



Bestemmingsplan Twiske Zuid II

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.N1704BPGST-VG01

Datum print 23 Juli 2019

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	10
2.3	Geldend planologisch kader	10
2.4	Beschrijving van het plangebied	11
2.5	Geschiedenis van het plangebied	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Regionaal beleid	19
3.4	Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	25
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	25
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	25
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht	31
5.1	MER-beoordelingsplicht	31
5.2	M.e.r.-beoordeling	31
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	33
6.1	Autoverkeer	33
6.2	Openbaar vervoer	33
6.3	Langzaam verkeer	33
6.4	Parkeren	34
6.5	Resultaten onderzoek	34
Hoofdstuk 7	Geluid	35
7.1	Algemeen	35
7.2	Beleid en regelgeving	35
7.3	Resultaten onderzoeken	37
7.4	Conclusie	38
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	39
8.1	Algemeen	39
8.2	Beleid en regelgeving	39
8.3	Resultaten onderzoeken	43
8.4	Conclusie	43
Hoofdstuk 9	Bodem	45

9.1	Algemeen	45
9.2	Beleid en regelgeving	45
9.3	Resultaten onderzoeken	46
9.4	Conclusie	47
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	49
10.1	Wettelijk kader, regelgeving en beleid	49
10.2	Resultaten onderzoeken	51
10.3	Conclusie	53
Hoofdstuk 11	Duurzaamheid	55
11.1	Algemeen	55
11.2	Beleid en regelgeving	55
11.3	Specifiek plan/project	55
Hoofdstuk 12	Externe veiligheid	57
12.1	Algemeen	57
12.2	Resultaten onderzoeken	57
12.3	Conclusie	58
Hoofdstuk 13	Luchthavenindelingsbesluit	59
Hoofdstuk 14	Milieuhinder bedrijvigheid	61
14.1	Algemeen	61
14.2	Resultaten onderzoeken	61
14.3	Conclusie	61
Hoofdstuk 15	Natuur en Landschap	63
15.1	Algemeen	63
15.2	Beleid en regelgeving	63
15.3	Resultaten onderzoeken	64
15.4	Conclusie	64
Hoofdstuk 16	Water	65
16.1	Algemeen	65
16.2	Beleid en regelgeving	65
16.3	Watertoets	69
16.4	Conclusie	70
Hoofdstuk 17	Juridische planbeschrijving	71
17.1	Algemeen	71
17.2	Artikelgewijze toelichting	71
Hoofdstuk 18	Economische uitvoerbaarheid	77
Hoofdstuk 19	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	79
19.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	79

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Twiske Zuid II' geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor een gedeelte van Amsterdam, stadsdeel Noord. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het Twiske Zuid; een lopend woningbouwproject voor in totaal 157 woningen, gelegen in de wijken Oostzanerwerf en Kadoelen.

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Twiske Zuid hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- het geldende bestemmingsplan is ouder dan tien jaar en moet, conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro), worden geactualiseerd;
- binnen de laatste fase van het woningbouwproject Twiske Zuid zijn enkele wijzigingen in de openbare ruimte doorgevoerd die reden geven tot het aanpassen van het bestemmingsplan;
- voor een goede toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning is er behoefte aan een actueel bestemmingsplan voor de gebieden Twiske Zuid II.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Noord. Bij besluit van de 30 mei 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat Twiske Zuid hoort bij de projecten, gebieden en belangen van (groot)stedelijk belang. Voor de voorbereidingen voor onderhavig bestemmingsplan is het college van burgemeester en wethouders daarom het bevoegd gezag en niet het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord. Dat houdt in dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening geheel bij het centrale, stedelijke bestuur liggen. Burgemeester en wethouders zijn verantwoordelijk voor de voorbereiding van het bestemmingsplan. De gemeenteraad is het bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

1.3 Leeswijzer

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

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

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 20 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het ruimtelijk kader, het te realiseren programma en de stedenbouwkundige kaders. In hoofdstuk 5 tot en met 17 worden diverse omgevingsaspecten beschreven waaronder archeologie, bodemkwaliteit, natuur en landschap, externe veiligheid, geluidshinder, luchtkwaliteit, water en verkeersaspecten. In hoofdstuk 17 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 18 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tot slot behandelt hoofdstuk 19 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Verder zijn de relevante rapporten als bijlagen bij de toelichting en de

