedrijfsverzamelgebouw voor een mix van kleinere bedrijven. Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen speelt vaak ook de vraag of het mogelijk is om een horecavoorziening in te passen. Horeca in bedrijfsverzamelgebouwen heeft enerzijds het doel als voorziening en verzamelpunt voor de ondernemers, maar horeca maakt het bedrijfsverzamelgebouw ook toegankelijk en transparant voor buurt en omgeving. Daarnaast ondersteunt horeca de exploitatie van het bedrijfsverzamelgebouw. Het dagelijks bestuur wil de ontwikkeling van bedrijfsverzamelruimte stimuleren bij onder andere leegstaande kantoorgebouwen door mee te werken aan een gedeeltelijke bestemmingswijziging, indien aan een aantal criteria wordt voldaan:

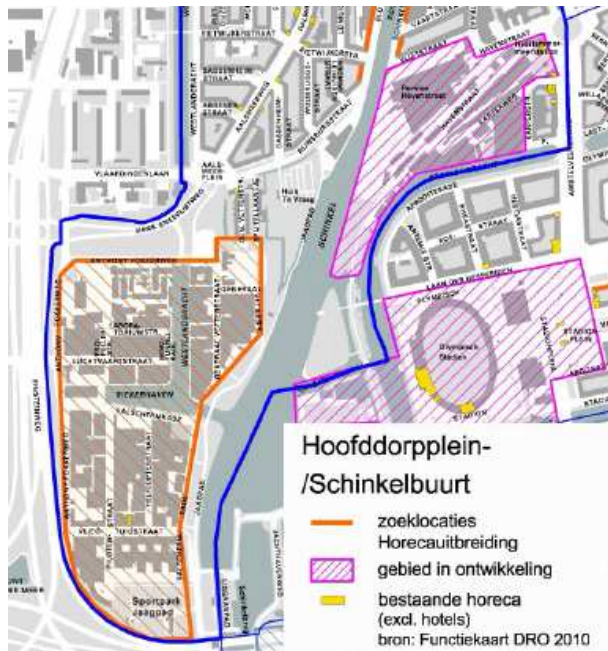
- Het pand een kantoor- of een bedrijfsmatige bestemming in het bestemmingplan heeft;
- De inkomsten van de horeca-exploitatie aantoonbaar ten goede komen aan de exploitatie van het bedrijfsverzamelgebouw;
- De horeca fysiek losgekoppeld kan worden van de kantoor- of bedrijfsfunctie (bijvoorbeeld een kantine of een foyer);
- Om te voorkomen dat deze verzelfstandiging van de horecafunctie leidt tot te grote horecazaken mag maximaal 20 procent van het vloeroppervlak van het bedrijfsverzamelgebouw worden omgezet tot zelfstandige horeca.

3. *Tijdelijke horeca*

Als gevolg van de crisis, de daaruit voortvloeiende vertraging en het stilleggen van ruimtelijke projecten, wordt de gemeente geconfronteerd met braakliggende terreinen en leegstaand vastgoed. Het stadsdeel wil, in het kader van het gemeentelijke initiatief 'Ondertussen', op dergelijke locaties mogelijkheden creëren om een functie te geven voor het openbare leven. Geen definitieve functie, maar een tijdelijke en experimentele functie. Horeca in leegstaande bedrijfsruimte / op braakliggende terreinen en ondersteunend aan de omliggende functies en activiteiten behoort tot de mogelijkheden. Tijdelijke horecavoorzieningen moeten voldoen aan de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van horeca.

Uitbreiding horeca

Het Horecabeleid bevat tevens gebiedsgericht horecabeleid. Over het gebied Havenstraatterrein e.o., waar het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid in het horecabeleid onderdeel van uitmaakt (zie figuur 4.11), is bepaald dat ter ondersteuning van de functie van het gebied horeca wenselijk is. Totdat de realisatie start, kan het gebied benut worden voor tijdelijke horecaconcepten. In lijn met de ruimte die het horecabeleid biedt, wordt in het bestemmingsplan ondersteunende horeca mogelijk gemaakt. Verder is voor een bedrijfslocatie, dat direct grenst aan het Havenstraatterrein, een wijzigingsbevoegdheid opgenomen op grond waarvan horeca van categorie 4 mogelijk is. Deze locatie, gelegen aan het beoogde openbare plein, is uitermate geschikt voor bijvoorbeeld een brasserie, eetcafé of restaurant. Door voor te sorteren op een dergelijke functiewijziging mogelijk kan in functioneel opzicht aansluiting worden gezocht bij de ontwikkeling van het Havenstraatterrein.



4.11 - Uitsnede kaart horecabeleid stadsdeel

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

4.6 Detailhandel

4.6.1 Provinciaal detailhandelsbeleid

Op 15 december 2014 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland het detailhandelsbeleid 2015-2020 vastgesteld. De missie van de provincie is 'het versterken van de detailhandelstructuur in Noord-Holland'. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

- Een detailhandelstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
- Een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
- Een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

De hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt in zes beleidsdoelen:

1. Prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden;
2. Voorkómen van extra leegstand;
3. Internet-afhaalpunten bij voorkeur situeren in bestaande winkelcentra;
4. Een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelstructuur, ruimte geven aan kwaliteit;
5. Primaire detailhandel bereikbaar op een aanvaardbare afstand;
6. Detailhandel die bijdraagt aan aantrekkelijke binnensteden.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale detailhandelsbeleid.

4.6.2 Regionaal detailhandelsbeleid

De stadsregio heeft eigen detailhandelsbeleid (de nota 'Selectieve dynamiek', 2005). De kerngedachte van het beleid is het faciliteren van de marktdynamiek, en dit in evenwicht met het behoud van de bestaande

fijnmazige detailhandelsstructuur. Bij ontwikkelingen wordt uitgegaan van ruimtelijke concentratie, en dus geen solitaire vestigingen. In het plangebied is op beperkte schaal detailhandel voorzien. Het gaat om uitsluitend kleinschalige vestigingen binnen de bestemming Gemengd, waarbij de oppervlakte per detailhandelsvestiging is gemaximeerd op 300 m² bvo.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het regionale detailhandelsbeleid.

4.6.3 Ruimtelijk Detailhandelsbeleid Amsterdam 2011-2015

Het Ruimtelijk Detailhandelsbeleid Amsterdam 2011-2015, op 23 mei 2012 vastgesteld door de gemeenteraad, is voor de komende jaren het centraalstedelijk beleidskader voor de detailhandel in Amsterdam. De nota Ruimtelijk Detailhandelsbeleid Amsterdam 2011-2015 past in het regionale beleidskader van de Stadsregio en van de provincie Noord-Holland.

De hoofddoelstellingen van het ruimtelijke detailhandelsbeleid voor de periode 2011-2015 zijn:

- Het versterken en borgen van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam;
- Het versterken en borgen van de fijnmazige structuur winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen.

Beide doelstellingen vergroten de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam. Voor bewoners en bezoekers wordt Amsterdam als winkelstad gevarieerder en daarmee aantrekkelijker, en voor Amsterdammers blijven de winkels ook op korte afstand toegankelijk. De huidige kwaliteit aan winkelgebieden is kostbaar en moet worden gekoesterd. In de loop der tijd kunnen zich echter ontwikkelingen voordoen die een verandering in de structuur teweeg (moeten) brengen om winkelgebieden te behouden dan wel te versterken. In de nota worden daarom beleidshoofddlijnen gegeven die een bijdrage leveren aan de verwezenlijking van bovenstaande hoofddoelstellingen.

Voor het bestemmingsplan zijn de volgende beleidshoofddlijnen van belang:

- winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op bestaande winkelgebieden;
- uitbreiding winkeloppervlak in sommige gebieden (met name in de stadsdelen Centrum, Zuid en Zuidoost);
- verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten;
- vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden.

In de nota is aangegeven dat het bestemmingsplan voor de overheid een krachtig publiekrechtelijke instrument is op basis waarvan onder meer kan worden aangegeven waar winkels mogelijk zijn en waar niet. Uit hoofde van de EU-Dienstenrichtlijn mogen alleen ruimtelijke relevante aspecten in de overweging worden meegenomen. Andere (niet ruimtelijk relevante) instrumenten zijn privaatrechtelijk (erfpacht en andere privaatrechtelijke overeenkomsten), het instellen van een Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreekpunt voor winkeliers en het vergroten van de organisatiegraad ondernemers.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.7 Verkeer en parkeren

4.7.1 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan

In het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP), op 14 december 2004 vastgesteld door de Regioraad van het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), wordt de wijze beschreven waarop de stadsregio

Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015.

Het RVVP kent de volgende prioriteiten:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden;
- Regionale middelen vooral inzetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie;
- In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden;
- Een meer naar plaats en tijd gedifferentieerd prijsbeleid moet voor effectieve prikkels zorgen om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten.

De RVVP heeft geen directe werking voor het plangebied. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt een verbetering van de verschillende verkeersnetwerken mogelijk gemaakt. In het RVVP Uitvoeringsprogramma 2015 is opgenomen dat de doorstroming op de Amstelveenseweg en bijbehorende aansluitingen op de A10 onder druk staan. Er zijn kansen om bestaande infrastructuur beter te benutten door nieuwe verkeersmanagementtechnieken in te zetten. Daarnaast zal worden bekeken hoe het verkeersnetwerk zich op de (middel)lange termijn kan door ontwikkelen.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit regionaal beleid.

4.7.2 Investeringsagenda OV

Er zijn vier ontwikkelingen geïdentificeerd die aanleiding vormen om in het regionale OV te investeren:

- Het gereed komen van nieuwe infrastructuur zoals de Noord/Zuidlijn en Zuidasdok.
- De wens om de toeloop naar de stad beter te verdelen over de verschillende OV-knooppunten.
- De doorzettende ontwikkeling stad en regio.
- De bezuinigingen op overheidsbudgetten.

Het doel van de Investeringsagenda OV (november 2013) is daarmee geformuleerd als 'Meer reizigers met een betere kwaliteit vervoeren tegen Minder kosten middels gerichte investeringen', kortweg: 'Meer voor Minder'. De Stadsregio Amsterdam wil gericht investeren in het verkorten van de reistijd en het verhogen van de betrouwbaarheid van het OV in Amsterdam en de streek. Daarbij is de Stadsregio met name voornemens te investeren in de trajecten van Plusnet en R-Net.

Afhankelijk van het 'gat' tussen de huidige kwaliteit op de trajecten en de gewenste/noodzakelijke kwaliteit kunnen verschillende typen maatregelen worden toegepast.

- Kleinere infrastructurele maatregelen.
- Nieuwe tram- en busbanen.
- Knooppunten versterken
- Versnellen van het halteringsproces bij de tram
- Langer trammaterieel inzetten

Het verbeteren van de betrouwbaarheid en rijtijd van de trams op de Amstelveenseweg, aangewezen als Plusnet OV, is in de Investeringsagenda opgenomen als doelstelling. Hiervoor is ook een financiële reservering opgenomen. De reconstructie van de Amstelveenseweg (zie paragraaf 5.12.3) draagt bij aan het behalen van deze doelstellingen.

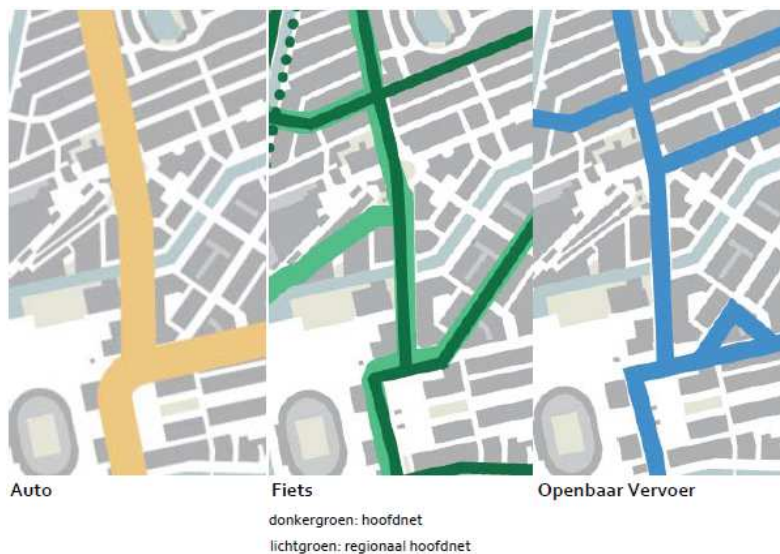
Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit regionaal beleid.

4.7.3 Structuurvisie Amsterdam

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt ingegaan op de hoofdnetten voor auto, fiets en OV en de ruimtelijke reserveringen voor alle infrastructuur. De hoofdnetten zijn vastgelegd in het Beleidskader Hoofdnetten (2005). De hoofdnetten zijn bedoeld om de stad bereikbaar te houden, om de bereikbaarheid tussen stadsdelen te garanderen en om het doorgaande autoverkeer op de daarvoor meest geschikte wegen te concentreren. De Amstelveenseweg, direct ten oosten van het plangebied, is Hoofdnet Auto, Fiets en OV (zie figuur 4.12).

Ten aanzien van het Hoofdnet OV geldt tot 2020 dat de nadruk ligt op het optimaal benutten van bestaande ov-lijnen en ov-knooppunten als dragers voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op de belangrijkste trein- en metrolijnen moeten dan wel maximale frequenties en optimale comforteisen (schone, veilige voertuigen en haltes) gelden. Voor de periode 2020-2030 ligt het accent op het zo goed mogelijk benutten van en ruimtelijk inspelen op nu in studie en aanleg zijnde regionale ov-lijnen en knooppunten. Voor de periode na 2030 worden reserveringen gemaakt voor ov-lijnen die verdere toekomstige ontwikkelingen kunnen faciliteren.



4.12 - Hoofdnet Auto, Fiets en Openbaar Vervoer

In de Structuurvisie wordt de Amstelveenseweg, ter hoogte van het plangebied, tot de stadsstraten gerekend. Stadsstraten zijn straten waar doorgaans veel winkels en horecagelegenheden zijn geconcentreerd en die tevens een voorname rol spelen in het stedelijke fiets-, auto- en ov-netwerk. Voor stadsstraten geldt dat deze een groeiende functie hebben als hoogstedelijke verblijfs- en verkeerszone met een toenemende druk op de schaarse ruimte.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.7.4 MobiliteitsAanpak Amsterdam

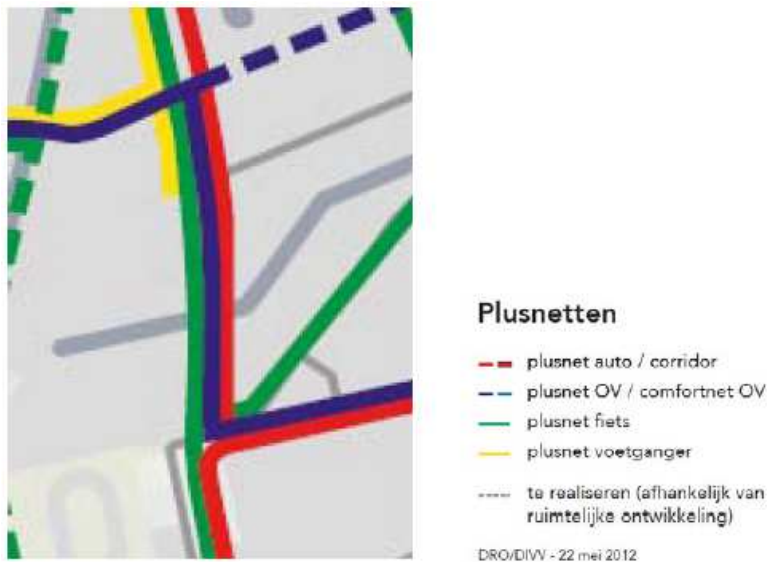
Op 13 juni 2013 is de MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA) vastgesteld door de gemeenteraad. De MAA is het overkoepelende kader voor het mobiliteitsbeleid van Amsterdam in de periode tot 2030. Hierin staat beschreven op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan

worden door de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

De hoofdlijnen van de nieuwe aanpak in de MAA zijn:

- beter benutten garages en meer inpandig parkeren;
- stevige uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken;
- sneller OV in de spits en meer comfort in het dal;
- onderscheid in prioriteit netwerken;
- blijvende aandacht voor commercieel vervoer.

Met het benoemen van plusnetten laat Amsterdam zien waar welke vervoerwijze het meeste prioriteit verdient, in de toegemeten ruimte op straat, in de voorrangverlening op kruispunten en bij de inzet van investeringsmiddelen. Het is een aanscherping van het beleidskader Hoofdnetten dat is vastgesteld in 2005. Op het Plusnet voetganger heeft de voetganger zoveel mogelijk aantrekkelijk en veilig ingerichte ruimte. Het Plusnet fiets is bedoeld voor de wat langere fietsverplaatsingen en verbindt de stadsdelen onderling en met de aangrenzende gemeenten. In het openbaar vervoer is er een onderscheid naar routes waar een hoge snelheid voor de zware verbindende lijnen voorop staat (Plusnet) en routes waar de nadruk ligt op een betrouwbaarder doorstroming (comfortnet). Het Plusnet auto bestaat in de eerste plaats uit de huidige corridors, die zoveel mogelijk lopen op wegen zonder directe aanwonenden. Daarnaast gaat het om de wegen die aansluiten op de op- en afritten van de Rijkswegen.



4.13 - Amstelveenseweg als Plusnet

De Amstelveenseweg is in de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) opgenomen als onderdeel van het Plusnet Fiets, Plusnet OV en Plusnet Auto (zie figuur 4.13). Daarnaast is het westelijk deel tussen de Zeilstraat en het Haarlemmermeercircuit Plusnet Voetganger. Aan het feit dat alle plusnetten vertegenwoordigd zijn op de Amstelveenseweg toont het belang van de straat aan in het Amsterdamse verkeersnet.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.7.5 Uitvoeringsagenda Mobiliteit

In de 'Uitvoeringsagenda Mobiliteit' staat centraal hoe de gemeente Amsterdam de groeiende stad de komende jaren bereikbaar wil houden. De beoogde vaststelling van de uitvoeringsagenda is het derde kwartaal van 2015. In de uitvoeringsagenda worden de volgende drie prioriteiten gesteld:

- Doorstroming op de belangrijkste routes: elk vervoermiddel krijgt de ruimte op een aantal geschikte routes zodat de doorstroming van alle modaliteiten verbetert;
- Meer ruimte: meer openbare ruimte op plekken waar het wringt, met name in het centrumgebied;
- Verbinden van de stad: binnen Amsterdam en in de regio worden de verschillende (nieuwe en bestaande) gebieden goed met elkaar verbonden.

De uitvoeringsagenda bevat een kleine 50 concrete maatregelen, ingrepen in de stad en pilots. Met deze maatregelen worden heldere keuzes gemaakt op basis van maatwerk. Ieder deel van de stad vraagt immers om een andere oplossing. Een groot deel van de maatregelen richt zich op betere doorstroming van het verkeer, voor alle modaliteiten. Zo komen er betere fietsroutes, fietsstraten en meer fietsvriendelijke kruispunten. Om het openbaar vervoer op meer plekken ongehinderd door te laten rijden, voert het college de investeringsagenda OV versneld uit.

Met oog op het plangebied is met name de volgende maatregel relevant:

- *Betere doorstroming op de Amstelveenseweg*
Er wordt gewerkt aan een plan voor de reconstructie van de Amstelveenseweg. De reconstructie zal niet alleen gericht zijn op de doorstroming van openbaar vervoer en auto, maar ook op het verbeteren van de verkeersveiligheid, door de aanleg van fietspaden. Op het deel van de Amstelveenseweg tussen de Zeilstraat en het Stadionplein zijn zowel de trambaan als de rijbaan aan vervanging toe. Het autoverkeer stroomt hier niet goed door en voor het openbaar vervoer valt ook nog wat te verbeteren.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.7.6 Locatiebeleid Amsterdam

De nota Locatiebeleid Amsterdam (6 maart 2009) heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het (nood) zakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd.

Om de doelstelling te bereiken worden de volgende instrumenten ingevoerd:

1. Juiste functie op juiste plek
2. Opstellen van een mobiliteitsplan
3. Vaste parkeernormen voor kantoren en bedrijven op A (1 per 250 m² bvo), B (1 per 125 m² bvo) en C locaties (geen normering voor bedrijven, maatwerk voor kantoren)
4. Parkeerbalans
5. Flexibiliteit inbouwen in bestemmingsplannen

In het Locatiebeleid Amsterdam is het plangebied een B-locatie. Dit betreft een locatie die met openbaar vervoer goed bereikbaar is, maar waarbij bereikbaarheid per auto ook belangrijk is. Voor B-locaties geldt in principe een parkeernormen voor kantoren en bedrijven van 1 op 125 m² bvo. Voor overige niet-woonfuncties kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers worden gebruikt.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.7.7 Nota Parkeren in Zuid 2011

De stadsdeelraad van stadsdeel Zuid heeft op 25 mei 2011 de Nota Parkeren in Zuid 2011 vastgesteld. Het parkeerbeleid is gericht op het vergroten van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen met het doel de bereikbaarheid te verbeteren. Het doel daarbij is een parkeerdruk binnen de Ringweg A10 die niet hoger is dan 95 procent. Buiten de Ringweg A10 is de doelstelling een parkeerdruk van maximaal 80 procent.

De parkeerbehoefte van bewoners en bedrijven in het stadsdeel komt hierbij op de eerste plaats, gevolgd door de parkeerbehoefte van hun bezoekers. Naast het reguleren van het parkeren middels parkeergelden en vergunningen wil het stadsdeel ook het aantal parkeerplaatsen uitbreiden. In de openbare ruimte zal dit, vooral in de negentiende-eeuwse wijken, lastig zijn. Hier richt het stadsdeel zich op behoud van de plaatsen die er nu al zijn. Uitbreiding moet gevonden worden in het realiseren van parkeergarages.