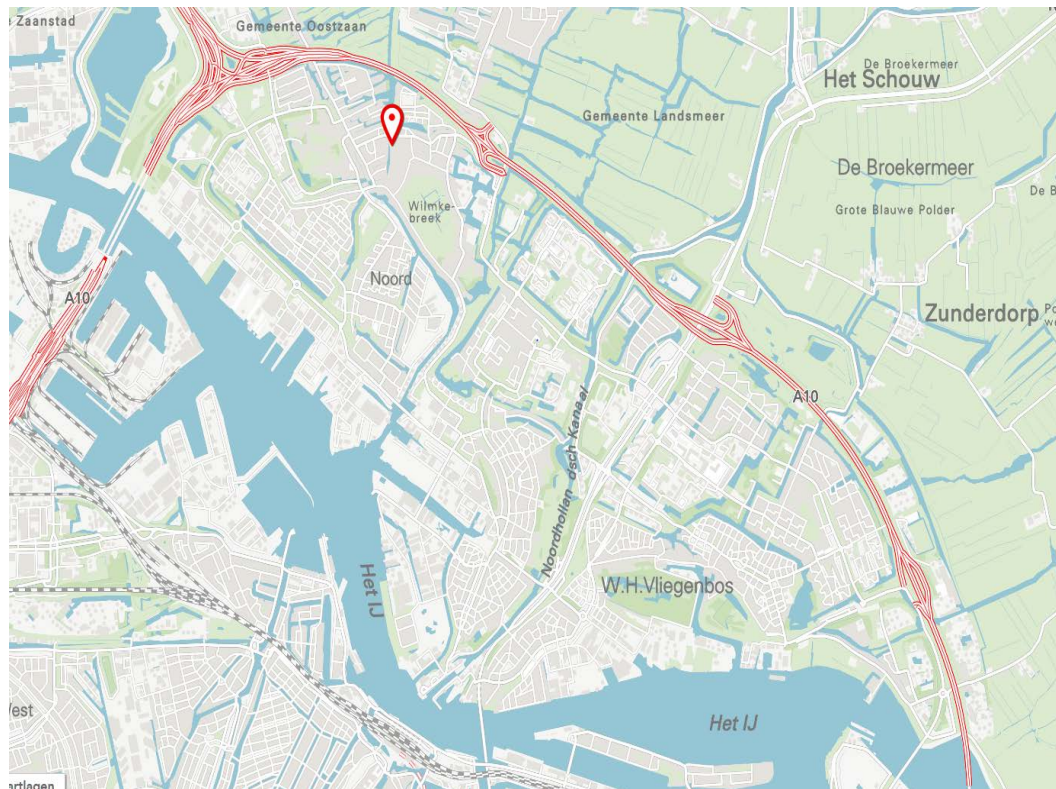
blz. 8

regels gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Twiske Zuid II' ligt in de wijken Kadoelen en Oostzanerwerf.



Figuur: Ligging binnen Amsterdam-Noord

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Twiske Zuid II' volgt dezelfde grenzen als het geldende bestemmingsplan, Twiske Zuid, en wordt als volgt begrensd:

- noorden: de achterste perceelsgrenzen van de woningen Adriaan Loosjesstraat 26-38, het hart van de Adriaan Loosjesstraat, het hart van de brug over het Twiske, het hart van de Stentorstraat en de achterste perceelsgrenzen van de woningen Stentorstraat 65-95;
- oosten: het hart van de Pandorinastraat, de achterste perceelsgrenzen van de woningen Pandorinastraat 1-14, de achterperceelgrenzen Stoombootweg 33-49, het hart van de Stoombootweg, het perceel Stoombootweg 31, de achterperceelgrenzen Stoombootweg 23A-29 en de westelijke perceelgrenzen Twiskestraat 21-23;
- zuiden: de watergang ten noorden van Twiskestraat 22 en de noordelijke perceelsgrens Twiskestraat 8-8A;
- westen: het hart van de veenstroom Twiske, het hart van de watergang ten noorden van Hendrik Soeteboomstraat 35-41, de achterste perceelsgrenzen van de woningen Cornelis Roosstraat 7-27 en de achterste perceelsgrens van de woningen Adriaan Loosjesstraat 26-38.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingplankaart).