Overzicht parkeernormen kantoren en bedrijven per gebiedstype ¹			
	Aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein t.b.v. werknemers)	Per	
Grootstedelijk kerngebied ²	1	250 m ² bvo	
Stedelijk woon-werkgebied ³	1	125 m ² bvo	
Bedrijventerrein Schinkel	Geen norm		
¹ Deze normen wijzigen mogelijk bij het vaststellen van een centraalstedelijke Beleidsnota Locatiebeleid			
² Noordelijk deel Museumkwartier, Oude Rijk en Burgervenuewspad			
³ Rest stadsdeel excl. bedrijventerrein Schinkel			

Overzicht parkeernormen wonen			
	Aantal parkeerplaatsen (op eigen terrein t.b.v. bewoners)	Per	
Binnen de Ring A10			
Vrije sector (huur en koop)	1	Woning	
Sociale huur	0,7	Woning	
Overige woonvormen	Maatwerk		
Buiten de Ring A10			
Vrije sector en sociale huur	Maatwerk		

Het benodigd aantal parkeerplaatsen bij voorzieningen en instellingen wordt bepaald met behulp van de beschikbare parkeercijfers van het CROW (zie ook bijlage 2). Bij voorzieningen en instellingen van grotere omvang dient de specifieke parkeerbehoefte te worden onderzocht om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd dienen te worden.

Voorziening	Aantal parkeerplaatsen	Per	Aandeel bezoekers
Apotheek	1,7	100 m ² bvo	-
Basisschool	0,5	leslokaal	-
Bibliotheek	0,3	100 m ² bvo	-
Bioscoop/theater	0,1	zitplaats	-
Bouwmarkt/tuincentrum	2,2	100 m ² bvo	-
Café/bar	4,0	-	80 %
Evenementenhal/congresgebouw	3,0	100 m ² bvo	99 %
Hotel	0,5	kamer	-
Huisartsenpraktijk	1,5	behandelkamer	85 %
Kinderdagverblijf	0,6	arbeidsplaats	-
Museum	0,3	100 m ² bvo	95 %
Religiegebouw (bv. kerk, moskee)	0,1	zitplaats	-
Restaurant	8,0	100 m ² bvo	80 %
Showroom	0,4	100 m ² bvo	35 %
Sporthal	1,5 (+ 0,1 bij wedstrijdfunctie)	100 m ² bvo	95 %
Sportschool/dansstudio	2,0	100 m ² bvo	95 %
Sportveld	13,0	ha sportveld	85 %
Verpleegtehuis	0,5	wooneenheid	65 %
Voortgezet onderwijs	0,5	leslokaal	-
Winkel	2,5	100 m ² bvo	85 %
Wijk-/verenigingsgebouw	1,0	100 m ² bvo	90 %

Bron: ASvV 2004, CROW

4.14 - Overzicht parkeernormen stadsdeel

Met parkeernormen wordt aangegeven hoeveel parkeerplaatsen bij een (ver-)nieuwbouwproject minimaal moeten en/of maximaal mogen worden gerealiseerd. Vervolgens dient de overheid aan te geven waar deze parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden (op eigen terrein en/of in de openbare ruimte) en hoe het gebruik van deze parkeerplaatsen geregeld wordt. Voor het stedelijk woon-werkgebied, waar het plangebied onderdeel van is, geldt een parkeernorm van 1 op 125 m² bvo voor kantoren en bedrijven (zie figuur 4.14). Voor woningen in de vrije sector binnen de Ringweg A10 geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning, voor sociale huurwoningen geldt een norm van 0,7 parkeerplaatsen per woning.

Het stadsdeel hanteert ten aanzien van parkeren bij (ver-)nieuwbouwprojecten de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen gelden voor bouwprojecten in de bestaande (bebouwde) omgeving. Voor grootschalige gebiedsontwikkeling kunnen er specifieke parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied.
2. De parkeerbehoefte voor bewoners en werknemers dient op eigen terrein te worden opgevangen.
3. De parkeerbehoefte voor bezoekers dient in de openbare ruimte of in openbare parkeergarages te worden opgevangen (behalve bij grote publiekstrekkende voorzieningen).
4. Het aantal parkeerplaatsen waarover een bewoner of een bedrijf beschikt of kan beschikken wordt in mindering gebracht op het aantal te verlenen parkeervergunningen voor de openbare ruimte aan de betreffende bewoner of het betreffende bedrijf.
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein dienen bij voorkeur kadastraal te worden gekoppeld aan de woningen of bedrijven. Andere regelingen met een zelfde effect zijn ook mogelijk.

6. In gebouwen of complexen met diverse functies wordt gestreefd naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Het stadsdeelbestuur heeft hiermee een beleidsmatige eis neergelegd, die wordt gesteld in het geval van sloop-nieuwbouw en ingrijpende vernieuwing van de bestaande situatie. Ook bij het wijzigen van een gebouw of complex dient bij een significante toename van de parkeerbehoefte het parkeren op eigen terrein te worden opgelost.

In praktijk kunnen zich situaties voordoen waarbij hetzij een parkeergelegenheid op eigen terrein niet realiseerbaar is, hetzij onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Het parkeerbeleid bevat daarom een mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de beleidsmatige randvoorwaarden, indien deze de gewenste planvorming in de weg staan. In dergelijke gevallen geldt als uitgangspunt dat de ontwikkelaar beargumenteerd moet kunnen aantonen waarom afwijken van de parkeernormen wenselijk dan wel noodzakelijk is.

De Nota Parkeren in Zuid geldt tot 19 maart 2016. Voor de periode daarna zal nieuw (gemeentelijk) beleid worden geformuleerd, dat vanaf dat moment het geldige beleidskader c.q. afwegingskader zal vormen.

Conclusie:

Het bestemmingplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

4.8 Groen

4.8.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is de hoofdgroenstructuur opgenomen, waarin de gebieden zijn opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan (zie figuur 4.15).



4.15 - Overzicht Hoofdgroenstructuur omgeving plangebied

Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd.

Amsterdamse Bosscheg

Park Schinkeleilanden maken deel uit van de Amsterdamse Bosscheg. De scheggen worden in de structuurvisie aangeduid als onderdelen van het metropolitane landschap rondom de stad. Deze scheggen steken tot in de stad en worden - onder andere vanwege de rust, ruimte en schaal - gebruikt voor recreatie vanuit de stad. Park Schinkeleilanden, ten zuidwesten van het plangebied, maken ook deel uit van deze scheg en vormen de aanloop vanuit de stad naar het Amsterdamse Bos. Het vormt de verbinding tussen het Vondelpark en het Amsterdamse Bos. Natuur- en Parkeiland - de beide meest noordelijke eilanden in de Schinkel - hebben in 2011 de prestigieuze Groene Stad Award gekregen.

Natuur- en Parkeiland zijn aangewezen als stadspark. In de Structuurvisie worden uitgangspunten ten aanzien van ontwikkelingen binnen het stadspark gegeven (instrumentarium). De gewenste beleving van het stadspark is een groene, park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context, waarbij specifieke voorzieningen voor diverse doelgroepen aanwezig zijn en natuurlijke kwaliteiten en tuin- en landschapsarchitectuur een attractie vormen. De gewenste zonering bestaat uit een entreezone, een parkzone en een parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. De beleidsintentie bij stadsparken is gericht op hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruikintensiteit. Voorzieningen en ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat.

Technische adviescommissie (TAC)

Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. De Technische Advies Commissie (TAC) Hoofdgroenstructuur speelt een belangrijke rol in de beoordeling van zowel de regelingen in de bestemmingsplannen als de concrete ontwikkeling van initiatieven in de Hoofdgroenstructuur. Aangezien het plangebied geen onderdeel is van de Hoofdgroenstructuur is een advies van de TAC niet nodig.

Conclusie:

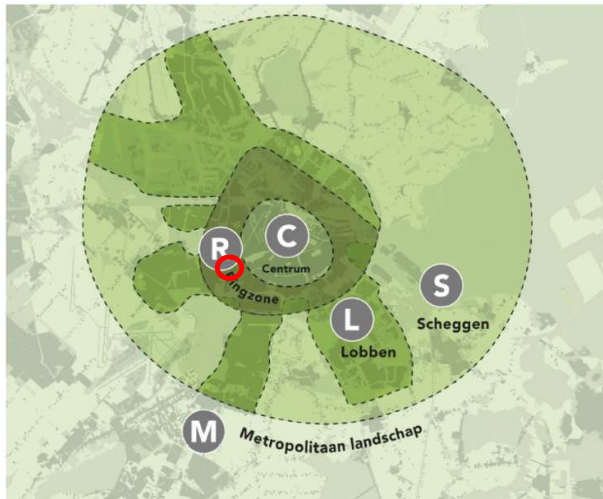
Het bestemmingplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.8.2 Agenda Groen

In het coalitieakkoord 'Amsterdam is van iedereen' is afgesproken dat de gemeente Amsterdam door het sterk vergroenen van de openbare ruimte de stad aantrekkelijker maakt om in te wonen, werken en verblijven. Amsterdam heeft veel groen. Omdat veel Amsterdammers geen tuin hebben, heeft het groen in en om de stad een bijzondere functie: het is de tuin van alle Amsterdammers. Het gebruik ervan stijgt en bovendien vervult het groen in de stad een steeds belangrijker rol voor het welzijn van de bewoners en voor bedrijven om zich te vestigen. Daarom zijn in de 'Agenda Groen 2015-2018, Investeren in de Tuin van de Amsterdammer', op 30 september 2015 vastgesteld door de gemeenteraad, de groene ambities in een agenda uitgewerkt.

Samengevat gaat het bij de ambities om:

- Investeren in kwaliteit;
- Balans in gebruik;
- Een klimaatbestendige stad;
- Een gezonde stad;
- Gebiedsgericht investeren, op basis van vijf in de stad onderscheiden zones;
- Samen het groen beheren.



4.16 - Groen in zones

In de Agenda Groen is onderscheid gemaakt in groenzones (zie figuur 4.16). Het plangebied maakt onderdeel uit van de Ringzone (C) en bevat geen parken of andere groene ruimten. In het algemeen zijn de uitdagingen voor de Ringzone:

In de ringzone liggen een aantal forse groengebieden. Ook bevinden zich in deze zone een groot aantal sportparken, volkstuinparken, begraafplaatsen en een aantal 'koppen van de scheggen', zoals de kop Amstelscheg en een deel van het Amsterdamse Bos. De stedelijke dynamiek is hier het grootst, met name in en rond de Zuidas, Ring West, de IJ-oeveren en de gebieden rondom de stations Amstel en Sloterdijk. In de ringzone is het van belang om ontwikkeling en verdichting hand in hand te laten gaan met investeringen in groen. Gerichte groeninvesteringen in deze zone betekenen een impuls voor de stedelijke ontwikkeling. Bovendien kan het voor een verbinding zorgen tussen de gebieden in het centrumgebied en buiten de ringzone. Het is essentieel dat ontwikkelingen integraal worden opgepakt, zodat naast het realiseren van woningen ook de kwaliteit en kwantiteit van groen en doelen op het gebied van klimaat, biodiversiteit en gezondheid vroegtijdig worden betrokken bij planvorming.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.8.3 Bomenbeleid Stadsdeel Zuid 2012

Stadsdeel Zuid beschikt over een zeer fraai en gevarieerd bomenbestand. Om dat zo te houden is het Bomenbeleid Stadsdeel Zuid 2012 opgesteld.

Het bomenbeleid is gericht op:

- het behoud van de hoogwaardige bomenstructuur;
- het in stand houden van de diversiteit van het bomenbestand;
- de bomen voldoende ruimte te geven, zodat ze tot volledige wasdom uit kunnen groeien;
- (het ontwikkelen van) een duurzaam en beheerbaar bomenbestand.

In het bomenbeleid is onderscheid aangebracht in beleid en beleidsregels. Het bomenbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- hoofdbomenstructuur;
- ontwerp en ruimtelijke inrichting;
- boombeheer;
- regelgeving, vergunningverlening en handhaving.

Vooroorlogse stad

De vooroorlogse stad van stadsdeel Zuid, waar het plangebied onderdeel van is, wordt gevormd door de volgende buurten: Hoofddorp-pleinbuurt, Schinkelbuurt, Willemsparkbuurt, Museumkwartier, Duivelseiland, Stadionpleinbuurt, Apollobuurt, Oude Pijp, Nieuwe Pijp, Diamantbuurt en de Rivierenbuurt. In enkele van deze gebieden is sprake van een bijzondere samenhang tussen de stedenbouwkundige opzet van het gebied en de ingepaste bomenstructuur. Met name in het Plan Zuid van Berlage (Apollobuurt, Stadionpleinbuurt en Rivierenbuurt) en de Hoofddorp-pleinbuurt is hier sprake van. De beplanting in Plan Zuid van Berlage ondersteunt de hiërarchische opbouw van de infrastructuur en accentueert het verschil tussen de verkeersassen, pleinen en woonstraten. Dit unieke karakter moet behouden blijven.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

4.8.4 Visie groen en bouw 2020 stadsdeel Zuid

Op 26 januari 2006 heeft de stadsdeelraad van Oud-Zuid de Visie groen en blauw 2020 vastgesteld. Het doel van de Visie Groen en Blauw 2020 van het voormalige stadsdeel Oud-Zuid is het waarborgen van een hoogwaardige en continue groen- en waterstructuur, afgestemd op het gebruik en de beleving en de specifieke stedenbouwkundige identiteit en de architectuur van de diverse buurten.

Om een duurzame en hoogwaardige groen- en waterstructuur voor de toekomst te garanderen is een strategie op vier punten ingezet:

1. Behouden en versterken van de bestaande kwaliteiten;
2. Toevoegen van ontbrekende schakels;
3. Verbeteren en herstellen van de verschaalde (historische) inrichting;
4. Hoogwaardig, duurzaam, historisch bewust en consequent onderhoud en beheer.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze stadsdeelvisie.

4.9 Water

4.9.1 Kaderrichtlijn Water (KRW)

De KRW is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. Op grond van de KRW moeten lidstaten er voor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. De KRW heeft tot doel 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 te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- De gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze rijksrichtlijn.

4.9.2 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving.

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de watervergunning.

Conclusie:

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk waarvoor op grond van de Waterwet een watervergunning noodzakelijk is.

4.9.3 Nationaal Waterplan (NWP)

Het NWP is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet, bijvoorbeeld het hoogwater beschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit rijksbeleid.

4.9.4 Provinciaal Waterplan 2010-2015

In 2009 is het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het motto van het Waterplan is beschermen, benutten, beleven en beheren van water. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning op de waterveiligheid, het waterbeheer en de ruimtelijke ontwikkeling. In het Waterplan worden vier uitgangspunten gehanteerd:

- Klimaatbestendig waterbeheer: de waterkeringen, het watersysteem en de ruimtelijke inrichting moeten voorbereid zijn op de gevolgen van klimaatverandering;
- Water mede sturend in de ruimte: water is een belangrijke sturende factor in de ruimtelijke ontwikkeling. Op sommige plekken, zoals in de omgeving van dijken, is water vanwege de veiligheid zelfs het belangrijkste sturende element;
- Centraal wat moet, decentraal wat kan: met de Waterwet is de nieuwe sturingsfilosofie gericht op minder regels, meer uitvoeringsgericht, modernisering en stroomlijning van de regels;
- Gebiedsgerichte en resultaatgerichte benadering: sinds 2007 heeft de provincie dankzij het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) een belangrijke regierol voor de inrichting en het beheer van het landelijk gebied, waarbij de uitvoering van het waterbeleid vraagt maatwerk via een gebiedsgerichte aanpak.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit provinciaal beleid.

4.9.5 Waterbeheerplan waterschap AGV

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De beleidsvoorbereidende, uitvoerende en administratieve taken heeft AGV opgedragen aan de stichting Waternet. Medeopdrachtgever van Waternet is de gemeente Amsterdam, waarvoor Waternet de drinkwaterproductie en -distributie, het rioleringsbeheer, de (drijf)vuilverwijdering, het vaarwegbeheer en de

grondwaterzorgtaak uitvoert.

Het waterbeheerplan gaat over de waterschapstaken van AGV, waarbij AGV aandacht richt op de samenhang van deze taken met het geheel van waterketen- en watersysteemtaken, ofwel de watercyclus. Het waterbeheerplan gaat in op de verantwoordelijkheden van het waterschap: zorgen voor voldoende, schoon water en veiligheid achter de dijken. Ook komen de maatschappelijke (neven)taken aan bod: zorgen voor goede en veilige vaarwegen, verbeteren van recreatie- en natuurgebieden en onderhouden van het cultuurhistorisch landschap. Het waterbeheerplan is sturend voor de programmering van activiteiten en de verdeling van geld en menskracht voor de periode 2010-2015.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit waterschapsbeleid.

4.9.6 Keur AGV (2011)

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het hoogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en risico's voor het watersysteem te voorkomen. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de regels op grond van de Keur.

4.9.7 Watervisie Amsterdam

De 'Watervisie Amsterdam' is een uitwerking van de gemeentelijk Structuurvisie Amsterdam 2040 en heeft als doel het geven van een ruimtelijk-economisch perspectief op de ordening van de diverse functies en gebruik van het water. De watervisie wordt onder meer ingezet als planologisch-juridisch toetsingsdocument voor ruimtelijke plannen. De 'Watervisie Amsterdam fase 1' (inclusief 5 themakaarten) geldt als basis voor de verdere uitwerking van de watervisie. Medio 2015 is de Watervisie fase 1 voor advies voorgelegd aan de bestuurscommissies van de stadsdelen. In de loop van 2015 zal de watervisie samen met de stad nader worden uitgewerkt en afgerond.

In de watervisie wordt sterk ingezet op het vergroten van de economische en belevingswaarde van het water door een vierledige strategie:

- groei door spreiden van de plezier- en passagiersvaart over de stad (en regio);
- water en oevers nog meer toegankelijk en beleefbaar maken;
- meer dynamisch/multifunctioneel gebruik van water en oevers;
- marktconforme beprijzing van gebruikers van het water en oevers.

De uitwerking van deze strategie is opgebouwd aan de hand van vijf thema's met lange-termijnambities en mogelijke korte-termijnacties per thema. Het betreft openbare ruimte, wonen en werken, pleziervaart en

watersport, recreatie en toerisme en vervoer.

Voor het plangebied zijn geen ingrepen voorgesteld (zie figuur 4.17). In de nabijheid van het plangebied is het in open verbinding stellen van de Stadiongracht en het Noorder Amstelkanaal ter hoogte van de Amstelveenseweg. Daarnaast is de Schinkel, ten westen van het plangebied, aangemerkt als staande mastroute.



Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.9.8 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. 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.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

4.9.9 Visie groen en bouw 2020 stadsdeel Zuid

Op 26 januari 2006 heeft de stadsdeelraad van Oud-Zuid de Visie groen en blauw 2020 vastgesteld. In aanvulling op de doelstellingen zoals omschreven in 4.8.4 zijn voor de Stadiongracht een tweetal specifieke opgaven geformuleerd:

- De verbinding van het Noorder Amstelkanaal met de Stadiongracht wordt onderbroken door een dam (Amstelveenseweg). De potenties als doorvaarbaarheid, het vergroten van de waterberging, het verbeteren van de doorstroming en de ecologisch waarden worden daardoor niet benut. Door de aanleg van een brug over het Noorder Amstelkanaal op deze plek kan het een doorgaande vaarroute worden.

- De oevers van de Stadiongracht zijn op grote delen niet openbaar toegankelijk, waardoor deze kades geen langzaam verkeersroutes kunnen lopen. In potentie zouden deze kades kunnen aansluiten op de langzaam verkeersroutes langs het Noorder Amstelkanaal, zodat de continuïteit is gewaarborgd.

Het mogelijk maken van de verbinding tussen het Noorder Amstelkanaal en de Stadiongracht valt buiten dit bestemmingsplan. Het doortrekken van de langzaam verkeersroutes langs de noordzijde van de Stadiongracht is in het kader van dit bestemmingsplan niet mogelijk. Het gaat hier immers om particuliere gronden, waarvoor eerst verwerving van deze gronden noodzakelijk zou zijn.

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze stadsdeelvisie, maar maakt de beoogde doortrekking van langzaam verkeersroutes langs de noordzijde Stadiongracht niet mogelijk.

4.9.10 Afmeerbeleid voor pleziervaart

De stadsdeelraad van Zuid heeft op 25 april 2012 het Afmeerbeleid voor pleziervaart vastgesteld. Afmeerbeleid is noodzakelijk om klachten over het afmeren van pleziervaartuigen aan niet daarvoor bestemde zaken en schade aan kademuuren te voorkomen en onduidelijkheid bij bootbezitters over wat nu wel en niet is toegestaan weg te nemen. Daarnaast is er de wens bij het stadsdeel om voor een aantal locaties het afmeren te verbieden. Verder biedt het beleid afmeermogelijkheden langs oevers die hiervoor geschikt zijn en waar geen reden is om het afmeren te verbieden.

Voor de Stadiongracht, voor zover gelegen binnen het plangebied, geldt geen afmeerverbod, maar het stadsdeel zal langs deze particuliere oevers geen afmeervoorzieningen aanbrengen (zie figuur 4.18).

Ter hoogte van het aan het plangebied grenzende Havenstraatterrein is de intentie rondom een nieuw aan te leggen brug over de Stadiongracht ook aanlegsteigers te realiseren, waarmee een deel van de oever openbaar toegankelijk kan worden en pleziervaart kan afmeren.



4.18 - Uitsnede kaart afmeerbeleid

Conclusie:

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit stadsdeelbeleid.

5 Randvoorwaarden

5.1 Archeologie en cultuurhistorie

5.1.1 Inleiding

Archeologie betreft het ondergrondse erfgoed: voorwerpen en structuren die in de bodem zijn bewaard. In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat deze aanwezig zijn, zal hier rekening mee moeten worden gehouden in het bestemmingsplan. Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals bovengronds erfgoed, monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en infrastructuur. Om de archeologie en cultuurhistorie in het plangebied te beschrijven is gebruik gemaakt van de onderzoeken die in het kader van de bestemmingsplannen Havenstraatterrein en

Olympisch Stadion e.o. zijn uitgevoerd.

5.1.2 Toetsingskader

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet ten behoeve van de archeologische monumentenzorg 1988 (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen gronden, rekening wordt gehouden met aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Met ingang van 1 januari 2012 is in het kader van de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) het vastleggen van cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan verplicht.

De belangrijkste pijlers van MoMo zijn:

- Cultuurhistorische belangen meewegen in de ruimtelijke ordening;
- Krachtiger en eenvoudiger regelgeving;
- Bevorderen van herbestemmingen.

Besluit ruimtelijke ordening

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Voor Amsterdam komt dit punt ook aan bod in de Beleidsnota Ruimte voor Geschiedenis (vastgesteld 13 april 2005) en Erfgoed, spiegel van de stad. Visie op het erfgoed van Amsterdam (vastgesteld 14 november 2011).

Wet op de archeologische monumentenzorg

Het Europese Verdrag van Valletta uit 1992, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Vanaf 1 september 2007 is de implementatie van het Verdrag van Valletta definitief geregeld in de Wet op de archeologische monumentenzorg. De belangrijkste uitgangspunten van de wet zijn:

- Archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem (in-situ) behouden te blijven en beheermaatregelen dienen genomen te worden om dit te bewerkstelligen.
- Bij graafwerkzaamheden en ontgroningen moet vooraf onderzoek plaatsvinden naar de kans op verstoring van archeologische waarden. Wanneer verstoring van waarden verwacht wordt, dient onderzocht te worden of de planvorming zodanig kan worden aangepast dat de waarden beschermd blijven. Indien dit niet mogelijk is, dienen de waarden die verloren gaan door archeologisch onderzoek gedocumenteerd te worden.
- Bodemverstoorders betalen het archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen wanneer behoud in situ niet mogelijk is. Gemeenten kunnen een beroep doen op het rijk als het opgraven van vondsten 'excessieve kosten' zou vergen die niet op projectontwikkelaars of bouwers kunnen worden verhaald.

5.1.3 Onderzoeksresultaten archeologie

In de onderzoeken naar archeologie en cultuurhistorie in het kader van het bestemmingsplannen Haven-straatterrein en Olympisch Stadion e.o. heeft BMA al archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. De inhoud van deze onderzoeken is actueel en daarmee goed bruikbaar voor onderhavig bestemmingsplan. Met dit

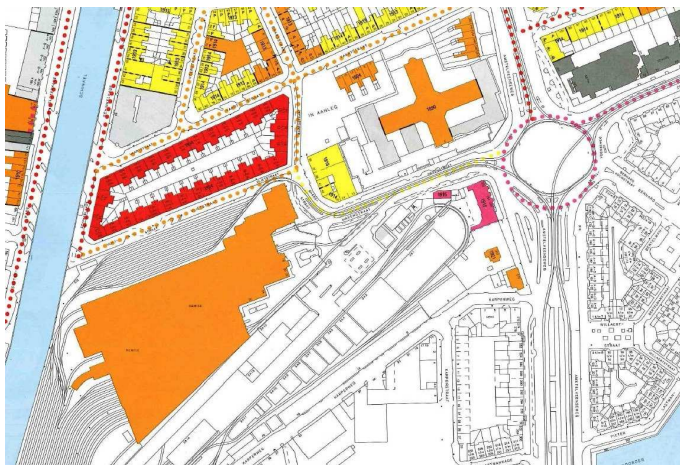
onderzoek wordt een overzicht gegeven van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en archiefbronnen in samenhang met archeologische informatie over al bekende vindplaatsen in het plangebied. Deze informatie is samengevat in een archeologisch verwachtingsmodel.

Het plangebied valt geheel in de zone B, het voormalige poldergebied van de Binnendijkse Buitenveldertsche polder. Hiervoor geldt in principe een lage archeologische verwachting, omdat er slechts in wijde verspreiding bewoningssporen kunnen voorkomen. Deze kunnen bestaan uit erven, terpen, verkavelingsporen, sloten en kades uit de ontginningsperiode (12de - 13de eeuw) tot de periode van verstedelijking na 1896. Omdat door verstedelijking en nieuwbouw vanaf het begin van de 20ste-eeuw de kans op verstoring groot is, wordt de lage verwachting bijgesteld naar negatief. Ten aanzien van de archeologische kwaliteit van de ondergrond van het plangebied moet worden opgemerkt dat het pakket ophogingszand en de 20ste-eeuwse bebouwing eventuele archeologische sporen kunnen hebben aangetast.

Aan de hand van de archeologische verwachtingskaart is een archeologische beleidskaart gemaakt. De archeologische beleidskaart is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen zijn gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. Het plangebied valt geheel in beleidsvariant 11. Dit houdt in dat vanwege de lage verwachting en waarschijnlijk hoge mate van verstoring, een uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij alle bodemingrepen.

5.1.4 Onderzoekresultaten cultuurhistorie

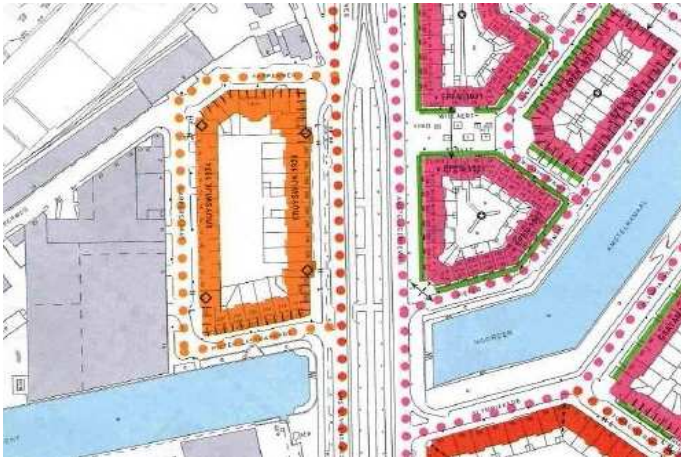
In het plangebied zijn geen monumentale gebouwen aanwezig. Figuur 5.1 is een uitsnede van de Architectonische en stedenbouwkundige waarderingskaart (ordekaart 19^e eeuwse ring) en geeft een overzicht van de waarderingen die aan de aanwezige bebouwing uit de periode 1850-1940 is toegekend. Het Haarlemmermeerstation, een rijksmonument ten noorden van het plangebied, is weergegeven als orde 1. Uiterst rechts, op de hoek met de Karperweg, ten noordoosten van het plangebied, is de inmiddels gesloopte politiepost nog als een orde-3 object aangeduid. Orde 3 is gegeven aan karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde. Voor bebouwing van orde 1 en orde 2 wordt in principe in het bestemmingsplan een dubbelbestemming met bijbehorend sloopvergunningstelsel opgenomen.



5.1 - Uitsnede ordekaart 19^e eeuwse ring

De bebouwing in het plangebied is niet gewaardeerd, omdat deze veelal niet dateert uit de periode 1850-1945. Uitzondering is een gedeelte van het pand van drukkerij Moore Paragon uit de jaren dertig, dat recent grondig is gerenoveerd, waarmee bescherming via het bestemmingsplan niet meer aan de orde is. Op de

ordekaart Gordel 20-40 is het woonblok direct ten oosten van het plangebied gewaardeerd als orde 3 (zie figuur 5.2). Dit bouwblok en de Karperstraat zijn onderdeel van een stedenbouwkundige zone met orde 3.



5.2 - Uitsnede ordekaart
Gordel 20-40

In het kader van de voorbereiding van bestemmingsplan Havenstraatterrein zijn ook enkele gebouwen ten zuiden van het plangebied, en dus gelegen in plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid, gewaardeerd:

Transformatorgebouw, Karperweg 35

Transformatorstation van het voormalige Gemeentelijk Energiebedrijf, dat is opgetrokken in een constructie van beton en baksteen. Het verkeert nog grotendeels in oorspronkelijke staat en is daarmee een goed voorbeeld van de vele utilitaire gebouwen die door Publieke Werken zijn ontworpen. Architectonisch en cultuurhistorisch is het gebouw van geringe waarde (gelijk aan basisorde waardering). Bescherming via het bestemmingsplan is dus niet aan de orde.

Voormalig fabriekscomplex van N.V. Transforma, Karperweg 37-41

Het fabriekscomplex is opgebouwd uit een dubbellaags gedeelte boven een dubbele inpandige garage en een lager gedeelte met werkplaatsen. Het gebouw beschikt nog gedeeltelijk over de oorspronkelijke stalen vensterverdeling en het werkplaatsgedeelte is voorzien van sheddaken. Het complex is typologisch interessant als een kenmerkend voorbeeld van kleinschalige fabrieksbebouwing uit het einde van de jaren dertig, maar heeft een gemiddelde architectonische waarde (gelijk aan een orde 3 waardering). Bescherming via het bestemmingsplan is niet aan de orde.



Karperweg 15-17

Dit markante pand is gelegen op de hoek van de Karperweg en de Karperstraat. Het is gebouwd in de stijl van de Amsterdamse School (zie figuur 5.3). Op de kop heeft het pand van een uitbouw met een karakteristieke ronde vorm. Het pand is gedurende de afgelopen decennia zodanig verbouwd, dat het gebouw een beperkte cultuurhistorische waarde heeft. Bescherming via het bestemmingsplan is daarom niet aan de orde.

5.3 - Karperweg 15-17

5.1.5 Conclusie

Voor het plangebied geldt een lage archeologische verwachting, zodat in het bestemmingsplan geen

dubbelbestemming met bijbehorend aanlegvergunningstelsel opgenomen hoeft te worden. Ten aanzien van cultuurhistorie geldt dat er geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing in het plangebied aanwezig is, die via het bestemmingsplan beschermd zou moeten worden door middel van een dubbelbestemming met bijbehorend sloopvergunningstelsel. Archeologie en cultuurhistorie vormen derhalve geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.2 Milieueffectrapportage

5.2.1 Inleiding

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. De m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie of een bestemmingsplan. Een m.e.r. is een uitgebreide procedure, waarbij een uitgebreid onderzoek (MER) naar de milieueffecten (verkeer, geluid, natuur, water, etc.) wordt uitgevoerd. Een m.e.r.-beoordeling is een toets om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, waarvoor een m.e.r. nodig is.

5.2.2 Toetsingskader

In het Besluit m.e.r. zijn in de bijlage, onderdeel C en D activiteiten opgenomen, waarbij op grond van artikel 7.8b van de Wet milieubeheer besloten moet worden of bij de voorbereiding van het plan of besluit voor die activiteiten een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. De voorgenomen ontwikkelingen zijn niet opgenomen in onderdeel C, wel in onderdeel D.

Indien sprake is van een "overschrijding" van drempelwaarden in onderstaand figuur 5.4 dan is sprake van een m.e.r.-beoordeling. De ontwikkeling valt echter onder de drempelwaarden (zie kolom 'gevallen'). De oppervlakte bedraagt minder dan 100 hectare, het plangebied is wel een aangesloten maar bevat geen 2.000 of meer woningen of 200.000 m² of meer bedrijfsvloeroppervlak.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of ontwikkeling van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1: een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2: een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3: een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening: het bestemmingsplan

5.4 - Uitsnede Besluit m.e.r., bijlage onderdeel D, categorie D 11.2

Conform de gewijzigde Besluit m.e.r. dient, voor activiteiten die wel in de D-lijst zijn opgenomen, maar niet aan de drempelwaarden voldoen, een toets aan 'Bijlage III Europese richtlijn milieubeoordeling projecten' te worden uitgevoerd (zie kader). Er dient beoordeeld te worden of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden. Dit wordt een vormvrije m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-scan genoemd.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd (toets aan Bijlage III EU richtlijn milieubeoordeling projecten). In hoofdlijnen is de voorgenomen ontwikkeling daarbij getoetst aan:

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect

5.2.3 Beoordeling

Het bestemmingsplan is conserverend van aard: de bestaande situatie wordt grotendeels vastgelegd. Voor de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt moet worden beoordeeld of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

1. Kenmerken van het project

De huidige bebouwing in het plangebied is in gebruik als bedrijf en kantoor. Er is een beperkt aantal woningen aanwezig. Het bestemmingsplan voorziet in een aantal ontwikkelingen. De ontwikkeling op Karperweg 33 betreft de sloop van een bestaand bedrijfspand op Karperweg 33 en oprichting van een bedrijfsverzamelgebouw van vier bouwlagen met parkeren op de begane grond en ateliers op de verdiepingen (totaal 377 m² bvo). De ontwikkeling op Karperweg 35 betreft de vervanging van de bestaande verouderde 50/10kV transformatoren van 15 MVA door nieuw(er) 40 MVA transformatoren. De transformatoren worden in nieuw te bouwen transformatorcellen geplaatst.

Voor een aantal bedrijfslocaties in het plangebied is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee een beperkte functieverruiming (consumentverzorgende dienstverlening, detailhandel en horeca) mogelijk wordt. Voorwaarde voor het toepassen van deze wijzigingsbevoegdheid is onder meer dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig mag worden aangetast en er geen sprake mag zijn van een onevenredige verkeeraanttrekkende werking. Wel dienen in dit stadium de milieugevolgen van deze mogelijke functieverruiming op hoofdlijnen te worden beoordeeld.

2. Plaats van de projecten

Het plangebied is in de provinciale structuurvisie aangewezen als bestaand bebouwd gebied en ligt te midden van gemengde bebouwing in de omgeving met wonen en werken, nabij de Amstelveenseweg. Met uitzondering van Park Schinkeleilanden, dat is aangewezen als Hoofdgroenstructuur, komen er geen bijzondere beschermde gebieden voor in de omgeving. Direct ten noorden van het plangebied ligt het Havenstraatterrein, dat is aangewezen als transformatiegebied voor wonen en werken.

3. Kenmerken van het potentiële effect

De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt zorgen voor een zeer geringe verkeersaanttrekkende werking die niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting ter plaatste. Aangezien het bedrijfsverzamelgebouw een dusdanig beperkt brutovloeroppervlak heeft kan geconcludeerd worden dat het aantal werknemers ook beperkt zal zijn. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige of luchtkwaliteitsgevoelige functies mogelijk. De nieuw te plaatsen transformatoren en het nieuwe cellengebouw, waarin de trafo's worden geplaatst, zorgen voor een geluidsreductie ten opzichte van de huidige situatie.

In de buurt van het plangebied bevindt zich in de huidige situatie een risicobron met betrekking tot externe veiligheid: het tankstation aan de Havenstraat. Aangezien de milieuvergunning is aangepast en het LPG tankstation binnen enkele jaren in het kader van de ontwikkeling van het Havenstraatterrein wordt gesaneerd, vormt deze bron geen belemmering voor de ontwikkelingen in het plangebied. Voor het bedrijf op het Havenstraatterrein met munitieopslag, geldt dat deze gezien de richtafstand van 8 meter geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Rondom het transformatorstation en enkele hoogspanningskabels is op sommige plaatsen sprake van een overschrijding van de richtwaarde voor magnetische veldsterkte. Het bestemmingsplan maakt echter geen

gevoelige bestemmingen mogelijk, zodat magnetische veldsterkte geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan vormt.

Er worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt waarbij negatieve gevolgen zullen optreden voor bodem of waarvoor sanering noodzakelijk is. De ontwikkelingen hebben geen negatieve gevolgen voor waterkering, oppervlaktewater of waterkwaliteit. Natuurgebieden liggen op grote afstand van het plangebied. Indien voorafgaand aan eventuele sloopwerkzaamheden verblijfplaatsen van vleermuizen in het gebied worden aangetroffen, zullen mitigerende maatregelen genomen moeten worden in de vorm van het voorzien in nieuwe verblijfplaatsen.

Zoals blijkt uit paragraaf 5.1 geldt er een lage archeologische verwachtingswaarde voor het plangebied. In het plangebied bevinden zich geen cultuurhistorisch waardevolle gebouwen die via het bestemmingsplan beschermd moeten worden.

In de navolgende paragrafen wordt aangetoond dat de ontwikkelingen geen significant negatieve milieu-effecten met zich meebrengen.

5.2.4 Conclusie

Toetsing van onderhavig bestemmingsplan aan de criteria van Bijlage III van de Europese m.e.r. richtlijn leidt tot de conclusie dat de beoogde ontwikkelingen die op grond van dit bestemmingsplan mogelijk zijn per saldo geen of weinig milieugevolgen zullen hebben. Daarom is voor het betreffende bestemmingsplan geen verdere m.e.r.-beoordeling nodig.

5.3 Milieuzonering

5.3.1 Inleiding

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieu-belastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Om gevoelige bestemmingen toe te kunnen staan dient niet alleen rekening te worden gehouden met de milieuhinder veroorzaakt door reeds bestaande bedrijven, maar ook met de te verwachten milieuhinder van nieuwe bedrijven. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

5.3.2 Systematiek milieuzonering

Voor het bepalen van de milieuzonering is gebruik gemaakt van de geactualiseerde handreiking Bedrijven en milieuzonering (maart 2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). In deze publicatie worden richtafstanden gegeven tussen hinderveroorzakende bedrijven en woningen. De potentiële hinder wordt aangegeven op basis van de aspecten geur, geluid, gevaar en stof. De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de Staat van bedrijfsactiviteiten, de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan.

De richtafstanden geven voor gemiddelde bedrijfssituaties aan op welke afstand geen hinder is te verwachten en zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. Bedrijven zijn ingedeeld in categorieën oplopend naarmate de potentiële milieuhinder toeneemt (bedrijven uit een hogere milieu-categorie zijn toegestaan): zie figuur 5.5. Het omgevingstype speelt hierbij een rol: de afstanden worden in

beginsel gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk. Er kan echter ook sprake zijn van een gemengd gebied (diverse functies naast elkaar). In dat geval kan de richtafstand met een stap verlaagd worden. De richtafstanden zijn indicatief: afwijken is mogelijk, mits goed gemotiveerd.

Milieucategorie	Richtafstand rustige woonwijk (m.)	Richtafstand gemengd gebied (m.)
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

5.5 - Tabel richtafstanden VNG

5.3.3 Milieuzonering plangebied

Algemeen

In het bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o., het vorige bestemmingsplan voor het grootste deel van het plangebied, is de bedrijvenlijst voor gemengde gebieden gehanteerd. Op de lijst komen enkele bestaande bedrijven in het plangebied niet voor omdat het slechts een beperkt aantal bedrijfstypen bevat. Op grond van dat bestemmingsplan waren uitsluitend bedrijven uit milieucategorie 1 en 2, voorzien van een 'A', toegestaan. Om enkele bestaande bedrijven te kunnen voorzien van een maatwerkbestemming, bij recht meer bedrijfstypen toe te kunnen staan en onder voorwaarden bedrijven uit milieucategorie 3.1 toe te staan is het wenselijk om een andere bedrijvenlijst toe te passen, te weten die voor bedrijventerreinen.

Het plangebied ligt binnen de ring van Amsterdam en heeft hoofdzakelijk een bedrijfsfunctie. In de directe omgeving van het plangebied is sprake van een stedelijk gemengd gebied. De richtafstanden voor een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd (zie figuur 5.5). Om te garanderen dat het woon- en leefklimaat in de omgeving niet wordt aangetast, worden in principe bedrijven uit maximaal milieucategorie 3.1 toegestaan.

Bedrijven uit categorie 3.1 zijn onder de volgende voorwaarden toegestaan:

- maximum milieucategorie ten aanzien van de aspecten gevaar, geur en stof: 2;
- de bedrijfsactiviteiten vinden niet plaats tijdens de nachtperiode;
- de bedrijfsactiviteiten vinden hoofdzakelijk inpandig plaats;
- het bedrijf heeft geen gemeenschappelijke muur of vloer/plafond met een geluidsgevoelige functie.

Uitgangspunt in het bestemmingsplan is dat de milieuruimte van de aanwezige bedrijven in het plangebied wordt gerespecteerd. De milieuruimte van de bedrijven in het plangebied is echter niet onbegrensd. In het bestemmingsplan dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook rekening te worden gehouden met de milieubelasting op de nabijgelegen woonbebouwing. Het toestaan van een hogere milieucategorie dan 3.1 is vanwege de afstand tot de dichtstbijzijnde woningbouw en met het oog op de beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein niet wenselijk. Met het toestaan van maximaal milieucategorie 3.1 wordt voldoende ruimte geboden voor de vestiging van stadsverzorgende bedrijven. Voor het transformatorstation en de ambulancepost geldt een uitzondering en zijn als zodanig bestemd.

Transformatorstation Liander

In het 50 kV station van Liander op Karperweg 35, dat valt onder het Activiteitenbesluit, wordt elektriciteit met een hoge spanning omgezet naar elektriciteit met een lagere spanning waarna het verder de wijk in wordt gebracht. In de huidige situatie valt het station op basis van de VNG lijst met drie transformatoren van 15 MVA in categorie 3.1 (SBI code 4035.C2: elektriciteitsdistributiebedrijven met transformatorvermogen van 10-100 MVA), waarbij een richtafstand naar gemengd gebied geldt van 30 meter. Het 50 kV station voldoet echter niet aan de voorwaarden voor milieucategorie 3.1. In de toekomstige situatie worden de huidige transformatoren vervangen door nieuw(er)e transformatoren van maximaal 40 MVA, waarmee het station komt te vallen onder SBI code 4035.C3, waarbij het vermogen 100-200 MVA is. Daarmee komt het station te vallen in categorie 3.2 (richtafstand gemengd gebied 50 meter).

Maatgevend is het milieuaspect geluid. Met de beoogde vervanging van de oude transformatoren, de plaatsing in een gesloten gebouw en zo nodig het aanbrengen van isolatieroosters is sprake van een aanzienlijke reductie van de huidige geluidsbelasting. De feitelijke en vergunde geluidruimte zorgt er voor dat het bedrijf in praktijk niet conflicteert met de nabijgelegen (bestaande) woningbouw. Bovendien staat vanuit veiligheids- en leveringszekerheidsoogpunt altijd één transformator op standby om in te kunnen schakelen wanneer er een calamiteit met een van de andere transformatoren is. Het gelijktijdig in te schakelen vermogen van station Karperweg is hiermee dus feitelijk maximaal 80 MVA.

Voor het milieuaspect gevaar geldt in de nieuwe situatie een richtafstand van 30 meter tot gemengd gebied. Dit houdt verband met het brand- en explosiegevaar van een transformator als gevolg van overhitting. De transformatoren staan op ruime afstand van de bestaande woningbouw, zodat gemotiveerd afwijken van de richtafstand niet nodig is.