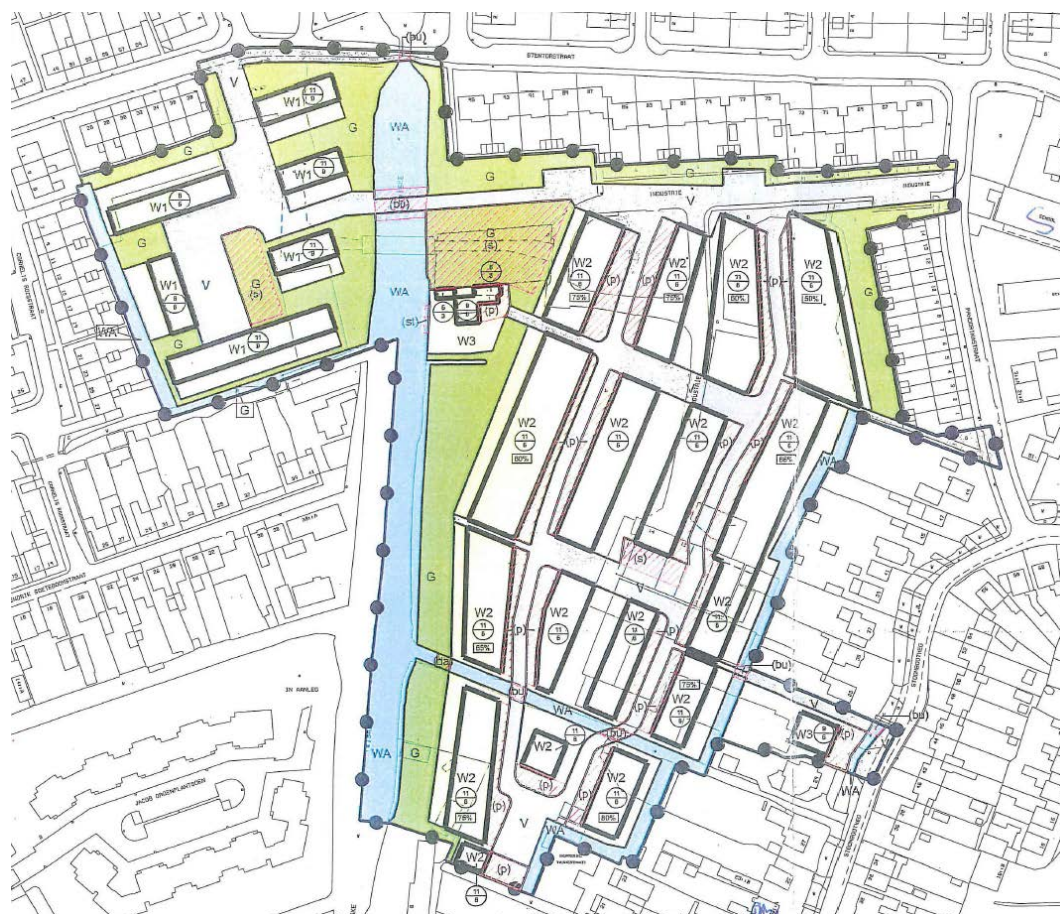
2.2 Doelstelling

Dit bestemmingsplan beoogt in een goede, actuele planologische en juridische regeling voor het gebied te voorzien. Uitgangspunt is het overnemen van de geldende, planologische mogelijkheden, maar ook het doorvertalen van actueel beleid en nieuwe inzichten. Daarnaast zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in de stedenbouwkundige opzet voor het nog te realiseren woongebied ten westen van het Twiske. Die wijzigingen passen nu niet geheel in het geldende bestemmingsplan. Ook in die wijzigingen voorziet dit plan.

2.3 Geldend planologisch kader

Voor het gehele plangebied geldt nu het bestemmingsplan Twiske Zuid. Dit plan voorziet in de herontwikkeling van enkele, voormalige bedrijfspercelen met 157 woningen. Dit plan is vastgesteld door de deelraad van Amsterdam-Noord op 23 april 2008 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland op 16 december 2008. Vervolgens is dit plan op 2 september 2009 onherroepelijk geworden.