Naast geluid en gevaar spelen bij het transformatorstation magnetische veldsterkten een rol. Dit is weliswaar geen criterium bij het bepalen van de richtafstand VNG, maar vanuit eisen van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om ook hiervoor de richtafstand te bepalen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.8, waaruit blijkt dat magnetische veldsterkten vanwege het 50 kV-station geen belemmering vormen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Ambulance Amsterdam

Op Karperweg 19-25 is de ambulancepost van Ambulance Amsterdam gevestigd. Een ambulancedienst, vallend onder het Activiteitenbesluit, is niet opgenomen in de VNG bedrijvenlijst, maar is vergelijkbaar met een brandweerkazerne. Een brandweerkazerne valt onder SBI code 7525.8425, milieucategorie 3.1. Daarbij hoort een richtafstand naar gemengd gebied van 30 meter. Geluid is daarbij het maatgevende milieuaspect. Binnen 30 meter afstand van de ambulancedienst zijn al sinds lange tijd bestaande geluidsgevoelige functies aanwezig. Met dit bestemmingsplan wordt de bestaande situatie vastgelegd.

In het bestemmingsplan is een maatwerkbestemming opgenomen voor de ambulancedienst omdat niet aan alle voorwaarden voor categorie 3.1 wordt voldaan. De ambulances rukken namelijk ook 's nachts uit en de ambulancedienst heeft een gemeenschappelijke muur met een geluidsgevoelige functie. Wettelijk gezien dient de sirene bij verlaten van de inrichting aan te gaan, echter uit coulance met de buurt gaat de sirene feitelijk meestal aan op het moment dat de ambulances de Amstelveenseweg op rijden, op afstand van de bestaande woningen in de Karperweg en Karperstraat.

Nieuwe bedrijven

De toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen bedrijf zal in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatst bedrijf. Er kan worden gezien of aanvullende eisen gesteld moeten worden en eventueel de afwijkingsregels kunnen

worden toegepast op grond waarvan een bedrijf voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald.

5.3.4 Conclusie

In het bestemmingsplan wordt door toepassing van milieuzonering gezorgd voor een goed woon- en leefmilieu ter plaatse van bestaande woningen en worden de aanwezige bedrijven niet in hun functioneren belemmerd. In het plangebied worden uitsluitend bedrijven toegestaan uit milieucategorie 1, 2 en 3.1. Voor bedrijven uit categorie 3.1 gelden voorwaarden. Het transformatorstation van Liander, in de toekomstige situatie een bedrijf uit milieucategorie 3.2, overschrijdt de ter plaatse toegestane maximale milieucategorie. Dit bedrijf krijgt een maatbestemming, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld. Ook voor de ambulancepost geldt een uitzondering, aangezien die in de huidige en toekomstige situatie niet aan alle voorwaarden van milieucategorie 3.1 voldoet.

5.4 Geluid

5.4.1 Inleiding

Het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid bevindt zich op een locatie die, zoals op zoveel plaatsen in de stad, geluidsbelast is. Bij het aspect geluid in het bestemmingsplan gaat het om het ruimtelijk mogelijk maken van aan de ene kant bronnen van geluid (zoals industrie, spoor- en wegverkeer) en aan de andere kant bestemmingen die juist bescherming behoeven (zoals woningen). Ten behoeve van de vervanging van de transformatoren is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, dat als bijlage 3 bij de plantoelichting is gevoegd.

5.4.2 Toetsingskader

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh), die vanaf 1979 gefaseerd in werking is getreden, heeft tot doel het voorkomen en beperken van geluidhinder. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van regels ter voorkoming en bestrijding van geluidhinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer.

In de Wgh is het begrip zone geïntroduceerd om de kans op geluidsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen. Een zone kan worden gezien als een aandachtsgebied voor geluid langs of rond een geluidsbron, waarbinnen gestreefd moet worden naar een akoestisch optimale situatie. Met de zonering wordt een koppeling gelegd tussen de geluidhinderbestrijding en de ruimtelijke ordening. Voor gronden in een geluidszone zijn gelegen moeten bij het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan de daarvoor geldende grenswaarden in acht worden genomen.

De geluidsbelasting wordt gemeten of berekend op de gevel van een woning of een ander geluidsgevoelig object. Voor verschillende bronsoorten (industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer) worden in de Wgh, voor verschillende situaties, de ten hoogste toelaatbare (waarde van de) geluidsbelasting aangegeven. Daarbij is steeds sprake van een voorkeursgrenswaarde en een bovengrens, de maximale grenswaarde. Het bevoegd gezag kan ook krachtens de Wet geluidhinder een zogenaamde hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde vaststellen. Die vast te stellen hogere waarden mogen niet hoger zijn dan de maximale grenswaarden. In principe moet er echter altijd naar worden gestreefd de voorkeursgrenswaarde aan te houden.

Slechts in onderstaande gevallen kan gemotiveerd, en zo min mogelijk, gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om hogere grenswaarden vast te stellen voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten:

- Indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige functies tot de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn.

- Indien geluidsmaatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoet.

Voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld geldt op grond van het Bouwbesluit een binnengrenswaarde van 35 dB(A) voor industrielawaai en 33 dB voor wegverkeerslawaaï. Bij het verlenen van omgevingsvergunningen zal hierop worden getoetst.

Wet milieubeheer

Op bedrijven is de Wet milieubeheer (Wm) van toepassing, waarin ook het geluidsaspect wordt geregeld. De grotere bedrijven zijn vergunningplichtig krachtens de Wm, waarbij aan de vergunning voorschriften ter voorkoming en beperking van geluidhinder kunnen worden verbonden. Voor bedrijven op niet-gezoneerde bedrijventerreinen, zoals het plangebied, wordt uitgegaan van een grenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van geluidsgevoelige objecten. Daarnaast biedt het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer het bevoegd gezag de mogelijkheid voor een inrichting afwijkende grenswaarden vast te stellen.

Het merendeel van de (kleinere) bedrijven is niet vergunningplichtig krachtens de Wm, maar daarop is het Besluit Algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) van toepassing. In dit besluit zijn ook ten aanzien van geluid algemene regels geformuleerd, die in het algemeen neerkomen op een maximaal toegestane geluidsbelasting van 50 dB(A) ter plaatse van geluidsgevoelige objecten danwel op 50 meter afstand van de grens van de inrichting als er daarbinnen geen geluidsgevoelige objecten aanwezig zijn.

5.4.3 Onderzoekresultaten

Geluidsgevoelige functies

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen als bedoeld in de Wet geluidhinder mogelijk. Een toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder is derhalve niet nodig. Het bestemmingsplan legt wat betreft reeds aanwezige geluidsgevoelige functies uitsluitend de bestaande situatie vast. Volledigheidshalve wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening een beoordeling gegeven van het geluidsniveau in het plangebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in weg- en railverkeersgeluid, industriegeluid en overige geluidsbronnen.

Weg- en railverkeersgeluid

Het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid ligt buiten de geluidszone van de snelweg A10 en de spoorweg, zodat toetsing aan de wettelijke grenswaarden niet nodig is. In het kader van het bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. is voor dat plangebied de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer bepaald. Op basis van dat onderzoek is in het kader van dat bestemmingsplan voor de bestaande woningen op Karperstraat 8-10 vanwege de Amstelveenseweg een hogere grenswaarde van 53 dB vastgesteld. Voor de overige bestaande woningen in het plangebied geldt dat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, mede dankzij het afschermende woonblok langs de Amstelveenseweg.

Industriegeluid

Het bestemmingsplangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid ligt buiten de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein Schinkel. In het plangebied en in de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich uitsluitend bedrijven die niet zoneringsplichtig zijn. In het plangebied bevinden zich wel bedrijven die mogelijk geluidhinder kunnen veroorzaken voor bestaande geluidsgevoelige bestemmingen in het plangebied. Dit betreft het transformatorstation van Liander (Karperweg 35) en de ambulancepost van Ambulance Amsterdam (Karperweg 19-25).

Het transformatorstation van Liander valt onder het Activiteitenbesluit, op grond waarvan het station moet voldoen aan de 50 dB(A) op de gevels van bestaande woningen. In het kader van de beoogde vervanging van transformatoren heeft Liander akoestisch onderzoek laten doen (zie bijlage 3). In dat onderzoek is gerekend

met het hergebruiken van vrijkomende bestaande (maar nieuwere) transformatoren van een ander transformatorstation. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat zal worden voldaan aan de standaardgrenswaarde op de dichtstbijzijnde bestaande woningbouw. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een worst case, aangezien hoogstwaarschijnlijk nieuwe transformatoren worden geplaatst. De plaatsing van nieuwe in plaats van bestaande transformatoren leidt immers tot een lagere geluidsbelasting.

Ambulancedienst Amsterdam valt ook onder het Activiteitenbesluit en bestaat uit een kantoor, garage en ambulancezorg. De inrichting heeft twee uitgangen (roldeuren) voor in- en uitrijdende ambulances. Er zijn geen maatwerkvoorschriften van kracht waarbij het gebruik van de sirene van uitrukkende ambulances geregeld wordt. Voor de ambulancepost geldt dat ook voldaan moet worden aan de 50 dB(A) op de gevels van bestaande woningen. Wettelijk dient de sirene aan te gaan bij het verlaten van de inrichting. In de praktijk gaat de sirene meestal aan ter hoogte van de kruising Karperweg en Amstelveenseweg.

Overige geluidsbronnen

In en nabij het plangebied zijn nog enkele andere geluidsbronnen aanwezig, die van invloed zijn op het geluidsniveau in het plangebied:

- De museumtram rijdt alleen op zondagen en incidenteel op andere dagen, en dan nog slechts gedurende een beperkt deel van het jaar. De (gemiddelde) geluidbelasting als gevolg van de museumtram op het plangebied is daarmee zeer beperkt.
- Er zal geen sprake zijn van geluidhinder vanwege scheepvaart over de Schinkel en Stadiongracht: het bronvermogen van de schepen is relatief beperkt (op grond van de wet- en regelgeving gelden maximaal toegestane geluidproductie van schepen voor de beroepsvaart en pleziervaartschepen) en de intensiteit is beperkt.
- Luchtvaartgeluid leidt dan ook niet tot een onaanvaardbare geluidsbelasting in het plangebied. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit gelden rondom de luchthaven beperkingen voor het realiseren van geluidsgevoelige functies (zie verder 5.13): het plangebied ligt buiten deze wettelijke beperkingenzone voor geluid.
- In het Olympisch stadion, ten zuiden van het plangebied, worden sportieve en culturele evenementen in de open lucht georganiseerd. Vanwege geluid geldt een indicatieve richtafstand van 100 meter aan te houden. De afstand tot het plangebied bedraagt circa 300 meter, zodat geen rekening hoeft te worden gehouden met geluidhinder afkomstig van het Olympisch stadion.

5.4.4 Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan voorziet in het vastleggen van de bestaande situatie, de realisatie van een bedrijfsverzamelgebouw, de aanpassing van een transformatorstation en een beperkte functieverruiming ten behoeve van de realisatie niet geluidsgevoelige functies. Daarmee vormt geluid geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Inleiding

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 en buisleidingen). In het kader van de bestemmingsplannen Havenstraatterrein en Olympisch Stadion e.o. is recent onderzoek gedaan naar externe veiligheid in en rondom het plangebied. Deze onderzoeksresultaten zijn actueel en daarmee goed bruikbaar voor onderhavig bestemmingsplan. Aanvullend is in het kader van voorliggend bestemmingsplan een

kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd ten behoeve van de beoordeling van het groepsrisico. Dit onderzoek is als bijlage 4 toegevoegd.

5.5.2 Toetsingskader

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniak-koelinstallaties en chemische fabrieken.

Bij externe veiligheid 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 PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. 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.

Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Aan grenswaarden moet altijd worden voldaan, van richtwaarden kan om gewichtige redenen worden afgeweken. Bij vaststelling van een bestemmingsplan moet aan de grenswaarde worden voldaan en met de richtwaarde rekening worden gehouden. Op basis van het Bevi geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. Er dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke basis een bepaald groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

Het Bevi bevat de normstelling op het gebied van externe veiligheid van inrichtingen en richt zich daarbij op de aspecten vergunningverlening en ruimtelijke ordening. Ook bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen. Voor nieuwe situaties geldt voor het PR, op basis van de nota *Omgaan met risico's*, in principe een norm van 10^{-6} per jaar en voor bestaande situaties 10^{-5} per jaar. Voor het GR worden als norm genoemd:

- 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, spoor- en rijkswegen opgenomen. 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. Evenals volgens het Bevi geldt op basis van de circulaire bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het GR nog buiten deze 200 meter strekken.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Met ingang van 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het

Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van de normen voor het PR en GR is aangesloten op de normstelling in het Bevi. Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingplan worden getoetst aan de normen voor het PR. Tevens moet het GR in het invloedsgebied van de buisleiding worden verantwoord. Een deel van de verantwoording GR (i.c. onderzoek naar maatregelen ter beperking van het GR) kan achterwege worden gelaten indien:

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100 procent is, of;
- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of;
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10 procent en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Uitvoeringsbeleid externe veiligheid Amsterdam

Het uitvoeringsbeleid, op 5 juni 2012 door het college van B&W vastgesteld, 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, zoals gesteld in het duurzaamheids-programma 2011-2014. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. 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.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn waarbij voor nieuwe situaties met overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico als specifieke beslispunten worden voorgelegd aan het college van B&W. Reeds bekende overschrijdingen langs de Ringweg A10-Zuid en -West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

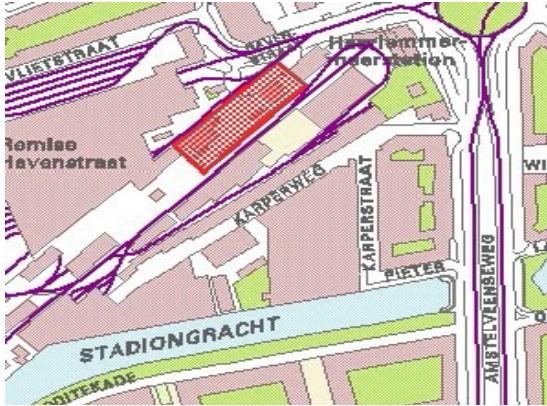
Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe 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 van het uitvoeringsbeleid moet worden voorgelegd aan het college van B&W.

5.5.3 Onderzoekresultaten

Nabij het plangebied bevindt zich een aantal bedrijven met gevaarlijke stoffen. Naast deze risicovolle inrichtingen wordt ook het transport van gevaarlijke stoffen beschouwd.

LPG Tankstation Auto Hennis B.V.

Binnen het plangebied ligt aan de Havenstraat het LPG-tankstation Auto Hennis BV (zie figuur 5.6). Bij het vaststellen van bestemmingsplannen dient voor LPG-tankstations te worden voldaan aan de bepalingen van het Bevi en de risicoafstanden uit de Revi. Het vaststellen van een bestemmingsplan wordt in principe op grond van het Bevi gezien als een nieuwe situatie, ook al wordt feitelijk de bestaande situatie vastgelegd (conserverend bestemmingsplan). Voor nieuwe situaties bij LPG-tankstations met een maximale LPG-doorzet vanaf 1000 m³/jaar zou voor PR 10⁻⁶ in principe een afstand van 110 meter gelden.



5.6 - Ligging tankstation Havenstraat

De opslag van LPG is veiliger geworden, omdat er onder andere hittebestendige coatings op de tankauto's zijn aangebracht. Door een aanpassing van de milieuvergunning, vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan, is de maximale doorzet van LPG bij het tankstation beperkt tot maximaal 1000 m³ per jaar. De huidige feitelijke doorzet bedraagt circa 540 m³ per jaar. Als gevolg daarvan is de PR risicocontour verkleind van 110 naar 45 meter. Daarmee kan de risicocontour, zoals opgenomen in het bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o., voor zover gelegen in het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid, worden verwijderd. Omdat het plangebied buiten de PR 10⁻⁶ contour ligt is toetsing aan de contour niet meer aan de orde. In het plangebied worden overigens geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk gemaakt.

In het kader van de beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein, waar het tankstation is gevestigd, zal het tankstation geheel worden gesaneerd. Met de eigenaar van het tankstation zijn afspraken gemaakt ter beëindiging van de huurovereenkomst. Per 30 juni 2011 is de huurovereenkomst beëindigd maar sindsdien wordt het tankstation gedoogd. Op het moment dat de gemeente de grond daadwerkelijk nodig heeft moet de eigenaar het terrein binnen leeg opleveren (naar verwachting in 2016). Tot het moment van ontruiming is er echter nog sprake van een tijdelijke situatie met risico's. Om die reden is onderzoek gedaan naar het groepsrisico (zie bijlage 4).

Ten aanzien van het verantwoorden van het groepsrisico geldt een invloedsgebied met een afstand van 150 meter vanaf het vulpunt. Dit invloedsgebied overlapt voor een klein gedeelte het plangebied. Het groepsrisico is in 2009 berekend door de toenmalige Dienst Milieu en Bouwtoezicht op basis van toen aanwezige bebouwing. In 2014 is dit onderzoek geactualiseerd. Daaruit blijkt dat het groepsrisico, ook na het beperken van de LPG doorzet in de milieuvergunning, boven de oriëntatiewaarde ligt. Dit komt door de vele bebouwing rondom het tankstation. Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van aard en maakt uitsluitend de nieuwbouw van een bedrijfsverzamelgebouw met een beperkt bruto vloeroppervlak mogelijk. De personen-dichtheid zal als gevolg van het bestemmingsplan minimaal toenemen, waardoor het bestemmingsplan beperkt invloed heeft op het groepsrisico. Het bevoegd gezag beoordeelt de situatie vanuit risico-oogpunt als aanvaardbaar. Ruimtelijke maatregelen of voorschriften om het groepsrisico verder te beperken worden, met oog op de verminderde doorzet en de aanstaande sanering, niet opportuun geacht.

De brandweer Amsterdam-Amstelland is in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen: zij beoordelen de externe veiligheidsrisico's als aanvaardbaar en zijn positief over de beoogde maatregelen die voor externe veiligheidswinst zorgen (zie bijlage 5). Dit is in lijn met het eerdere advies in het kader van bestemmingsplan Olympisch Stadion e.o. (18 oktober 2012). Het tankstation en nabijgelegen objecten zijn van meerdere kanten goed te benaderen in het geval van een eventuele calamiteit. In het plangebied bevinden zich geen gebouwen of functies speciaal bedoeld voor minder zelfredzame personen als kinderen, ouderen of zieken. Ten aanzien van bereikbaarheid en zelfredzaamheid zijn in het plangebied derhalve geen problemen te verwachten.

Tramremise en werkplaats

Nabij het plangebied ligt aan de Havenstraat de GVB tramremise met werkplaats. Ter plaatse vindt een kleine hoeveelheid opslag van gasflessen plaats. De risico's vanwege deze inrichting vallen onder het regime van het Activiteitenbesluit (niet onder het Bevi) en zijn dermate beperkt dat geen nader onderzoek noodzakelijk is naar de externe veiligheidsrisico's in het kader van dit plan.

Opslag munitie

In loods 7 op het Havenstraatterrein is een bedrijf gevestigd dat munitie heeft opgeslagen. Het gaat om 250 duizend stuks patronen, twee rollen slagsnoer en zes kilogram zwart buskruit. Op grond van het Activiteitenbesluit geldt een afstandscriterium van de opslagbron tot kwetsbare en beperkte kwetsbare objecten. In artikel 4.4 van het Activiteitenbesluit is een afstandseis opgenomen van 8 meter bij de opslag van meer dan 10.000 patronen voor vuurwapens. Gezien de afstand tot het plangebied vormt dit geen probleem.

Vuurwerk verkooppunten Stadionweg en Hoofddorplein

Beide vuurwerk verkooppunten liggen op geruime afstand van het plangebied. De vuurwerk verkooppunten hebben een bewaarplaats waarin maximaal 1200 kilogram consumentenvuurwerk mag worden opgeslagen. Binnen het bestemmingsplan moet daarom, gemeten vanaf de bewaarplaats in voorwaartse richting, tot een kwetsbaar object en een geprojecteerd kwetsbaar object een veiligheidsafstand van ten minste 8 meter in acht te worden genomen. Er is geen overlap tussen de veiligheidsafstand en het plangebied.

Vaarroute Westpoort - Schiphol

Vanaf industrieterrein Westpoort naar Schiphol vindt transport plaats van kerosine door ondergrondse buisleidingen. Indien het transport van kerosine niet plaats kan vinden door die buisleidingen wordt de kerosine per schip getransporteerd over de Schinkel. Dit vindt incidenteel plaats. De vaarroute is niet aangewezen als transportroute Water van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Daarom zijn er geen risicocontouren voor PR 10^{-6} of GR van toepassing voor deze vaarweg. In de ruimtelijke onderbouwing hoeven geen bepalingen te worden opgenomen met betrekking tot externe veiligheidsrisico's bij transport over het water omdat er geen relevante risico's aanwezig zijn.

Transport door lucht, buisleidingen, weg en spoor

Vanuit transport door lucht, buisleidingen of over weg en spoor komen geen externe veiligheidsrisico's naar voren. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

5.5.4 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe kwetsbare objecten in de zin van het Bevi mogelijk. Er wordt uitsluitend een nieuw beperkt kwetsbaar object, te weten een bedrijfsverzamelgebouw, toegestaan. Als gevolg van de beperking van de doorzet van LPG in de milieuvergunning van het LPG tankstation op de Havenstraat is de PR 10^{-6} contour kleiner geworden en buiten het plangebied komen te liggen. Het bevoegd gezag accepteert het groepsrisico, ook al is sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Het bestemmingsplan zorgt immers voor een minimale verandering en het risico wordt geheel weggenomen op het moment dat het tankstation binnenkort wordt gesaneerd in het kader van de ontwikkeling van het Havenstraatterrein. Overige bronnen leiden niet tot externe veiligheidsrisico's. Externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 Inleiding

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. Door een

project mogen de normen voor luchtkwaliteit niet overschreden worden of, in geval van een bestaande overschrijding, niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om luchtkwaliteitgevoelige bestemmingen (scholen, kinderdagverblijven, verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen) te realiseren op locaties waar de luchtkwaliteit slecht is.

5.6.2 Toetsingskader

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 opgenomen. De wet voorziet onder meer in het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip 'niet in betekenende mate' (nibm) en gebiedssaldering. Als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het vaststellen van een bestemmingsplan:

1. het bestemmingsplan niet leidt tot een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden voor stikstofoxide (NO₂) of fijn stof (PM₁₀);
2. de luchtkwaliteit als gevolg van het bestemmingsplan (al dan niet per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. het bestemmingsplan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
4. het bestemmingsplan past binnen het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, 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 fijn stof (PM₁₀) van belang.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

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

Als een project voor een stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂. De belangrijkste aangewezen categorieën voor de zogeheten 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 bvo van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling).

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht te verbeteren door bestaande knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit op te lossen. Als Amsterdam zich verder wil ontwikkelen door het realiseren van nieuwe bouwprojecten, dan moet er voldoende (milieu)ruimte worden geschapen. Amsterdam houdt binnen het Actieplan vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad, verbetering van het stedelijk functioneren door een grotere concentratie van de functies wonen, werken en recreëren. Daarnaast houdt Amsterdam vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het Hoofdnet Auto.

Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

In aansluiting op het nationale Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit heeft de gemeente Amsterdam, in aanvulling op het Actieplan Luchtkwaliteit, de aanpak met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen) vastgelegd in een richtlijn. Uitgangspunt van deze richtlijn is dat 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. Een ander uitgangspunt uit de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal, binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg worden geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijnsbebouwing worden geprojecteerd (zie figuur 5.7).



5.6.3 Onderzoeksresultaten

Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid betreft een overwegend conserverend plan, waarin weinig nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. De bestaande functies worden positief bestemd in het plan. Eventuele functiewijzigingen die in het plangebied worden mogelijk gemaakt leiden tot een zeer beperkte toename van verkeer en daarmee tot een minimale toename van de uitstoot van fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Bovendien maakt het bestemmingsplan geen projecten mogelijk, die leiden tot een overschrijding van de 3%-grens. Op grond hiervan zal de voorgenomen planontwikkeling niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De Amstelveenseweg, direct ten oosten van het plangebied is een drukke stedelijke weg. Voor deze weg geldt op grond van de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit dat binnen een afstand van 50 meter geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd (zie figuur 5.7). Het plangebied ligt net buiten deze zone en maakt bovendien geen gevoelige bestemmingen mogelijk.

5.6.4 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Bovendien worden met het bestemmingsplan geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Luchtkwaliteit vormt dus geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.7 Kabels en leidingen

5.7.1 Inleiding

In en nabij het plangebied liggen diverse kabels en leidingen. In het kader van de planvoorbereiding is beoordeeld om wat voor kabels en leidingen het gaat en of zij vanwege de ontwikkeling van het plangebied verlegd moeten worden en zo ja onder welke voorwaarden.

5.7.2 Onderzoeksresultaten

In de Karperweg en op het terrein van het transformatorstation Liander liggen diverse hoogspannings (50 kV)- en middenspanningskabels. De aanwezige kabels en leidingen zorgen niet voor beperkingen in het plan-gebied. De ontwikkelaar van het bedrijfsverzamelgebouw zal in het kader van die ontwikkeling afstemmen met Liander over de bouwwerkzaamheden. In het kader van de vervanging van de transformatoren in het transformatorstation van Liander zullen op het terrein zelf enkele kabels moeten worden aangepast en worden aangesloten op bestaande kabels in de openbare ruimte.

5.7.3 Conclusie

De aanwezige kabels en leidingen in en nabij het plangebied vormen geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.8 Magnetische veldsterkte

5.8.1 Inleiding

Rond elektriciteitscentrales, bij stroomverdeelstations, rond het transportnet van bovengrondse en ondergrondse hoogspannings- en middenspanningsleidingen en in de buurt van transformatorhuisjes ontstaan elektromagnetische velden. De magnetische veldsterkte, uitgedrukt in microtesla, is mede afhankelijk van de stroomsterkte, de configuratie en opstelling van de afstand tot de geleiders. Er wordt veel onderzoek gedaan naar effecten van langdurige blootstelling aan magnetische velden in de woon- en werkomgeving. Vanuit onderzoek naar het mechanisme van een mogelijke samenhang tussen blootstelling aan magnetische velden en ziekten en aandoeningen volgt geen duidelijke verklaring voor het gevonden statistische verband.

5.8.2 Toetsingskader

De International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP) heeft richtlijnen opgesteld voor blootstelling aan magnetische velden. De aanbevelingen van de ICNIRP worden onderschreven door de World Health Organization (WHO) en de Nederlandse Gezondheidsraad. Voor 50 Hz magnetische velden volgt uit deze aanbevelingen een grenswaarde van 500 microtesla voor mensen die beroepsmatig langdurig aan magnetische velden worden blootgesteld; voor de hele bevolking geldt een grenswaarde van 100 microtesla. In Europa, dus ook in Nederland, is deze aanbeveling overgenomen. De grenswaarden zijn niet wettelijk verankerd. Wel adviseert de WHO om vanaf een magnetische veldsterkte van 0,4 microtesla kosteneffectieve maatregelen te nemen om de blootstelling van kinderen te beperken. De WHO maakt daarbij geen onderscheid tussen verschillende bronnen van magnetische velden.

Specifiek voor hoogspanningslijnen adviseert de Nederlandse rijksoverheid:

"...om bij de vaststelling van streek- en bestemmingsplannen en van de tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen of van bestaande hoogspanningslijnen, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (de magneetveldzone)".

Het rijksbeleid richt zich uitsluitend op nieuwe situaties rond hoogspanningslijnen. Dat kunnen nieuw te bouwen woningen zijn of nieuw aan te leggen hoogspanningslijnen. De rijksoverheid probeert het beleidsdoel te bereiken door gemeenten en netbeheerders te vragen om geen gevoelige bestemmingen te realiseren binnen een zone langs bovengrondse hoogspanningslijnen waar het magnetische veld gemiddeld over een jaar hoger is dan 0,4 microtesla. Gevoelige bestemmingen zijn plekken waar kinderen normaal gesproken langdurig verblijven, zoals woningen, scholen, crèches en kinderdagverblijven.

Het college van B&W van Amsterdam heeft op 4 juli 2006 beleid vastgesteld voor magnetische velden veroorzaakt door onderstations en transformatorstations in Amsterdam. Dit beleid is gebaseerd op advies van de GGD. Dat advies maakte gebruik van het TNO onderzoek 'Magnetische veldsterkte metingen uitgevoerd rond diverse onderstations te Amsterdam' (d.d. 7 maart 2006). De kern van het collegebeleid is dat kinderen niet langdurig mogen verblijven op plaatsen waar de jaargemiddelde magnetische fluxdichtheid hoger is dan 0,4 microtesla (μT). Dat betekent dat er ook geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd op die plaatsen.

5.8.3 Onderzoekresultaten

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe hoogspanningslijnen of nieuwbouw in de nabijheid van hoogspanningslijnen mogelijk, maar borgt de juridisch-planologische situatie van het bestaande onderstation Karperweg. Het rijksbeleid is dan ook niet van toepassing op deze situatie.

Verder voorziet het bestemmingsplan niet in de vestiging van gevoelige bestemmingen waar kinderen langdurig kunnen verblijven, zoals woningen en scholen. Het bestemmingsplan staat uitsluitend niet gevoelige bestemmingen en reeds bestaande gevoelige bestemmingen toe. Dit betekent dat het bestemmingsplan past binnen het collegebeleid van Amsterdam.

Er is beoordeeld of het bestaande onderstation Karperweg voldoet aan de hierboven beschreven grenswaarde van 100 microtesla. Buiten het station wordt de 100 microtesla grenswaarde niet overschreden. Het onderstation voldoet hiermee aan de (inter)nationale richtlijnen voor magnetische velden. In het kader van de vervanging van de transformatoren op onderstation Karperweg (zie paragraaf 3.5) zullen in het kader van de ontwikkeling van het aangrenzende project Havenstraatterrein nadere metingen naar magnetische veldsterkte worden verricht.

5.8.4 Conclusie

Dit bestemmingsplan voorziet niet in de vestiging van nieuwe gevoelige functies zoals woningbouw en scholen. Het gaat hier uitsluitend om reeds bestaande niet gevoelige functies. Magnetische veldsterkten vormen dus geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.9 Bodem

5.9.1 Inleiding

De milieuhygiënische bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor de gewenste bestemming. Bij grondroerende werkzaamheden (bijvoorbeeld projectmatige ontgraving, funderingsherstel, nieuwbouw of functiewijziging) binnen het plangebied, zal vooraf de kwaliteit van de bodem in beeld moeten worden gebracht. Of sanering moet plaatsvinden, is afhankelijk van de functie van het perceel en de aard van de aanwezige verontreinigingen. In het kader van het bestemmingsplan voor het aangrenzende Havenstraatterrein is recent uitgebreid bodemonderzoek verricht, waarmee een goed beeld van de bodemkwaliteit in het plangebied is ontstaan.

5.9.2 Toetsingskader

Wet bodembescherming

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb), inclusief aanvullende besluiten, leidend. In de Wet bodembescherming wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wbb kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1986) waarbij er sprake is van een saneringsplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van bodemverontreiniging is de start van de sanering afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst.

Met name de saneringsverplichtingen zijn gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen is flexibel: het is niet altijd nodig de hele verontreiniging aan te pakken door de verontreiniging te ontgraven. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak of isoleren. De wettelijke doelstelling is functiegericht saneren. De Wbb houdt daarnaast rekening met de (im)mobiliteit van de verontreiniging. De bodem wordt geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik, door de blootstelling en de verspreiding van de verontreiniging te beperken en de nodige beheersmaatregelen te treffen. Wanneer economische en maatschappelijke omstandigheden rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

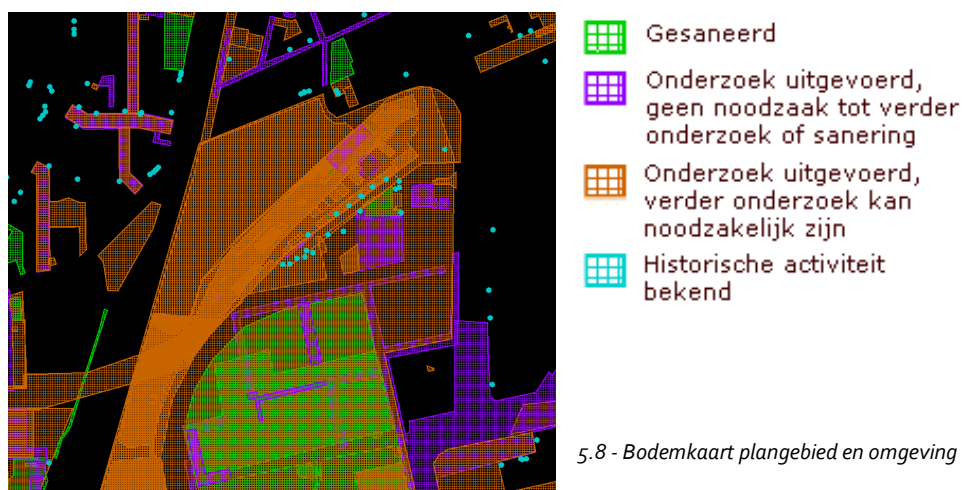
Nota Bodembeheer Amsterdam

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer vastgesteld. In de nota worden normen voor bodemkwaliteit gewaarborgd volgens 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 daadwerkelijke gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging.

Onderdeel van de nota is de bodemkwaliteitskaart, waarop Amsterdam is ingedeeld in zeven zones, gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie. Bij gebruik van de bodemkwaliteitskaart als wettelijk bewijsmiddel bij grondverzet is het in veel gevallen niet nodig een bodemonderzoek uit te voeren.

5.9.3 Onderzoeksresultaten

De bodem in het plangebied bestaat klei/veen op fijn zand (soms lemig). Op het Havenstraatterrein en het westelijke gedeelte van het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid hebben veel brandstof gerelateerde activiteiten plaatsgevonden. Uit eerder verrichte onderzoeken blijkt dat lokaal sterke verontreinigingen met olie in de grond voorkomen en het terrein heterogeen is verontreinigd met metalen en PAK's.



Voor het grootste deel van het plangebied geldt dat uit onderzoek is gebleken dat nader onderzoek noodzakelijk kan zijn (zie kaart bodemloket, figuur 5.8). Voor de locatie Karperstraat 8-10 is gebleken dat geen nader onderzoek of sanering noodzakelijk is. Ten behoeve van de ontwikkeling van het hoofdkantoor van Ambulance Amsterdam (Karperweg 19-25) en de woningen in hetzelfde complex langs de Karperstraat is de bodem gesaneerd.

In beginsel is geen bodemonderzoek noodzakelijk wanneer een bestemmingsplan betrekking heeft op vastlegging van een bestaande situatie. Voorliggend bestemmingsplan betreft in hoofdzaak een conserverend plan en is hoofdzakelijk gericht op het regelen van de bestaande functies in het plangebied. Het bestemmingsplan maakt geen functies mogelijk waarvoor de bodem gesaneerd zou moeten worden. De locatie van het bedrijfsverzamelgebouw heeft reeds een bedrijfsbestemming. Aangezien parkeren in de eerste bouwlaag wordt opgelost, hoeft er bovendien geen grond te worden ontgraven ten behoeve van ondergronds parkeren. Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid moet nader bepaald worden of bodemonderzoek noodzakelijk is. Daarbij is de vraag of de bodem geroerd wordt een belangrijke afweging. Met het gebruik van de huidige bebouwing is hiervan geen sprake. Bij sloop/nieuwbouw kan eventueel nader onderzoek noodzakelijk zijn.

5.9.3 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen functies mogelijk waarvoor het noodzakelijk is de bodem te saneren. Als in geval van sloop/nieuwbouw de grond geroerd wordt is nader bodemonderzoek noodzakelijk. De bodemkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.10 Water

5.10.1 Inleiding

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Daarbij wordt ingegaan op ruimtelijk relevant waterbeleid, taken van de waterbeherende instantie, het overleg met de waterbeherende instantie en het huidige en toekomstige watersysteem. De toetsing van de planbeschrijving aan het relevante waterbeleid en waterregelgeving is beschreven in paragraaf 4.9. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen in beschouwing worden genomen bij ruimtelijke plannen en besluiten. In het kader van bestemmingsplan Havenstraatterrein is geohydrologisch onderzoek gedaan, dat ook belangrijke informatie voor dit bestemmingsplan bevat. Om die reden is dit onderzoek als bijlage 7 bij de plantoelichting gevoegd.

5.10.2 Oppervlaktewater

Waterkeringen

Uit de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi- en Vecht blijkt dat in het plangebied geen waterkeringen aanwezig zijn (zie figuur 5.9). De Amstelveenseweg, ten oosten van het plangebied, is een secundaire indirecte waterkering (verholen). Ten zuiden en westen van het plangebied bevinden zich poldergemalen (geel vierkant).



Figuur 5.9 - Uitsnede kaart Keur AGV

Watersysteem

Het plangebied maakt deel uit van de Stadsboezem Amsterdam. Uit de Keur van het waterschap Amstel, Gooi- en Vechtstreek blijkt dat in het plangebied geen waterkeringen, sluizen of gemalen aanwezig zijn. In en nabij het plangebied bevindt zich oppervlaktewater. In het zuidelijk deel van het plangebied bevindt zich de Stadiongracht. Ten westen van het plangebied bevindt zich de Schinkel. Beide hebben een waterpeil van NAP -0,40 m. De Stadiongracht heeft een bodemhoogte van NAP -2,40 m., de Schinkel heeft een bodemhoogte van NAP -3,10 m. Verder ten noordoosten van de locatie bevindt zich het Vondelpark met diverse vijvers.

Watercompensatie

Als gevolg van de aanleg van extra verharding (zoals bebouwing of wegen) neemt de belasting op het oppervlaktewatersysteem toe aangezien er minder neerslag naar het grondwater infiltreert. Om wateroverlast te voorkomen moet de extra belasting van het watersysteem gecompenseerd worden met de aanleg van extra waterberging. Hoogheemraadschap AGV hanteert hierbij de vuistregel dat bij aanleg van 1.000 m² extra verharding gecompenseerd moet worden door de aanleg van extra oppervlaktewater ter grootte van 10 procent van het oppervlak van de extra verharding of alternatieve vormen van berging. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Het plangebied betreft een bestaande bebouwd gebied, dat reeds grotendeels is verhard. Het bestemmingsplan maakt ten opzichte van de vigerende plannen geen nieuwe verharding mogelijk. Er zal dan ook geen sprake zijn van een toename van verharding. Ook maakt het bestemmingsplan het niet mogelijk om bestaand oppervlaktewater van de Stadiongracht te dempen. Om voornoemde redenen is watercompensatie in het kader van het bestemmingsplan niet noodzakelijk.

Riolering

Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in principe niet toegestaan. Het aanwezige gescheiden stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig. Bij een gescheiden rioleringsstelsel wordt het regenwater gescheiden gehouden van het afvalwater.

Waterkwaliteit

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodem tegen te gaan wordt het gebruik van uitlogende materialen tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen van uit het beleidsdocument 'Breed Water - plan gemeentelijke watertaken 2010-2015' van Waternet worden gevolgd (geen gebruik van PAK, lood, zink en koper). Bij het beheer zal ook zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater.

Nautiek

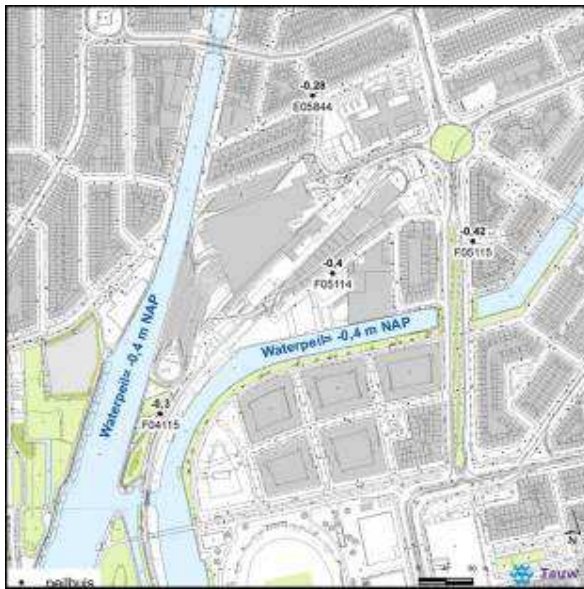
Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. De Stadiongracht is opgenomen in de Regeling doorvaartprofielen van de gemeente Amsterdam. Op basis hiervan geldt dat een minimum doorvaartprofiel van 13 meter en minimum doorvaarthoogte gegarandeerd moeten zijn. Het bestemmingsplan voorziet niet in een aanpassing van deze profielen.

5.10.3 Grondwater

De stroming van het freatisch grondwater is hoofdzakelijk richting de Stadiongracht en de Schinkel. Op de grenzen van het plangebied vindt afstroming plaats naar de dieper gelegen polders. In verticale richting is sprake van inzigging naar het eerste watervoerend pakket, waarvan de stijghoogte en de grondwaterstroming wordt bepaald door de diep gelegen Haarlemmermeerpolder.

Aangezien het waterpeil NAP -0,4 m is, kan uit de gemeten grondwaterstanden worden afgeleid dat er weinig

opbolling van de grondwaterstand is (zie figuur 5.10). Opbolling van de grondwaterstand is het gevolg van infiltrerend neerslagoverschot. De oorzaak van deze geringe opbolling is waarschijnlijk de grote hoeveelheid aan verhard oppervlak ter plaatse van het schiereiland, waardoor er weinig neerslag in de bodem infiltreert.



5.10 - Peilbuizen grondwaterstanden

Ondergronds bouwen mag geen belemmering vormen voor de vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt de gemeentelijke grondwaternorm conform het beleidsdocument Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 en moet met een geohydrologisch onderzoek worden aangetoond dat de grondwaterstand in omliggende gebieden niet verslechtert.

Op basis van het geohydrologisch onderzoek Havenstraatterrein, waar rekening wordt gehouden met de realisatie van ondergrondse parkeergarages, is geconcludeerd dat als gevolg van de toename aan onverhard oppervlak in het kader van de herontwikkeling van het Havenstraatterrein de grondwaterstand met 0,05 tot 0,25 m stijgt bij een extreme bui. Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid voorziet in principe niet in ondergronds bouwen. Uitzondering vormt vervanging van een reeds bestaande kabelkelder onder de nieuw te bouwen transformatorcellen bij het 50 kV-station Karperweg. Voor de realisatie van nieuwe kelders en souterrains en het vergroten van bestaande kelders en souterrains is in de planregels als eis opgenomen dat nader geohydrologisch onderzoek nodig is om de gevolgen voor het grondwater te beoordelen.

5.10.4 Conclusie

Omdat het plangebied in de bestaande situatie reeds grotendeels uit verhard oppervlak bestaat, en het aandeel verhard oppervlak niet toeneemt, is watercompensatie niet aan de orde. Ook de waterkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Voor de realisatie van nieuwe of de vergroting van bestaande kelders en souterrains geldt dat eerst nader onderzoek naar de gevolgen voor het grondwater moet worden uitgevoerd.

5.11 Natuurwaarden

5.11.1 Inleiding

In het kader van bestemmingsplan moet worden getoetst aan beleid, wet- en regelgeving ten aanzien van flora en fauna. Er wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming. De mogelijke effecten van het bestemmingsplan op aanwezige gebieden en soorten zijn onderzocht in de recente

natuurwaardenonderzoeken, uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplannen Havenstraatterrein en Olympisch Stadion e.o.. In het kader van dit bestemmingsplan is een separate notitie opgesteld met een actuele beoordeling van de natuurwaarden in het plangebied (zie bijlage 6).

5.11.2 Toetsingskader

Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) 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 dient een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd.

Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000 gebied in is gelegen zijn het bevoegd gezag voor deze vergunning. Als de activiteit, waarvoor een vergunning op grond van de Nb-wet nodig is, (onlosmakelijk) samenhangt met activiteiten waarvoor tevens een omgevingsvergunning nodig is, wordt de vergunning op grond van de Nb-wet opgenomen in de omgevingsvergunning. Het bevoegd gezag is in dat geval het bestuursorgaan dat de omgevingsvergunning verleent, maar Gedeputeerde Staten hebben verplicht adviesrecht waarvan niet mag worden afgeweken.

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, kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en faunawet (Ff-wet) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ff-wet 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 75 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 Ff-wet. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ff-wet aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd. Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten, die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan slechts ontheffing worden verleend indien geen andere bevredigende oplossing bestaat (naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort).