Het bestemmingsplan is een relatief gedetailleerd plan. Het geeft vrij ver uitgewerkt aan waar de woonpercelen, groenstroken, water en openbare ruimte voorzien is. Voor de woningen zijn bouwvlakken aangegeven op de plankaart. Ten westen van het Twiske zijn dit bouwvlakken op maat. Ten oosten van het Twiske zijn de bouwvlakken ruim neergelegd, vanwege de verspringingen die binnen de woningblokken werden beoogd. Aan die vlakken is een bebouwingspercentage gekoppeld. Ook geldt voor de woningen in het oostelijke gedeelte van het plangebied dat parkeerplaatsen voorzien zijn in de voortuin van de woningen. Daartoe is in het bestemmingsplan een parkeernorm opgenomen en is bepaald dat een eenmaal gerealiseerde parkeerplaats niet mag worden verwijderd.



Figuur: uitsnede plankaart bestemmingsplan Twiske Zuid

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied betreft een binnenstedelijke woningbouwlocatie voor 157 woningen. Deze locatie ligt te midden van reeds langer aanwezige woongebieden. Op de locatie waren voorheen enkele bedrijven aanwezig. Middels woningbouw krijgt de locatie een nieuwe invulling, in combinatie met het saneren en beheersbaar maken van aanwezige bodemverontreiniging in het gebied, mede middels het aanbrengen van een leeflaag.

Een groot deel van de nieuwe woningen is inmiddels gebouwd dan wel in aanbouw. Voor het gedeelte ten westen van het Twiske is nog geen aanvang gemaakt met de bouwwerkzaamheden. Dat gedeelte ligt nu braak. De omgevingsvergunning voor de bouw van de woningen in dit gedeelte van het plangebied is wel verleend.



Luchtfoto 2017 plangebied en omgeving



Gerealiseerde woningen



Gerealiseerde woningen



2.5 Geschiedenis van het plangebied

Twiske Zuid is gelegen in het veenweidegebied van Waterland. Een veengebied ontstaat doordat een watergebied verland, in dit geval door het ontstaan van strandwallen. Door de verlanding van het gebied kon er vervolgens veengroei plaatsvinden. De veengroei in Waterland is begonnen tussen circa 5100 en 3800 voor Christus.

De veengroei in Waterland (inclusief het plangebied) is waarschijnlijk ten einde gekomen vanaf de 2e helft van de 10e eeuw, doordat de mens het veengebied ging ontginnen. Het gebied werd in ontginning gebracht vanuit veenriviertjes, waarvan het Twiske er één is. Vanuit de veenriviertjes werden haaks op de stroomrichting afwateringssloten gegraven, waardoor lange smalle kavels ontstonden. Aan de landzijde werden deze kavels begrensd door een lange doorlopende sloot (de gouwsloot). Deze gouwsloot was bedoeld om het water om het ontginningsgebied heen te leiden. Het Twiske zelf vormde de grens tussen de ontginningseenheden Landsmeer en Oostzaan. Het westelijk gedeelte van het plangebied (Tiemstraterrein) behoorde tot 1966 tot de gemeente Oostzaan.

De oevers van de veenriviertjes waren zeer drassig en daardoor ongeschikt voor de verbouw van gewassen. Daarom werd op de drassige oevers vee geweid. Op de hogere gedeeltes van het perceel werden tot circa 1300 gewassen als graan geteeld. Omdat het land als gevolg van de ontginning voortdurend daalde werd het land echter steeds minder geschikt voor de verbouw van gewassen. Bovendien was als gevolg van landafkalving de Zuiderzee ontstaan waardoor Waterland steeds meer te maken kreeg met de invloed van zout water. In sommige delen van Waterland vond ook turfwinning plaats, waardoor nog meer land verdween.

Het veenriviertje Twiske heeft als directe verbindingroute naar het IJ een belangrijke rol gespeeld als verkeersroute in het zeer natte Waterland. In een deel van het plangebied Twiske Zuid kon in eerste

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De SVIR heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

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

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen. Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op bescherming tegen overstromingen en behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land. In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.

3.1.2 Amvb Ruimte

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

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierversmalling van de Maastakken. Ook deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

3.1.3 SER ladder

In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

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

'De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.'