Het bevoegd gezag voor de verlening van ontheffingen is de Minister van EZ. Indien de handelingen waarvoor ontheffing nodig is, (onlosmakelijk) samenhangen met activiteiten waarvoor tevens een omgevingsvergunning nodig is, wordt de ontheffing opgenomen in de omgevingsvergunning. Het bevoegd gezag is in dat geval het bestuursorgaan dat de omgevingsvergunning verleent, maar de Minister van EZ heeft verplicht adviesrecht waarvan niet mag worden afgeweken.

Gedragscode Flora- en faunawet

Voor de gehele gemeente Amsterdam geldt de in 2009 vastgestelde 'Gedragscode voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkeling en bestendig beheer en onderhoud'. In de gedragscode worden de voorzorgsmaatregelen beschreven die erop zijn gericht de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen, bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van de te beschermen plant- en diersoorten, die genoemd worden in de Checklijst beschermde soorten in de Gemeente Amsterdam, de Handleiding Flora- en faunawet en ruimtelijke planvorming en het Soortenbeleid Gemeente Amsterdam en bijbehorende doelsoortenlijst. Voor soorten uit tabel 2 en deels tabel 3 is bij naleving van de gedragscode geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.

5.11.3 Onderzoekresultaten

Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich buiten Speciale Beschermingszones. De Botshol is het dichtstbijzijnde gebied met deze status en bevindt zich op circa 20 kilometer afstand (zie figuur 5.11).



5.11 - Ligging Speciale Beschermingszone Botshol

Externe werking van het plan op dit Natura2000 is niet aannemelijk. Omdat het plangebied niet in of nabij de beschermde gebieden is gesitueerd, heeft de Natuurbeschermingswet verder geen consequenties voor het bestemmingsplan.

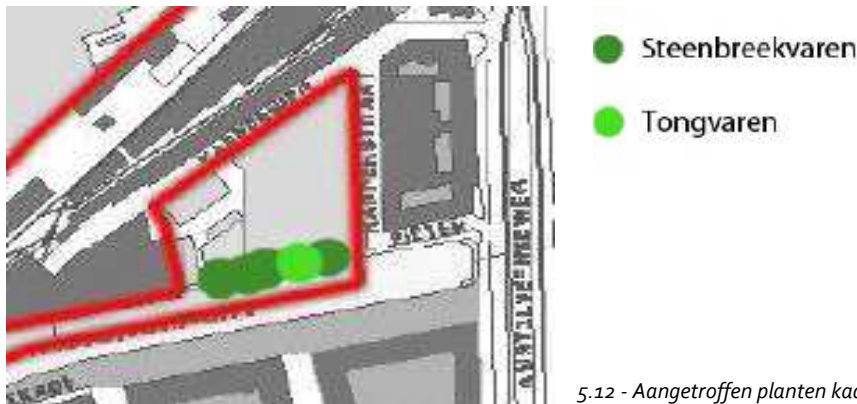
In de Structuurvisie Amsterdam is de ecologische structuur voor Amsterdam opgenomen. De Ringweg A10, en de Schinkel zijn in de Structuurvisie opgenomen als 'secundaire verbindingen'. Amsterdam wil de ecologische structuur respecteren en in overleg met de betrokken stadsdelen en taludbeheerders verder verbeteren. Daarom is de ecologische structuur van Amsterdam nader uitgewerkt in een ecologische visie. De ecologische hoofdstructuur kan worden verstevigd door ook in de stad taluds van wegen en spoorbanen zo in te richten dat deze aantrekkelijk zijn voor kleine dieren. Binnen het plangebied zijn dergelijke barrières niet aanwezig.

Soortenbescherming

Voor het natuurwaardenonderzoek is gebruik gemaakt van actuele flora- en faunagegevens uit de

Ecologische Atlas van Amsterdam en kennis van de locatie. In het kader van de onderzoeken in het kader van de bestemmingsplannen Havenstraatterrein en Olympisch Stadion e.o. zijn veldbezoeken gebracht. De resultaten van de veldbezoeken en de daarbij aangetroffen soorten zijn nog actueel en zijn samengevat in bijlage 6 bij de plantoelichting:

- In het bestemmingsplangebied zijn geen geschikte biotopen aangetroffen voor zomer-, paar-, kraam- en winterverblijven voor vleermuizen zoals de gewone dwergvleermuis. Om daadwerkelijk vast te kunnen stellen of vleermuizen in het plangebied voorkomen moet er bij een geplande ruimtelijke ontwikkeling (sloop en/of renovatiewerkzaamheden) een vleermuisonderzoek worden uitgevoerd conform het Vleermuisprotocol van 2012.
- In het bestemmingsplangebied zijn geen nesten waargenomen van vogels waarvan het nest het gehele jaar rond is beschermd. In het plangebied zijn algemene soorten zoals de merel, winterkoning, koolmees, pimpelmees, heggenmus en kraai te verwachten.
- De te verwachten vis- en amfibieënsoorten in het plangebied betreffen algemene soorten.
- Op de kademuur, aan de zuidzijde van het bestemmingsplangebied, zijn exemplaren van de beschermde (Tabel 2) tongvaren en steenbreekvaren aangetroffen (zie figuur 5.12). Indien de Gedragscode van Amsterdam wordt toegepast bij eventuele werkzaamheden aan deze kademuur, is een ontheffing niet noodzakelijk. In geval van aanpassing van de kademuur geldt dat de planten moeten worden verplaatst.



5.12 - Aangetroffen planten kademuur

Voor alle soorten, ook niet-beschermd, geldt de zorgplicht. Dat betekent dat door zorgvuldig te werken zoveel mogelijk schade aan plant- en diersoorten moet worden voorkomen.

5.11.4 Conclusie

Het plan gebied maakt geen onderdeel uit van een Speciale Beschermingszone, Natura 2000-gebied of Ecologische Hoofdstructuur. In het kader van het bestemmingsplan is geen ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet nodig gezien het conserverende karakter van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan sloopwerkzaamheden is een controle nodig op verblijfplaatsen van vleermuizen. Ten aanzien van de waargenomen plantensoorten op de kademuur van de Stadiongracht geldt dat bij eventuele ingrepen de gedragscode kan worden toegepast.

5.12 Verkeer en parkeren

5.12.1 Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang de effecten van de mogelijkheden binnen dit bestemmingsplan op de verkeerssituatie te beoordelen. Daarbij wordt ingegaan op de verkeersstructuur, de verkeersgeneratie en parkeren. De toetsing van de planbeschrijving aan het relevante verkeersbeleid en

regelgeving is beschreven in paragraaf 4.7. De gevolgen van de realisatie van het bedrijfsverzamelgebouw voor verkeer zijn opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing voor dat initiatief (zie bijlage 1).

5.12.2 Verkeersstructuur

Huidige situatie

Het plangebied wordt via de Karperweg, momenteel een doodlopende straat, en de Karperstraat ontsloten op de Amstelveenseweg. De Amstelveenseweg is onderdeel van Plusnet Auto, OV en Fiets en tevens onderdeel van het Hoofdnet Auto en Fiets. Via de Amstelveenseweg kan de Ringweg A10 worden bereikt. Het plangebied ligt in de nabijheid van diverse OV-verbindingen en is daarmee goed bereikbaar per openbaar vervoer. Via het Haarlemmermeerstation (nabij kruising Amstelveenseweg - Cornelis Krusemanstraat) wordt het plangebied ontsloten met tramlijn 16. Via halte Amstelveenseweg, iets ten noorden van het plangebied (nabij kruising Koninginneweg - Amstelveenseweg) is het plangebied bereikbaar met tramlijn 2. Naast deze tramlijnen stoppen in de nabijheid van het plangebied ook verschillende buslijnen. Het Haarlemmercircuit vormt een belangrijke schakel voor zowel verschillende regionale als stedelijke buslijnen. Over het huidige Havenstraatterrein, ten noorden van het plangebied, loopt een drukke fietsroute, van Amsterdamse Bos naar Vondelpark.

Beoogde toekomstige situatie

Met de beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein zal de verkeersstructuur rondom het plangebied in de toekomst gaan wijzigen. De Karperweg wordt geheel opnieuw ingericht en vormt één van de ontsluitingswegen van het Havenstraatterrein op de Amstelveenseweg. De parkeergarages van toekomstige bebouwing krijgen entrees aan de Karperweg. In de Karperweg komt ook het spoor te liggen van de Museumtramlijn. De drukke fietsroute, die momenteel over het Havenstraatterrein loopt, wordt via de Verlengde Havenstraat geleid. Deze krijgt via de Havenstraat een aansluiting op de Amstelveenseweg. Direct ten westen van het plangebied komt een openbaar plein. Over de Stadiongracht wordt er een brug voor langzaam verkeer aangelegd die uitkomt op het plein aan het water.

5.12.3 Reconstructie Amstelveenseweg

De gemeente Amsterdam werkt aan de voorbereiding van de reconstructie van de Amstelveenseweg. De reconstructie van de Amstelveenseweg heeft betrekking op het tracé tussen de Zeilstraat (exclusief het kruispunt) en het Stadionplein (exclusief het kruispunt), zie figuur 5.13. Ook al valt dit projectgebied buiten het bestemmingsplangebied, toch is het van belang gezien de toekomstige verkeerssituatie en ontsluiting van het plangebied. Aanleiding van het project is de slechte technische staat van dit deel van de Amstelveenseweg. De aanpak biedt ook mogelijkheden om andere ontwerpkeuzes te maken. De huidige doorstroming op de Amstelveenseweg laat te wensen over. Het verbeteren van de doorstroming, met name ter plaatse van het Haarlemmercircuit, is ook van belang voor het garanderen van de toekomstige verkeersafwikkeling van het Havenstraatterrein. De uitvoering van de werkzaamheden ter plaatse van Haarlemmermeercircuit is voorzien in 2017.



5.13 - Plangebied reconstructie Amstelveenseweg

In het kader van de voorbereiding van de reconstructie Amstelveenseweg heeft de gemeente Amsterdam een Nota van uitgangspunten (NvU) opgesteld. De NvU heeft tot doel om de diverse hoofdnetten functioneel te beheren, het Hoofdnet Auto te vervangen en reconstrueren, de kwaliteit van de openbare ruimte te stimuleren, de inrichtingseisen bestuurlijk vast te stellen en een toetsingskader te maken voor de volgende

fasen (inclusief programma van eisen en ontwerp). De Centrale Verkeerscommissie Amsterdam (CVC) heeft op 26 mei 2015 positief geadviseerd over de NvU. De NvU Amstelveenseweg inclusief bijbehorende financiering wordt naar verwachting eind 2015 door de gemeenteraad vastgesteld.

In de NvU Amstelveenseweg zijn onderstaande ontwerp oplossingen opgenomen:

Auto

- Amstelveenseweg wordt voorrangsweg
- Opstelvakken voor linksaf verkeer op Haarlemmermeercircuit
- Beperken aantal doorsteken op Haarlemmermeercircuit
- Opheffen parkeren langs de trambaan
- Taxistandplaats in Havenstraat

Openbaar vervoer

- Verplaatsen busstation naar middeldeel Amstelveenseweg
- Beperken aantal bushaltes op basis van lijnennetvisie 2018
- Behouden doorkruising tram Haarlemmermeercircuit
- Toekomstige tramlijn 15 rijdt rond het Haarlemmermeercircuit
- Vrije trambaan in huidige ligging ten zuiden van Haarlemmermeercircuit
- Vrije tram- en busbaan bij aansluiting Stadionweg

Fiets

- Vrijliggende fietspaden op deel tussen Zeilstraat/Koninginneweg en Haarlemmermeercircuit
- Vrijliggende fietspaden op deel tussen Haarlemmermeercircuit en Stadionplein
- Verbeterde fietsoversteek in het midden ter hoogte van het Olympisch Kwartier op deel tussen Haarlemmermeercircuit en Stadionplein
- Betere vormgeving/scheiding fiets- en autoverkeer op Haarlemmermeercircuit
- Tweerichtingen fietspad tussen Karperweg en Haarlemmermeercircuit

Voetgangers

- Inrichting middenberm verbeteren

Met deze ingrepen verbetert de situatie voor zowel het auto- en fietsverkeer als het openbaar vervoer. Daarbij geldt dat vooral de doorgaande verkeersstromen op de Amstelveenseweg worden gefaciliteerd. Uit simulatie-onderzoek blijkt dat de doorstroming van het autoverkeer en OV op de Amstelveenseweg hiermee aanzienlijk verbetert. De wachttijd voor fietsers, die Amstelveenseweg willen oversteken, neemt toe.

5.12.4 Verkeersgeneratie

Het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van een bedrijfsverzamelgebouw van beperkte omvang. Voor een aantal bedrijfslocaties wordt bij recht een beperkte functieverruiming mogelijk gemaakt en kan via een wijzigingsprocedure omzetting naar de bestemming Gemengd plaatsvinden.

Het aantal verkeersbewegingen dat wordt gegenereerd door de atelierruimtes uit het bedrijfsverzamelgebouw is bepaald aan de hand van de kencijfers parkeren en verkeersaantrekkende werking van de CROW (publicatie 317). In de CROW publicatie worden bedrijfsverzamelgebouwen apart benoemd. Als uitgangspunt wordt de stedelijkheidsgraad gehanteerd: zeer sterk stedelijk en de stedelijke zone is te typeren als rest bebouwde kom. Dit leidt tot een minimale verkeersgeneratie van 4,6 motorvoertuig per 100 m² bvo. Bij vier bouwlagen (377 m²) is de te verwachten verkeersgeneratie circa 17 vervoersbewegingen per etmaal. Dit aantal zorgt niet voor een ontvruchting van de bestaande en toekomstige wegenstructuur.

Met die functieverruiming wordt ondersteunende horeca en detailhandel mogelijk gemaakt. Dit zal niet

leiden tot extra verkeersaantrekkende werking. Als voorwaarden voor de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen dat aangetoond wordt dat de functiewijziging geen onevenredige verkeersaantrekkende werking tot gevolg zal hebben.



5.14 - Impressie toekomstige inrichting Karperweg

De beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein leidt tot een verkeersgeneratie, die in het kader van dat bestemmingsplan inzichtelijk moet worden gemaakt. De Karperweg is geen onderdeel van het bestemmingsplangebied. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat in het kader van het ontwerp openbare ruimte voor het Havenstraatterrein de toekomstige inrichting van de Karperweg nog nader uitgewerkt (zie figuur 5.14).

5.12.5 Parkeren

In voorliggend plan wordt een bedrijfsverzamelgebouw mogelijk gemaakt van maximaal vier bouwlagen met een bruto vloeroppervlakte voor ateliers van 377 m². Op basis van de parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo geldt dat voor dit plan drie parkeerplaatsen benodigd zijn bij vier bouwlagen. Door het parkeren in de eerste bouwlaag onder te brengen wordt het parkeren op eigen terrein opgelost. De ruimte biedt parkeergelegenheid voor vier personenauto's. Hiermee wordt voldaan aan de parkeereis van de gemeente.

De toegestane functieverruiming voor de bedrijfslocaties (ondersteunende horeca en detailhandel) geldt dat dit ondergeschikt is aan de hoofdfunctie, zodat hiervoor geen aparte parkeernorm geldt. In geval van sloop/nieuwbouw en voor functiewijzigingen met een significante toename van de parkeerbehoefte geldt dat als voorwaarde aan een dergelijke wijziging is opgenomen dat wordt voldaan aan het vigerende parkeerbeleid voor het plangebied. Voor autoparkeren zijn momenteel normen, zoals vastgesteld in de Nota parkeren Zuid (zie paragraaf 4.7.7), van toepassing. Voor bedrijven wordt een norm aangehouden van een B-locatie, in casu 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Voor de overige functies die op grond van het bestemmingsplan mogelijk zijn wordt aangesloten op de normen uit de ASVV. In het bestemmingsplan is een afwijkmogelijkheid opgenomen voor het geval de parkeerbehoefte niet of onvoldoende op eigen terrein opgelost kan worden maar wel op een andere manier in voldoende ruimte voor parkeerbehoefte wordt voorzien.

De bestaande parkeergelegenheden in het plangebied die op eigen terrein zijn gerealiseerd zijn als zodanig bestemd. Daarbij is onderscheid gemaakt in parkeren op maaiveld en ondergrondse parkeergarage. Het gaat daarbij om het reclamebureau Young & Rubicam aan de Karperstraat en de Ambulance Amsterdam aan de Karperweg met het aangebouwde appartementencomplex aan de Karperstraat. Voor het transformatorstation geldt dat hier geen structurele parkeerbehoefte is. Het realiseren van nieuwe ondergrondse

parkeergarages is onder voorwaarden mogelijk: zo mogen bijvoorbeeld de diensten belast met toezicht op archeologie en waterbeheer geen bezwaar hebben.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat in het kader van de ontwikkeling van het Havenstraatterrein ontwikkelaars bij alle bouwblokken op eigen terrein moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte conform de geldende parkeernormen. Om te voorkomen dat door de ontwikkeling van het Havenstraatterrein de parkeerdruk in de omgeving verder zal toenemen zullen in het gebied geen parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven worden uitgegeven. In de openbare ruimte wordt wel een beperkt aantal parkeerplaatsen aangelegd ten behoeve van bezoekers.

5.12.6 Conclusie

De mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt leiden tot een beperkte verkeersaantrekkende werking. De verkeersstructuur rondom het plangebied en daarmee de bereikbaarheid verbetert aanzienlijk als gevolg van de beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein en de reconstructie van de Amstelveenseweg. Ten aanzien van parkeren gelden dat in geval van sloop/nieuwbouw of bij een functiewijziging met een toename van de parkeerbehoefte in principe op eigen terrein in voldoende parkeerruimte moet voorzien. Verkeersaspecten staan de uitvoering van het bestemmingsplan derhalve niet in de weg.

5.13 Luchthavenindelingbesluit

5.13.1 Inleiding

Uit het Luchthavenindelingbesluit (LIB) volgen regels die door gemeenten in de omgeving van luchthaven Schiphol in acht moeten worden genomen bij bestemmingsplannen en bij bouw- of aanlegvergunningen. In deze paragraaf worden de resultaten van de toetsing aan de regels uit het LIB beschreven.

5.13.2 Toetsingskader

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op luchthaven Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het LIB, waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer. De regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik heeft genomen.

Per 4 november 2015 is het LIB gewijzigd. Een belangrijke reden om het LIB op dit punt te wijzigen heeft te maken met het borgen van de vliegveiligheid. Een deel van het beperkingengebied en de regels voor het gebruik van grond binnen die gebieden is daarom gewijzigd. De wijzigingen hangen samen met gewijzigde of nieuwe internationale regels en hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- Verlagen van de noodklimtoetsvlakken
- Completeren en actualiseren van de toetsvlakken voor luchtverkeersapparatuur
- Toevoegen en opnemen van nieuwe toetsvlakken
- Instellen van een toetszone voor windturbines
- Instellen van een toetszone voor gebruik van laserinstallaties
- Opnemen van beperkingen voor bomen en struiken

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Amsterdam valt deels binnen het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied worden verschillende deelgebieden onderscheiden met specifieke regels: beperkingen ten aanzien van bebouwing (voorheen vrijwaringszone), bouwhoogte en vogelaantrekkende bestemmingen:

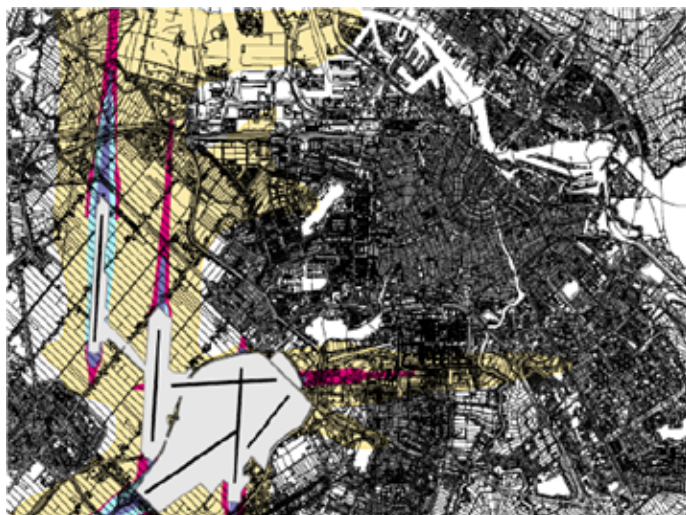
- Om te voorkomen dat het aantal geluidgehinderden rondom luchthaven Schiphol toeneemt geldt op basis van artikel 2.2.1 van het LIB dat binnen de desbetreffende zone geen nieuwe woningen, woonwagens, scholen en gezondheidszorggebouwen zijn toegestaan. Amsterdam valt buiten de gebiedsdelen waar beperkingen gelden ten aanzien van veiligheid.
- In de gebiedsdelen waar hoogtebeperkingen gelden mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn. Het LIB bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. In beginsel mogen op basis van artikel 2.2.2 van het LIB geen objecten worden opgericht die hoger zijn dan de in bijlage 4 bij het besluit aangegeven maximale hoogte.
- Het LIB bevat een gebied waarbinnen, vanwege de veiligheidsoverwegingen die samenhangen met de luchtvaart, beperkingen gelden voor activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels kunnen hebben. Op basis van artikel 2.2.3 van het LIB gaat het hierbij om grote wateroppervlakten en moerasgebieden van meer dan 3 hectare (natuurreservaten / vogel-reservaten / viskwekerijen (met extramurale bassins).

5.13.3 Beperkingen plangebied

Het plangebied Bedrijventerrein Karperweg-Zuid valt vrijwel in zijn geheel onder het LIB (beperkingengebied Schiphol). Binnen het beperkingengebied wordt onderscheid gemaakt in drie verschillende deelgebieden: bebouwing, bouwhoogte en aantrekken vogels.

Beperkingen ten aanzien van bebouwing

Voor een zone rondom luchthaven Schiphol gelden beperkingen voor de ontwikkeling van bebouwing in verband met het aantal geluidgehinderden. Het plangebied valt buiten deze beperkingenzone voor bebouwing (zie figuur 5.15).