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Dit bestemmingsplan voorziet niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking kan derhalve achterwege blijven.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

Eén van de doelstellingen is het duurzaam en efficiënt gebruiken van de beschikbare ruimte. Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is het afronden van de ontwikkeling van een binnenstedelijke locatie voor woning. De gekozen ruimtelijke structuur is daarbij gebaseerd op het voorheen aanwezige landschap en in duidelijke relatie met de waterhuishouding. Dit plan is dan ook in overeenstemming met de provinciale structuurvisie.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening in werking getreden (november 2010) en daarna meermalen herzien en geactualiseerd. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Het plangebied is conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening onderdeel van het 'bestaand stedelijk gebied'. Het behouden van woningen met bijbehorende voorzieningen past binnen de kaders van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Vervoerregio Amsterdam

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

Regionaal actieprogramma Wonen 2016-2020

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten in de Stadsregio Amsterdam gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 t/m 2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010 waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. Voor de eerste RAP-periode 2011 t/m 2015 hebben alle regio's een RAP opgesteld. Aandachtspunten die de provincie benoemd heeft voor het RAP 2016-2020 zijn:

- Vraaggestuurd bouwen (zowel kwalitatief als kwantitatief)
- Binnenstedelijk bouwen en transformeren
- Betaalbaarheid/Sociale woningbouw (huur en koop)
- Wonen, zorg, welzijn en voorzieningen
- Duurzaam Bouwen
- (collectieve) zelfbouw
- Demografische prognoses en cijfers over de woningbouwbehoeften
- Inzicht in potentiële locaties binnen bestaand stedelijk gebied (bsg)
- OV-knooppunten
- Het RAP dient 'ladderproof' te zijn (Ladder voor Duurzame Verstedelijking)

De bestuurders zien een belangrijke opgave voor de samenwerking, toegespitst op drie thema's. De achtergrond hierbij wordt verder toegelicht in de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt. Het eerste thema is de woningbouwproductie. Levert de optelsom van alle lokale plannen bij elkaar het

gewenste beeld op voor de ontwikkeling van de woningmarkt in de Metropoolregio? Zowel kwantitatief als naar type woonmilieu. Vanuit het perspectief van een aantrekkelijke en diverse woningmarkt en om bij te dragen aan de economische concurrentiepositie van de Metropoolregio. Maar ook om tegemoet te komen aan de kwalitatieve woningvraag van huishoudens. Aanvullend daarop hebben de bestuurders al eerder uitgesproken dat zij ondanks de hoge marktdruk in de regio ook aandacht willen houden voor de woningbehoefte van de lage en middeninkomens. *Betaalbare Voorraad* is daarom het tweede thema dat benoemd is als aandachtspunt voor de samenwerking. Tegelijkertijd constateren we dat de sociale huurwoningen, waarop de laagste inkomens aangewezen zijn, op dit moment een schaars goed zijn. In dat licht bespreken we met elkaar hoe we deze schaarse sociale huurwoningen willen verdelen. *Woonruimteverdeling* is het derde thema in de samenwerking. Voor de Stadsregio Amsterdam als totaal wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2015-2020 geraamd op ca. 45.000 woningen en voor de periode 2015-2025 op ca. 87.000 woningen. Dat komt neer op ruim 9.000 woningen per jaar. De gemeenten moeten alle zeilen bijzetten om die opgave te kunnen realiseren.

Dit bestemmingsplan voorziet in de herbevestiging van een lopend en inmiddels geheel vergund woningbouwproject voor in totaal 157 woningenn. Daarmee is dit plan in lijn met het regionale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

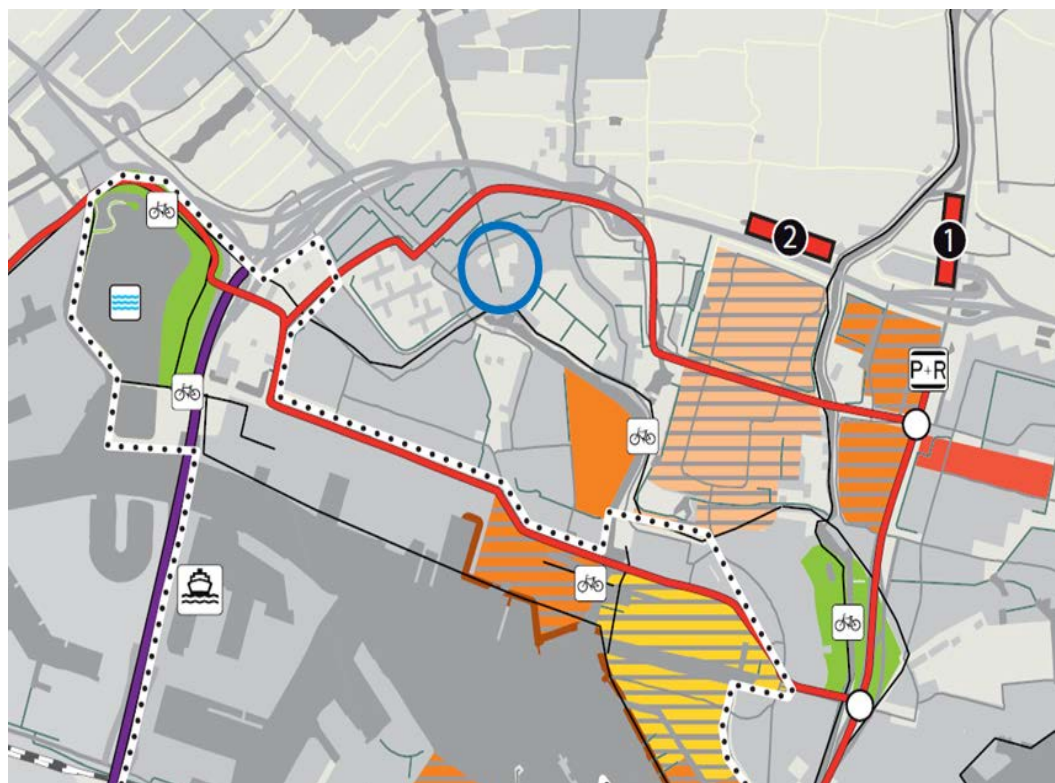
3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

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

Onderhavig bestemmingsplan voorziet enerzijds in een nieuwe planologische regeling voor een deels gerealiseerd woningbouwproject. Anderzijds betreft het een herbevestiging van de laatste fase van dat woningbouwproject binnen bestaand stedelijk gebied. Met dat project wordt bijgedragen aan de woningbouwambitie die in de structuurvisie is opgenomen.

Het plangebied is in de Structuurvisie aangemerkt als 'gerealiseerd wonen en/of werken'.



Figuur: structuurvisiekaart 'faseringsbeleid 2010-2020' met het plangebied globaal in blauw aangeduid.

3.4.2 Koers 2025

Op 14 september 2016 is de "Koers 2025" vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. Twiske Zuid wordt in Koers 2025 aangemerkt als een lopend project.

3.4.3 Overnachtingsbeleid

Op 14 juli 2016 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam het nieuwe overnachtingsbeleid vastgesteld. Dit treedt per 1 januari 2017 in werking. Het beleid is een herziening van de Regionale Hotelstrategie 2016 – 2022 (vastgesteld op 27 november 2013) en geldt voor het hele grondgebied van de gemeente Amsterdam. Amsterdam gaat van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op alle vormen van verblijfsaccommodatie vanaf 1 nacht tot 12 maanden. Om het hoofd te kunnen blijven bieden aan de toenemende belangstelling voor de stad en de daarmee gepaard gaande toegenomen drukte en dynamiek wat betreft accommodaties is het nieuwe beleid opgesteld.

Het beleid heeft betrekking op hotels. Een hotel is een service verlenend etablissement met een commercieel oogmerk waar iemand tegen betaling kan overnachten. Bij een hotel wordt gedacht aan accommodatie met slaapplekken voor logiesverstrekking in overwegend een- en tweepersoonskamers tegen boeking per nacht waar aanvullend maaltijden, kleine etenswaren en dranken kunnen worden

verstrekt aan gasten en passanten. Onder hotel wordt tevens pension, (jeugd-)herberg of hostel verstaan waar geen consumpties aan passanten worden verstrekt. Het beleid geldt ook voor logies- en extended stayvoorzieningen voor zover het appartementhotels betreft met een verblijfsduur van maximaal 12 maanden.