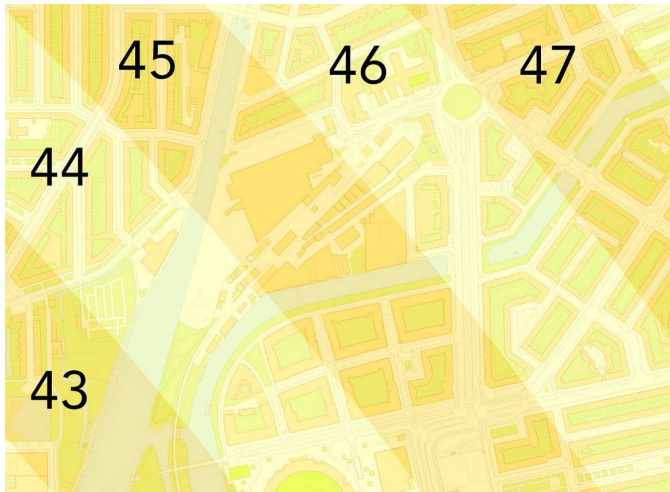
5.15 - Beperkingenzone bebouwing

Beperkingen ten aanzien van bouwhoogte

Het plangebied valt binnen de beperkingenzone waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd (zie figuur 5.16). De maximum bouwhoogte volgens het LIB bedraagt ter plaatse 46 meter in het noordoostelijke deel van het plangebied. De maximum bouwhoogte loopt in westelijke richting af naar 44 meter. De hoogtematen zijn gerelateerd aan NAP ter plaatse.

Aangezien in het bestemmingsplan voor bebouwing een lagere maximum bouwhoogte is toegekend (hoogste bouwhoogte is 18 meter), is de conclusie dat het LIB op dit punt geen gevolgen heeft voor het

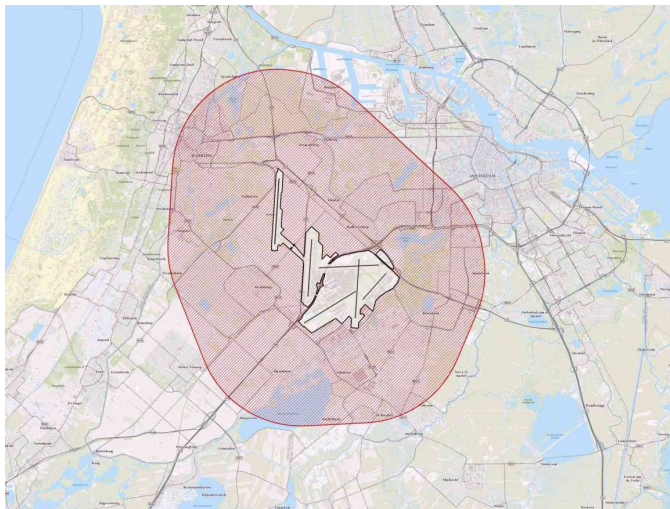
bestemmingsplan. De maximaal toegestane bouwhoogte in het bestemmingsplan is aanzienlijk lager dan de toegestane hoogte in het wijzigingsbesluit LIB.



5.16 - Beperkingenzone bouwhoogte

Beperkingen ten aanzien van aantrekken vogels

Het plangebied valt in het gebied dat is aangewezen als 'vogelvrijwaringsgebied' (zie figuur 5.17). Ten aanzien van de vogelaantrekkende werking kan worden opgemerkt dat het bestemmingsplan geen functies toelaat waardoor de vogelaantrekkende werking op ongeoorloofde wijze toeneemt. Er vindt verder geen toevoeging plaats van oppervlaktewater, natuurreservaten, vogelreservaten en viskwekerijen met extramurale bassins. De conclusie is dat het bestemmingsplan dus ook op dit onderdeel in overeenstemming is met het LIB.



5.17 - Vogelvrijwaringsgebied

5.13.4 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de regels die gelden op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Het plangebied ligt buiten het gebied waarvoor beperkingen voor bebouwing gelden. De toegestane bouwhoogte in het bestemmingsplan ligt lager dan wat is toegestaan op grond van het LIB. Het plangebied ligt wel in het beperkingengebied voor vogelaantrekking. In de planregels worden vogelaantrekkende bestemmingen echter uitgesloten.

6 Toelichting juridische regeling

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is de juridische vertaling van hetgeen in deze toelichting omschreven staat met betrekking tot ruimtelijk beleid voor het plangebied. De stedenbouwkundige en planologische overwegingen voor dit gebied leiden tot een regeling waarmee gewenste ontwikkelingen worden gefaciliteerd en ongewenste ontwikkelingen worden uitgesloten. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de bestemmingsplanregeling, te weten de verbeelding en de planregels. Daarbij wordt uitgelegd wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de verbeelding en planregels. Daartoe zijn in dit hoofdstuk de regels per artikel toegelicht.

6.2 Verbeelding

De verbeelding is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes en bouwvolumes staan aangegeven. De verbeelding heeft, in samenhang met de planregels, een juridisch bindend karakter. De verbeelding is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Dit uit zich met name in de structuur en verbeelding. De verbeelding is opgebouwd en gecodeerd volgens IMRO 2012 en de Praktijkrichtlijn bestemmingsplannen 2012. Hiermee wordt aangesloten bij de landelijke richtlijn voor het benoemen van de bestemmingen, het bijbehorende kleurgebruik, het gebruik en de vorm van aanduidingen, et cetera.

Als ondergrond is een recente topografische ondergrond (GBKN) gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. De verbeelding is verder voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens op de verbeelding weergegeven.

6.3 Planregels

De indeling van de planregels is als volgt:

Hoofdstuk 1 Inleidende regels omvat twee artikelen: een artikel met een de noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel, dat de wijze van meten regelt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels volgt per artikel in de meeste gevallen het volgende stramien:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de bouwregels: regels omtrent hoogte etcetera;
- een afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de bouwregels;
- specifieke regels met betrekking tot de gebruiksmogelijkheden;
- de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen;
- een afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de gebruiksregels;
- de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om het bestemmingsplan te wijzigen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels bevat regels die betrekking hebben op:

- anti-dubbeltelregel;
- algemene bouwregels;
- algemene gebruiksregels;
- algemene afwijkingsregels;
- algemene wijzigingsregels;

- algemene procedureregels.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevat regels die betrekking hebben op:

- overgangsrecht ten aanzien van bouwen: bouwwerken die op het moment van inwerkingtreding van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is dit in strijd met de bouwregels;
- overgangsrecht ten aanzien van gebruik: het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven; indien het gebruik van de grond en opstallen van eigenaar veranderd mag de afwijking niet gehandhaafd worden;
- de slotregel.

6.4 Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normale taalgebruik.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten gemeten moeten worden, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden.

Artikel 3 Bedrijf

In het plangebied bevinden zich enkele bedrijfspanden (inclusief bijbehorende kantoorruimte, parkeer- en groenvoorzieningen), die een bedrijfsbestemming krijgen. Dit is een voortzetting van de huidige planologische rechten. De bestemming Bedrijf sluit aan bij het huidige gebruik.

In de bouwregels is in zijn algemeenheid bepaald dat alleen gebouwd mag worden binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak. Dit betekent dat de delen van de bestemming waar geen bouwvlak is opgenomen niet bebouwd mogen worden. In de bouwregels is verder bepaald dat de maximale bouwhoogte van gebouwen bepaald wordt aan de hand van de maximale bouwhoogte die op de verbeelding is opgenomen. Een bouwvlak mag 100% bebouwd worden.

Voor het bouwen van nieuwe kelders/souterrains of vergroten van bestaande kelders/souterrains geldt dat in dat geval aan bepaalde voorwaarden worden voldaan. Zo moeten de gevolgen voor grondwater worden onderzocht en is advies nodig van Waternet.

Toegestaan zijn bedrijven in milieucategorie 1,2 en 3.1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten. Bedrijven uit categorie 3.1 zijn onder voorwaarden toegestaan. Daarmee wordt gezorgd dat de bedrijvigheid niet conflicteert met de woningbouw in de directe omgeving en kan een goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd.

Voor het perceel Karperweg 33 geldt dat hier, overeenkomstig het voorgenomen bouwplan, ook het gebruik als kantoor is toegestaan vanaf de tweede bouwlaag. Dit betreft uitsluitend kleinschalige kantoorunits (maximaal 300 m² per vestiging voor zelfstandige ondernemers in de creatieve zakelijke dienstverlening (architecten, reclamebureau, media en entertainment).

Binnen de bedrijfsbestemming is ondersteunende horeca (tot maximaal 30% van het netto vloeroppervlak van de vestiging, totaal maximaal 30 m²) en ondersteunende detailhandel (tot maximaal 10% van het netto vloeroppervlak van de vestiging, tot maximaal 50 m²) toegestaan. Hiermee wordt aan bedrijven ruimte geboden voor activiteiten die ondergeschikt zijn aan de bedrijfsfunctie.

Voor parkeren geldt dat in geval van sloop/nieuwbouw of bij een functiewijziging met een significante toegenomen parkeerbehoefte volgens de geldende parkeernorm voldoende ruimte moet zijn aangebracht in, op, onder of op het bij het perceel behorende onbebouwde terrein. Via een afwijking van de gebruiksregels kan op andere wijze worden voorzien in de parkeerbehoefte, mits wordt aangetoond dat niet of onvoldoende in parkeerbehoefte op eigen terrein kan worden voorzien. Ook kan het college van burgemeester en wethouders nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en afmetingen van eventuele in-/uitritten.

Ten slotte bevat het artikel een wijzigingsbevoegdheid om de bestemming om te zetten naar de bestemming 'Gemengd'. Dit sluit aan op de aanwijzing in de Structuurvisie Amsterdam, waarin het gebied is aangewezen als gemengd wonen-werken. Met deze wijzigingsbevoegdheid wordt beoogd dit deel van het plangebied in ruimtelijk en functioneel opzicht aan te laten sluiten bij de beoogde transformatie van het aangrenzende Havenstraatterrein en een eventuele functiewijziging in de toekomst te faciliteren. Zo geldt voor Karperweg 37-41 de mogelijkheid om de functie (deels) te wijzigen in horeca van categorie 4 (restaurant), een functie die goed zou aansluiten op het beoogde plein aan de Stadiongracht in het plan Havenstraatterrein.

Artikel 4 Bedrijf - Nutsvoorziening

De voor 'Bedrijf - Nutsvoorziening' aangewezen gronden zijn bestemd voor nutsvoorzieningen met maximaal milieucategorie 3.2. Het betreft het 50 kV-station van Liander aan de Karperweg 35. Een ander gebruik van panden en objecten dan nutsvoorzieningen wordt hier niet toegestaan. Het is wel mogelijk binnen deze bestemming te parkeren.

In de bouwregels is in zijn algemeenheid bepaald dat alleen gebouwd mag worden binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak. Dit betekent dat de delen van de bestemming waar geen bouwvlak is opgenomen niet bebouwd mogen worden. In de bouwregels is verder bepaald dat de maximale bouwhoogte van gebouwen bepaald wordt aan de hand van de maximale bouwhoogte die op de verbeelding is opgenomen. Een bouwvlak mag 100% bebouwd worden.

Voor het bouwen van nieuwe kelders/souterrains of vergroten van bestaande kelders/souterrains geldt dat in dat geval aan bepaalde voorwaarden worden voldaan. Zo moeten de gevolgen voor grondwater worden onderzocht en is advies nodig van Waternet.

Artikel 5 Gemengd

De bestemming 'Gemengd' geldt voor die gronden waar sprake is van een diversiteit aan zelfstandige, naast elkaar bestaande, functies. Dit betreft de panden Karperstraat 8-10, Karperweg 6, Karperweg 15-17 en Karperweg 19-25. In de bestemmingsomschrijving is bepaald welke functies allemaal mogelijk zijn binnen de bestemming. Niet alle functies zijn zonder meer in elk pand met deze bestemming toegestaan.

In de bouwregels is in zijn algemeenheid bepaald dat alleen gebouwd mag worden binnen een op de verbeelding aangegeven bouwvlak. Dit betekent dat de delen van de bestemming waar geen bouwvlak is opgenomen niet bebouwd mogen worden. In de bouwregels is verder bepaald dat de maximale bouwhoogte van gebouwen bepaald wordt aan de hand van de maximale bouwhoogte die op de verbeelding is opgenomen. Een bouwvlak mag 100% bebouwd worden.

Voor het bouwen van nieuwe kelders/souterrains of vergroten van bestaande kelders/souterrains geldt dat in dat geval aan bepaalde voorwaarden worden voldaan. Zo moeten de gevolgen voor grondwater worden onderzocht en is advies nodig van Waternet.

Wonen is uitsluitend toegestaan daar waar momenteel daadwerkelijk gewoond wordt en dit al als zodanig is bestemd. Datzelfde geldt voor kantoor en maatschappelijke dienstverlening. Het gebouwtje op het onbebouwde deel aan de Stadiongracht mag uitsluitend worden gebruikt als nutsvoorziening. Deze functies zijn met een functieaanduiding op de verbeelding aangegeven. Bedrijven zijn uitsluitend toegestaan voor

zover zij vallen in categorie 1, 2 en 3.1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten, zodat een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden.

Binnen de Gemengd bestemming is ondersteunende horeca (tot maximaal 30% van het netto vloeroppervlak van de vestiging, totaal maximaal 30 m²) en ondersteunende detailhandel (tot maximaal 10% van het netto vloeroppervlak van de vestiging, tot maximaal 50 m²) toegestaan. Hiermee wordt de ruimte geboden voor activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie.

Een omzetting tussen de functies bedrijf, detailhandel of dienstverlening (met uitzondering van zakelijke dienstverlening) kan binnen deze bestemming zonder meer. In de specifieke gebruiksregels zijn, voor zover daar aanleiding toe is, nadere beperkingen gesteld aan de situering of oppervlakte van de functies. Voor alle niet-woonfuncties geldt een maximale bruto vloeroppervlak van 300 m². In afwijking daarvan is voor een drietal adressen opgenomen dat hier één of meerdere vestigingen groter dan 300 m² zijn toegestaan tot een maximum bruto vloeroppervlak.

Het gebruik van gronden voor parkeervoorzieningen is toegestaan, waarbij dit voor zover van toepassing met een functieaanduiding op de verbeelding is aangegeven. Er wordt een onderscheid gemaakt in parkeren op eigen terrein op onbebouwd terrein, in pandig bovengronds een ondergronds.

Voor parkeren geldt dat in geval van sloop/nieuwbouw of bij een functiewijziging met een significante toegenomen parkeerbehoefte volgens de geldende parkeernorm voldoende ruimte moet zijn aangebracht in, op, onder of op het bij het perceel behorende onbebouwde terrein. Via een afwijking van de gebruiksregels kan op andere wijze worden voorzien in de parkeerbehoefte, mits wordt aangetoond dat niet of onvoldoende in parkeerbehoefte op eigen terrein kan worden voorzien. Ook kan het college van burgemeester en wethouders nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en afmetingen van eventuele in-/uitritten.

Artikel 6 Water

De bestemming Water geldt voor het gedeelte van de Stadiongracht dat binnen het plangebied valt. Binnen die bestemming zijn ook groenvoorzieningen, werken voor de beeldende kunst, kunstwerken en ondergrondse infrastructuur toegestaan. In de bouwregels is opgenomen dat gebouwen niet zijn toegestaan.

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan, waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing. Deze regel is met name van belang bij bestemmingen met bouwvlakken waar een lager bebouwingspercentage dan 100% is opgenomen. Door deze bepaling wordt ervoor gezorgd dat eerder verleende vergunningen worden meegenomen bij de berekening van het nog te bebouwen oppervlak.

Artikel 8 Algemene bouwregels

In deze regeling zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot ondergronds bouwen, ondergeschikte bouwdelen, bestaande afstanden en andere maten.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In 9.1 wordt gebruik dat in strijd is met de bestemming van de grond en de bijbehorende regels verboden. Zo worden in ieder geval bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening.

In 9.3 is vastgelegd welke bedrijfstypen toegestaan zijn, indien volgens de regels binnen een bepaalde bestemming het vestigen van bedrijven is toegelaten. Vanuit milieuoverwegingen (lawaaai, stank, et cetera) als vanuit ruimtelijke overwegingen is het wenselijk niet alle bedrijven toe te laten. Daarom is als bijlage een

zogenaamde Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Deze lijst vormt het planologische toetsingskader bij het al dan niet toelaten van een nieuw bedrijf.

Voor bedrijven die niet op de lijst voorkomen (bijvoorbeeld een nieuwe bedrijfsporm) is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Een tweede afwijkingsmogelijkheid is opgenomen voor bedrijven die vallen in een hogere categorie dan ter plaatse toegestaan, maar in vergelijking met de bedrijfssoorten die wel zijn toegestaan, geen blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu door hinder en/of gevaar.

In 9.4 wordt het college van burgemeester en wethouders verplicht een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van de regels in artikel 9.1 wanneer strikte toepassing daarvan het meest doelmatige gebruik beperkt, zonder dat hiervoor dringende redenen zijn.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Het college van burgemeester en wethouders kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

In deze regeling is de mogelijkheid opgenomen wijzigingen in het plan aan te brengen. Overeenkomstig jurisprudentie is deze bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders aan objectieve grenzen gebonden. De opgenomen bevoegdheden hebben onder andere betrekking op het overschrijden van bestemmingsgrenzen en het wijzigen van de Staat van bedrijfsactiviteiten.

Artikel 12 Algemene procedureregels

In deze regeling is bepaald dat de procedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op de wijzigingsbevoegdheden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Artikel 13 Overgangsrecht

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

Artikel 14 Slotregel

Het laatste artikel van de planregels betreft de citeertitel van het bestemmingsplan.

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet de toelichting van het bestemmingsplan inzicht geven in de uitvoerbaarheid van het plan. Daaronder wordt ook de economische uitvoerbaarheid begrepen. Bij het beoordelen van de economische uitvoerbaarheid speelt de verplichting om een exploitatieplan vast te stellen een belangrijke rol. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het kostenverhaal.

7.2 Toetsingskader

Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wro moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. Afdeling 6 van de Wro (grondexploitatie) is erop gericht dat de gemeente kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, kunnen deze

ook niet worden verhaald. Een exploitatieplan is verbonden aan het bestemmingsplan en gaat mee in het besluitvormingstraject van een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan kan één of meerdere exploitatieplannen omvatten. Het achteraf vaststellen van een exploitatieplan is niet mogelijk. Voor een te wijzigen bestemming is een eventueel exploitatieplan gekoppeld aan de wijzigingsbevoegdheid en dient dus gelijk met het wijzigingsplan te worden vastgesteld.

Bouwplannen

Bij het opstellen van een bestemmingsplan is het van belang om te weten of het plangebied particuliere gronden bevat en of in het bestemmingsplan op deze gronden de realisatie van bouwplannen mogelijk wordt gemaakt. Het onderdeel grondexploitatie in de Wro heeft namelijk alleen gevolgen voor particuliere grondeigenaren die een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro kunnen realiseren en hiervoor een omgevingsvergunning aanvragen.

Volgens artikel 6.2.1 Bro betreft een bouwplan onder andere:

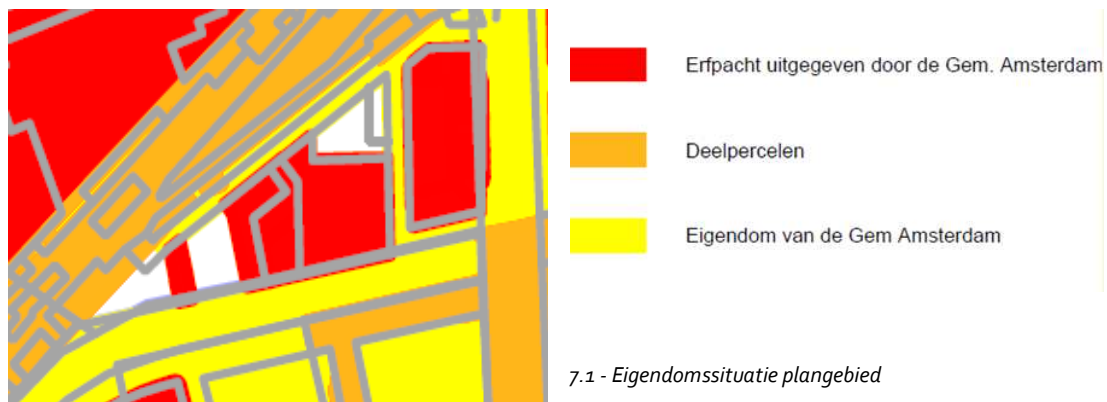
- De bouw van één of meer woningen of hoofdgebouwen;
- De uitbreiding van een gebouw met minimaal 1.000 m² of één of meer woningen;
- De verbouwing van één of meer gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd of voor detailhandel/ dienstverlening/kantoor of horecadoeleinden mits de cumulatieve oppervlakte minimaal 1.500 m² bedraagt.

7.3 Kostenverhaal

Op basis van artikel 6.12, lid 2 Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- Het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- Het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- Het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

De verplichting tot vaststelling van een exploitatieplan geldt niet als het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro). Dat is bijvoorbeeld het geval als de gemeente zelf eigenaar is van de grond of als de gemeente over het kostenverhaal anterieure overeenkomsten heeft gesloten met eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden.



Het merendeel van het plangebied is gemeentelijk eigendom danwel door de gemeente in erfpacht uitgegeven. Deze percelen vallen buiten de reikwijdte van afdeling 6 van de Wro. In het plangebied zijn echter ook een aantal particuliere gronden aanwezig (zie figuur 7.1).

Met uitzondering van Karperweg 37-41 geldt dat het bestemmingsplan voor de particuliere percelen geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro wordt mogelijk maakt. Omdat voor Karperweg 37-41 de Bouwverordening Amsterdam geldt, valt dit perceel niet onder het overgangsrecht voor bestaande bouwplannen en zou het bestemmingsplan een nieuw bouwplan mogelijk maken. Echter, omdat er in het kader van het bestemmingsplan geen gemeentelijke kosten zijn gemaakt en daarmee niet te verhalen zijn, is een exploitatieplan niet nodig.

7.4 Planschade

Het bestemmingsplan voorziet, met uitzondering van de ontwikkeling van Karperweg 33, niet in ontwikkelingen die aanleiding kunnen geven tot planschade. Het bestemmingsplan voorziet in het vastleggen van de bestaande planologische rechten. De huidige bouwrechten zijn overgenomen en er wordt op beperkte schaal ruimte geboden voor functieverruiming. Deze mogelijkheid functieverruiming leidt echter niet tot planologisch nadeel voor nabijgelegen bedrijven en/of bewoners.