De gemeente Amsterdam verleent geen medewerking aan nieuwe hotels in een groot deel van de stad. In een beperkt deel van de stad is het uitgangspunt 'nee, tenzij...' Aan de hand van een stappenplan beoordeelt de gemeente of een nieuw initiatief op medewerking kan rekenen. Het plangebied is gelegen in een gebied waarbinnen geen medewerking wordt verleend aan nieuwe hotels.

3.4.4 Beleidsnotitie short stay

Shortstay is de verhuur van vrije-sectorhuurwoningen voor een korte periode (minimaal 7 nachten). Het Amsterdamse shortstaybeleid is erop gericht om voldoende woningen te bieden aan (voornamelijk buitenlandse) werknemers en Amsterdam zo aantrekkelijk te houden als vestigingslocatie voor bedrijven.

Naar aanleiding van de evaluatie van het Shortstaybeleid in 2013 is er de beleidsnotitie Shortstay 2014 vastgesteld. Op basis daarvan worden geen nieuwe vergunningen meer verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Het aantal shortstay-appartementen was op 1 januari 2014 ongeveer 800. Hiermee is het streefgetal uit 2009 bereikt.

In het plangebied komen geen short stay voorzieningen voor en wordt ook geen short stay mogelijk gemaakt.

3.4.5 Woonagenda 2025

Voor welke uitdagingen staat Amsterdam tot 2025 op het terrein van wonen? De Woonagenda 2025 geeft hier antwoord op. De Woonagenda 2025 is een kaderstellend en richtinggevend document voor het woonbeleid tot 2025. Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De Woonagenda zet in op voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Als de woningvoorraad beter aansluit bij de woningbehoefte, is het belangrijk dat deze woningen ook bewoond worden door de huishoudens die hierop zijn aangewezen.

Onderhavig plan voorziet in het bestendigen van een bestaand en grotendeels gerealiseerd woningbouwproject.

3.4.6 Ruimte voor Geschiedenis en Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam

In de Amsterdamse Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (november 2011) wordt het verankeren van cultuurhistorische waarden in het proces van ruimtelijke ordening geagendeerd. Cultuurhistorische aspecten maken een stad bijzonder en zorgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing; ze bevorderen ook een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. In het voorliggende bestemmingsplan is waar nodig rekening gehouden met bijzondere, cultuurhistorische waarden.

3.4.7 De Bewegende Stad / Beweeglogica

De Bewegende Stad is een beleidsprogramma dat als doelstelling heeft om Amsterdammers meer te laten bewegen. Dat is ondermeer uitgewerkt in het document Beweeglogica. Amsterdam, als Bewegende Stad, wordt zo ingericht dat alle Amsterdammers bewust of onbewust worden uitgenodigd tot bewegen: door de stad van a naar b, door te spelen, te sporten en te recreëren. Dit wordt gerealiseerd door de toepassing van de zogenaamde Beweeglogica. Geïnspireerd door de Active Design Guidelines van New York legt de Beweeglogica de relatie tussen de fysieke inrichting van de stad en de (on)bewuste keuze van mensen om actief te bewegen, dit in het besef dat bewegen niet voor elke Amsterdammer even gemakkelijk is. Daarmee wordt antwoord gegeven op de vraag: wat kan in de fysieke omgeving worden gedaan om er aan bij te dragen dat meer mensen gaan bewegen? De Beweeglogica geeft stadsmakers van binnen en buiten de gemeente dus handvatten om bewegen als vanzelfsprekend op te nemen in een ontwerp of bij de herinrichting van buurten, parken, straten en pleinen. Onderstaande uitgangspunten van de Bewegende Stad benoemen de meest belangrijke aspecten die nu en op de lange termijn zorgen voor een stad die uitnodigt tot bewegen:

1. De Bewegende Stad geeft ruim baan aan de fietser en voetganger.
2. In de Bewegende Stad is sport om de hoek.
3. De Bewegende Stad is een speeltuin.
4. In de Bewegende Stad wordt niet stil gezeten.