In het kader van de ontwikkeling van Karperweg 33 heeft de ontwikkelaar een planschaderisico-analyse laten uitvoeren (zie bijlage 2). Uit de risicoanalyse planschade blijkt dat de objecten aan de Karperweg geen significant planologisch nadeel ondervinden door de planologische wijziging. Er zal voor deze objecten daardoor, naar verwachting, geen sprake zijn van het optreden van schade die voor vergoeding op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening in aanmerking komt. De gemeente heeft op basis van de risicoanalyse een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten waarin is opgenomen dat eventuele planschadeclaims voor rekening komen van de ontwikkelaar.

7.5 Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is aangetoond. Er worden geen kosten gemaakt die de gemeente op particuliere grondeigenaren met een bouwplanmogelijkheid kan verhalen. Om die reden is het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig. Eventueel kostenverhaal in het kader van de opgenomen wijzigingsbevoegdheden zal bij het toepassen van die wijzigingsbevoegdheid nader bekeken en verzekerd worden. In het kader van ontwikkeling van het bedrijfsverzamelgebouw op Karperweg 33 heeft de gemeente met de ontwikkelaar een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten op basis waarvan eventuele planschadeclaims voor rekening van de ontwikkelaar komen.

8 Handhaving

8.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is het juridische instrument om de bouw- en gebruiksmogelijkheden vast te leggen. Handhaving is er op gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten ten aanzien van handhaving van de planregels beschreven.

8.2 Uitgangspunten

Handhaving is van belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van

rechtszekerheid: alle grondeigenaren, gebruikers en andere rechthebbenden dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan te worden gehouden. In het bestemmingsplan is vanuit de doelstelling tot deregulering gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en de leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan.

Voorwaarde van een goed handhavingsbeleid is dat zowel bij de gemeente Amsterdam als bij de verschillende doelgroepen (eigenaren, gebruikers en direct belanghebbenden/omwonenden) draagvlak voor het handhaven van de bestemmingsplanregeling bestaat. Dat houdt in dat de regeling goed leesbaar, duidelijk en concreet moet zijn en niet voor meerdere uitleg vatbaar mag zijn. Het handhavingsbeleid wordt direct, nadat dit bestemmingsplan is vastgesteld, ingezet. Bepaalde zaken, met name het gebruik, kunnen pas na het in werking treden van het plan worden gehandhaafd.

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

- Het volgen van enkele stappen op grond waarvan besloten kan worden op welke wijze gehandhaafd gaat worden: strafrechtelijk, bestuursrechtelijk of gedogen al dan niet onder voorwaarden.
- Stilzwijgende gedoogsituaties zullen niet meer voorkomen.
- Indien in het kader van handhaving het opleggen van een dwangsom niet leidt tot beëindiging van een illegale situatie, wordt een bestuursdwangprocedure gestart.
- Het opleggen van een dwangsom en bestuursdwang worden als handhaving verkozen boven strafrechtelijk optreden.
- In die gevallen dat strafrechtelijke vervolging het enige sanctiemiddel blijkt te zijn, zal na het opmaken van een proces-verbaal aangifte worden gedaan bij het Openbaar Ministerie.
- Behoudens in gevallen waarin de belangen van de overtreder in ernstige en directe mate worden geschaad, wordt - indien illegale bouw wordt geconstateerd - het werk door de gemeente Amsterdam stilgelegd en wordt tot handhaving over gegaan.
- Ook bij illegale bouw van gering planologisch belang wordt vanuit rechtsgelijkheid handhavend opgetreden.

Aan een langere periode waarin de gemeente Amsterdam niet handhaaft kunnen door de betrokkenen geen rechten worden ontleend.

9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.1 Maatschappelijk overleg

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan heeft betrekking op de communicatie met belanghebbenden en het draagvlak voor het plan. In de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft afstemming plaatsgevonden met ontwikkelaar ProHold ten aanzien van het bouwplan voor Karperweg 33, met Liander ten aanzien van hun plannen voor de aanpassing van het transformatorstation op Karperweg 35 en met Ambulance Amsterdam en Young & Rubicam ten aanzien van een aantal specifieke planregels. Tot slot is in de Begeleidingsgroep Havenstraatterrein, bestaande uit een vertegenwoordiging van de ondernemers op het Havenstraatterrein en omwonenden, per e-mail geïnformeerd over het bestemmingsplan.

9.2 Wettelijk vooroverleg

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke

ordering of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro is het concept ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid om reactie verstuurd naar de volgende instanties:

1. Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
2. Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
3. Ministerie van Economische Zaken;
4. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
5. Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland;
6. Stadsregio Amsterdam;
7. Kamer van Koophandel Amsterdam;
8. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam;
9. Waternet / Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
10. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
11. Ambulance Amsterdam;
12. KPN Telecom Netwerk Operations;
13. TenneT T.S.O.;
14. Liander;
15. N.V. Nederlandse Gasunie;

Hieronder zijn de ingekomen reacties samengevat en voorzien van een reactie.

5. Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Van deze instantie is geen reactie ontvangen.

2. Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Van deze instantie is geen reactie ontvangen.

3. Ministerie van Economische Zaken

3.1 De adressant geeft aan geen aanleiding te zien voor het geven van een reactie.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

4. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

4.1 De adressant geeft aan geen aanleiding te zien voor het geven van een reactie.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

5. Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland

- 5.1 De adressant geeft aan dat er geen provinciale belangen aan de orde zijn en om die reden geen aanleiding ziet voor het geven van een reactie.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

6. Stadsregio Amsterdam

- 6.1 De adressant geeft aan geen aanleiding te zien voor het geven van een reactie.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

7. Kamer van Koophandel Amsterdam

- 7.1 De adressant geeft aan dat met oog op de herbestemming van het Havenstraatterrein het ruimte bieden aan bedrijven een lovenswaardige keuze is.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

8. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam

- 8.1 De adressant geeft aan geen aanleiding te zien voor het geven van een reactie.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

9. Waternet / Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

- 9.1 Adressant stemt in met de waterparagraaf en constateert dat er weinig ontwikkelingen plaatsvinden die invloed hebben op het watersysteem.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

10. Brandweer Amsterdam-Amstelland

- 10.1 De adressant constateert dat de planontwikkeling van het Havenstraatterrein voorziet in een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid van de wijk, maar dat deze verbetering nergens wordt benoemd. Daarbij wordt opgemerkt dat de Karperweg nu nog een doodlopende weg is. De adressant meldt dat het grootste knelpunt van de brandweer is verholpen als de Karperweg een verbindende route wordt, zoals voorzien in de plannen voor het Havenstraatterrein.

Antwoord:

De Karperweg valt buiten het plangebied van onderhavig bestemmingsplan. In paragraaf 5.12.2 van de plantoelichting is een doorkijk opgenomen naar de toekomstige inrichting van de Karperweg. In het kader van de beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein wordt de Karperweg opnieuw ingericht, krijgt de weg een breder profiel en ontstaat een verbinding met de Havenstraat, maar van een doorgaande route is geen sprake, althans niet voor autoverkeer. De beoogde langzaam verkeerbrug over de Stadiongracht is niet toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Vanuit zuidwestelijke route is het plangebied in noodgevallen uitsluitend te bereiken via Park Schinkeleilanden. De tekst in de plantoelichting is op dit punt gecorrigeerd.

Conclusie:

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, in die zin dat paragraaf 5.12.2 van de plantoelichting dienovereenkomstig is aangevuld.

- 10.2 De adressant geeft aan dat indien de fiets-/voetgangersbrug over de Stadiongracht geschikt wordt gemaakt voor nood- en hulpdiensten er dan sprake zou zijn van een optimale bereikbaarheidssituatie.

Antwoord:

In het kader van de planontwikkeling van het Havenstraatterrein heeft het stadsdeel al gereageerd op de wens om de fiets-/voetgangersbrug over de Stadiongracht geschikt te maken voor nood- en hulpdiensten. Het plangebied bedrijventerrein Karperweg-Zuid is in de huidige situatie bereikbaar via de Karperweg en Pieter Lastmankade. In de toekomstige situatie dat het Havenstraatterrein is ontwikkeld, komt daar nog de ontsluiting via de Havenstraat bij. Een extra alternatief is de ontsluiting via het fietspad over de Schinkeleilanden. Dit pad en de bruggen zijn geschikt voor incidenteel gebruik door zwaarder verkeer bij calamiteiten. De gemeente is dan ook van mening dat toegankelijkheid via de brug over de Stadiongracht, die uitsluitend toegankelijk wordt voor langzaam verkeer en dus beperkt gedimensioneerd wordt, niet noodzakelijk is.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 10.3 De adressant geeft aan dat de veiligheidssituatie verbetert door het wegvallen van de contour externe veiligheid, als gevolg van het op termijn stoppen van de LPG verkooppunt. In dat kader wordt verzocht deze veiligheidswinst te benoemen.

Antwoord:

De constatering van de adressant is juist. Het stoppen van het LPG verkooppunt is echter pas aan de orde in het kader van de beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein. Tot die tijd is het tankstation nog aanwezig. In het kader van dit bestemmingsplan wordt de doorzet in de milieu-

vergunning dusdanig beperkt, zodat de contour voor plaatsgebonden risico geen overlap meer heeft met het plangebied. De veiligheidswinst waar adressant op doelt is uitgebreid in de plantoelichting.

Conclusie:

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, in die zin dat paragraaf 5.5.3 van de plantoelichting dienovereenkomstig is aangevuld.

11. Ambulance Amsterdam

- 11.1 De adressant geeft aan dat de beoogde functies kwetsbare/gevoelige bestemmingen als wonen en scholen omvatten, die conflicteren met de verkeersbewegingen en de geluidhinder van uitrukkende ambulances. Volgens de adressant kan dit later bezwaren en knelpunten opleveren in de bedrijfsvoering van Ambulance Amsterdam.

Antwoord:

De adressant doelt op de beoogde ontwikkeling van het aangrenzende Havenstraatterrein, waarbij het bestaande terrein wordt getransformeerd tot gemengd woon-werkgebied. In het kader van die ontwikkeling is de gemeente al langere tijd met de adressant in gesprek. In tegenstelling tot het plan voor het Havenstraatterrein is het toevoegen van gevoelige bestemmingen in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 11.2. De adressant meldt dat volgens de 'spelregelkaart openbare ruimte' (pagina 38 van de plantoelichting) de Karperweg 19-25 wordt voorzien van een 'voorzieningenstrook', bestaande uit langsparkeren afgewisseld met groen en bomen. Adressant stelt dat dit geen knelpunten mag opleveren in de bedrijfsvoering van Ambulance Amsterdam, met name als het gaat om het in-/uitrijden ten aanzien van de ambulancestalling.

Antwoord:

Ook hier geldt dat de reactie betrekking heeft op de beoogde ontwikkeling van het Havenstraatterrein. De voorzieningenstrook waar de adressant aan refereert, betreft een indicatieve aanduiding in het Investeringsbesluit Havenstraatterrein. Randvoorwaarde voor het ontwerp openbare ruimte zal zijn dat de ambulances ongehinderd moeten kunnen uitrukken, zonder oponthoud tussen de garage en de kruising met de Amstelveenseweg. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de uitrit en de benodigde draaicirkels van ambulances. Bij het ontwerp van de openbare ruimte en de uitwerking daarvan, zal de gemeente de adressant nauw betrekken.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 11.3 De adressant is van mening dat een nieuw bestemmingsplan een uitgelezen mogelijkheid is om de uitrit bij de Karperstraat structureel te verbeteren (en waarschuwingen aan te brengen en wellicht verkeerslichten of andere maatregelen) voor uitrukkende ambulances.

Antwoord:

De Karperstraat valt buiten de grens van dit bestemmingsplan, zodat het bestemmingsplan niet kan voorzien in een aanpassing bij de uitrit. Het bestemmingsplan staat het aanbrengen van een waarschuwingssysteem in of aan het pand echter niet in de weg.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 11.4 De adressant geeft aan dat de Karperweg 19-25 op de verbeelding wordt aangeduid met de bestemming 'Gemengd' en de functies 'parkeergarage (pg)' en 'wonen (w)'. De functieaanduiding 'kantoor' (k) wordt niet in het bestemmingsvlak aangeduid, dit terwijl de lagen boven de begane grond worden gebruikt als bedrijf/kantoor. De adressant verzoekt dit op de verbeelding als zodanig te verwerken

Antwoord:

De functieaanduiding 'kantoor' is wel opgenomen voor het perceel Karperweg 19-25. Op de analoge verbeelding, zoals die aan de adressant is toegestuurd, zijn de functieaanduidingsvlakken inderdaad niet goed zichtbaar. Uiteindelijk zal dit wel goed zichtbaar zijn op de digitale verbeelding, die wettelijk bindend is.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 11.5 De adressant geeft aan dat Ambulance Amsterdam wordt ingedeeld in milieucategorie 3.1, doch dat er een maatwerkbestemming zal moeten worden opgenomen, omdat niet aan alle voorwaarden van categorie 3.1 kan worden voldaan. De adressant stelt als voorwaarde bij de indeling en maatwerkbestemming dat de bedrijfsactiviteiten van Ambulance Amsterdam in volle omvang gewaarborgd worden.

Antwoord:

De ambulancepost is een bestaande functie in het plangebied. Het feit dat een maatwerkbestemming is opgenomen, betekent dat de functie positief wordt bestemd. Aangezien de bedrijfsvoering ook 's nachts plaatsvindt en grenst aan een gevoelige bestemming, is het noodzakelijk om deze maatwerkbestemming op te nemen. Het bestemmingsplan heeft echter geen gevolgen voor de bedrijfsactiviteiten.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 11.6 De adressant geeft aan dat op pagina 51 van de plantoelichting te lezen is dat Ambulance Amsterdam met de buurt heeft afgesproken de sirene pas aan te zetten op het moment dat de ambulance de Amstelveenseweg op rijdt. De adressant bevestigt dit huidige coulant-gedrag, maar geeft aan dat wettelijk gezien de sirene aangezet moet worden bij het verlaten van de inrichting, zoals dat ook is aangegeven op pagina 53 van de plantoelichting. De adressant geeft aan dat het laatste maatgevend is.

Antwoord:

De reactie van adressant is terecht, in die zin dat de sirenes wettelijk gezien aangezet moeten worden bij het verlaten van de inrichting. Aangezien dit bestemmingsplan echter geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk maakt, is een afweging ten aanzien van de geluidsbelasting niet aan de orde. De geluidsbelasting van de ambulancepost is een aandachtspunt in het kader van de planontwikkeling van het Havenstratterrein.

Conclusie:

De reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, in die zin dat paragraaf 5.4.3 van de plantoelichting dienovereenkomstig is aangevuld.

12. KPN Telecom Netwerk Operations

Van deze instantie is geen reactie ontvangen.

13. TenneT T.S.O.

Van deze instantie is geen reactie ontvangen.

14. Liander

- 14.1 De adressant wijst op een typefout in artikel 1.56 van de planregels: (buis)lleidingen, één l teveel.

Antwoord:

De typefout is aangepast in het desbetreffende artikel van de planregels.

Conclusie:

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, in die zin dat artikel 1.56 van de planregels dienovereenkomstig is aangepast.

- 14.2 De adressant geeft aan dat op grond van artikel 4.2.2 uitsluitend bestaande kelders zijn toegestaan en vraagt zich af hoe dit is in relatie tot nieuwbouw. De adressant meldt dat onder de gebouwen op het Liander terrein kabelkelders/kruipruimten aanwezig zijn om de kabels in en uit de gebouwen te voeren. De adressant is van mening dat deze planregel voor onduidelijkheid kan zorgen wanneer in geval van nieuwbouw een kabelkelder moet worden aangelegd. De adressant verzoekt dan ook de planregel zodanig aan te passen dat kabelkelders ten behoeve van nutsvoorziening worden mogelijk gemaakt.

Antwoord:

Het toestaan van nieuwe kelders en/of souterrains is niet zonder meer toegestaan, omdat dit nadelige gevolgen kan hebben voor het grondwater. Dit is des te belangrijker in verband met de beoogde realisatie van ondergrondse parkeergarages op het aangrenzende Havenstraatterrein. Voor de realisatie van nieuwe kelders/souterrains of het vergroten van bestaande kelders/souterrains binnen de bedrijfsbestemming is de eis gesteld dat nader geohydrologisch onderzoek nodig is om de gevolgen voor de afstroming van het grondwater te beoordelen.

Conclusie:

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, in die zin dat artikel 4.2.2 en paragraaf 5.10.3 dienovereenkomstig zijn aangepast.

- 14.3 De adressant meldt dat het voornemen is om op het Liander terrein drie transformatoren met een vermogen van 40 MVA te plaatsen ter vervanging van de oude aanwezige transformatoren. Voor de bepaling van de milieucategorie gaat het om het gelijktijdig in te schakelen vermogen van een station. Hiervoor wordt vanuit veiligheids- en leverings-zekerheidsoogpunt het N-1 principe toegepast. Dit houdt in dat er altijd 1 transformator op standby staat om in te kunnen schakelen wanneer er een calamiteit met een van de andere transformatoren is. Het gelijktijdig in te schakelen vermogen van station Karperweg is hiermee dus 80 MVA. Dit houdt in dat we nog steeds onder milieucategorie 3.1 vallen.

Antwoord:

Het totale vermogen van de opgestelde transformatoren is maatgevend voor de milieucategorie van een transformatorstation. In tegenstelling tot wat de adressant stelt is het feit dat niet alle

transformatoren gelijktijdig worden gebruikt niet bepalend voor de milieucategorie. In onderhavig geval is in de nieuwe situatie sprake van een totaal opgesteld vermogen van 120 MVA. Dit leidt er toe dat het transformatorstation Karperweg valt in milieucategorie 3.2. Voor transformatorstation wordt een maatwerkbestemming opgenomen, in die zin dat wordt onderbouwd waarom het station is toegestaan. Het feit dat niet alle transformatoren gelijktijdig worden gebruikt is wel relevant voor deze onderbouwing en zal worden toegevoegd in de plantoelichting.

Conclusie:

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, in die zin dat paragraaf 5.3.3 van de plantoelichting dienovereenkomstig is aangevuld.

- 14.4 De adressant verzoekt om de passage over de transformatoren te veralgemeniseren in verband met het opschrijven van specifieke gevoelige bedrijfsinformatie. Daarbij doelt de adressant op het niet specifiek benoemen van de herkomst van de te plaatsen transformatoren, maar hier te praten over bestaande transformatoren. De adressant stelt dat de essentie van de plantoelichting hiermee hetzelfde blijft en tegelijkertijd de bedrijfsinformatie hiermee is geborgd.

Antwoord:

De desbetreffende passages over de herkomst van de te plaatsen bestaande transformatoren in de plantoelichting is aangepast, in die zin dat de bedrijfsinformatie van de adressant wordt geborgd.

Conclusie:

Deze reactie geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan, in die zin dat de paragrafen 3.4.3 en 5.3.3 van de plantoelichting dienovereenkomstig zijn aangepast.

- 14.5 De adressant geeft aan dat voor het aspect geluid onlangs op locatie metingen zijn gedaan bij de bestaande transformatoren die de huidige transformatoren aan de Karperweg zullen vervangen. De adressant geeft aan dat de uitkomsten van de metingen geen aanleiding geven om de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek zoals overlegd te wijzigen.

Antwoord:

Onderhavig bestemmingsplan maakt weliswaar geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk, het maakt wel de vervanging van de transformatoren mogelijk. In het kader van de beoogde vervanging van de bestaande transformatoren heeft de adressant daarom akoestisch onderzoek laten uitvoeren, dat als bijlage bij het bestemmingsplan wordt gevoegd. In dat onderzoek is geluidsbelasting op de beoogde woningen op het Havenstraatterrein en de bestaande geluidsgevoelige functies in de nabije omgeving beoordeeld. Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting op de bestaande geluidsgevoelige functies voldoet aan de wettelijke normen. De beoordeling van de geluidsbelasting op de beoogde woningen op het Havenstraatterrein vindt plaats in het kader van het desbetreffende bestemmingsplan.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 14.6 De adressant geeft aan dat zij graag meting van de magnetische veldsterkte zou willen inzien om deze te toetsen.

Antwoord:

Het rapport magnetische veldsterkte, opgesteld in het kader van het project Havenstraatterrein, is reeds in een eerdere fase aan adressant voorgelegd om commentaar. Het rapport, dat als bijlage bij

het bestemmingsplan Havenstraatterrein zal worden gevoegd, is nogmaals aan de adressant toegestuurd.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

15. N.V. Nederlandse Gasunie

- 15.1 De adressant geeft aan dat het bestemmingsplan is getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komt de adressant tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Antwoord:

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie:

Deze reactie geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

9.3 Bestemmingsplanprocedure

De bestemmingsplanprocedure bestaat uit de fase voorontwerp, ontwerp, vaststelling en beroep. Binnen deze fasering zijn daarnaast het vooroverleg en de reactie aanwijzing van belang.

Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken overheden en partijen. Dit vooroverleg dient plaats te vinden voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Ontwerpbestemmingsplan

De resultaten uit het overleg en indien van toepassing uit de inspraak, worden verwerkt in het bestemmingsplan. Dit ontwerpbestemmingsplan wordt door het college van burgemeester en wethouders voor zes weken ter inzage gelegd. Een ieder kan schriftelijke of mondelinge zienswijzen kenbaar maken.

Vaststelling

In principe wordt het bestemmingsplan, twaalf weken na het einde van de terinzagelegging, vastgesteld door de gemeenteraad. Het vastgestelde plan wordt eveneens ter inzage gelegd. Gedurende de terinzagelegging kan beroep tegen het plan worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State. Dit kan uitsluitend wanneer ook een zienswijze tegen het ontwerp is ingediend, of tegen die onderdelen die de gemeenteraad gewijzigd heeft vastgesteld.

Reactieve aanwijzing

De provincie en de minister hebben voordat de beroepstermijn ingaat, de mogelijkheid om in te grijpen. Dit wordt een reactieve aanwijzing genoemd en houdt in dat het onderdeel waarop de aanwijzing betrekking heeft, geen onderdeel blijft uitmaken van het plan.

Inwerkingtreding en onherroepelijk bestemmingsplan

Het bestemmingsplan treedt in werking de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen en geen schorsingsverzoek is ingediend. Het plan is onherroepelijk als door de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State een uitspraak is gedaan over het ingestelde beroep.