In het plangebied wordt in de vorm van goede speelvoorzieningen, een brede groenstrook langs het Twiske en goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers bijgedragen aan de doelstellingen van de Bewegende Stad.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Amsterdam-Noord kent vele helder begrensde stedenbouwkundige eenheden, gevat in een (groen-blauw) raamwerk. Dit raamwerk bestaat bijvoorbeeld uit de Kadoelerscheg, de Waterlandse Zeedijk en het Twiske. De stedenbouwkundige eenheden zijn bijvoorbeeld de Molenwijk, Tuindorp Oostzaan en het Zuideinde.

Het plangebied ligt verscholen achter de vanouds aanwezige, omringende woonbebouwing. Aan de noord-, noordoost- en westzijde wordt het plangebied begrensd door grondgebonden, aaneengesloten woningen langs de Adriaan Loosjesstraat, Stentorstraat, de Pandorinastraat en de Cornelis Roosstraat. Deze woningen dateren van eind jaren 50 van de vorige eeuw. De woningen zijn tweelaags met een kap, plat dak of dakopbouw. Tevens hebben alle woningen een voor- en achtertuin.

Aan de zuid- en zuidoostzijde grenst het plangebied aan de kavels van de Stoombootweg, het Twiskestraat en de Hendrik Soeteboomstraat. Op deze kavels is lintbebouwing aanwezig met woningen uit het begin van de vorige eeuw. Deze woningen hebben een individueel karakter en zijn overwegend voorzien van een kap. De Stoombootweg is een onderdeel van de ringdijk om de Wilmebreekpolder.

De voormalige bedrijventerreinen in het plangebied (Tiemstra en Industrie Kadoelen) zijn geheel vrij gemaakt van bebouwing, met uitzondering van de woning aan de De Bleeckster 1, en opgehoogd vanwege de bodemvervuiling die de bedrijvigheid heeft achtergelaten. Vervolgens is een begin gemaakt de realisatie van woningbouw in het gebied. Aan de Oossaander Hoop en de Hoopende Swaen, aansluitend op de woonpercelen langs de Pandorinastraat en de Stoombootweg, zijn blokken met grondgebonden rijwoningen gerealiseerd. Dit betreft de uitvoering van het stedenbouwkundig plan dat in de volgende paragraaf beschreven wordt.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Het Stedenbouwkundig Plan (SP) voor Twiske Zuid is op 7 september 2004 vastgesteld door de stadsdeelraad. Mede op basis van dat SP is het geldende bestemmingsplan opgesteld. Nadien is het SP nader uitgewerkt en op onderdelen geoptimaliseerd.

4.2.1 Hoofdstructuur

Het SP bestaat uit twee plandelen, namelijk het gedeelte ten oosten en ten westen van het Twiske. De verkavelingsrichting van de beide plandelen is afgeleid van het onderliggende oude slotenpatroon, welke onder verschillende hoekverdraaiingen haaks op het Twiske staan. Haaks op het oude slotenpatroon is per plandeel uitgegaan van twee ontsluitingsrichtingen. De relatie van beide plandelen met het Twiske is benadrukt middels een aantal zichtlijnen. De beide plandelen zijn met elkaar verbonden door een brug.



Luchtfoto plangebied met in rood globaal aangeduid het westelijke plandeel en in geel globaal aangeduid het oostelijke plandeel

Twiske Zuid is van de omliggende bebouwing afgeschermd door middel van watergangen. Alleen bij de woningen Cornelis Roosstraat 5, Adriaan Loosjesstraat 26-38, Stentorstraat 65-95 en Pandorinastraat 1-14 wordt de afscheiding gevormd door groenvoorzieningen.

In verband met bodemverontreiniging zijn de beide plandelen circa 1 meter opgehoogd ten opzichte van de omgeving. De hoogteverschillen met de omgeving lopen bij de randen af naar het maaiveld van de de omgeving of naar de omliggende kades.

Om het Twiske te versterken is er op beide oevers ruimte voor een oeverpark met speelvoorzieningen, bomen, gras en wandelpaden. Langs de oostelijke zijde van het Twiske is een natuurvriendelijke oever gerealiseerd.



Figuur: stedenbouwkundig plan, gedateerd (2008)



Figuur: verkavelingsstructuur (links) en oriëntatie (rechts)



Figuur: impressie oostelijk deel

4.2.2 Bebouwing

De reeds gerealiseerde bebouwing in het oostelijk gedeelte (120 woningen) van het plangebied is geschakeld aan een tweetal meanderende woonstraatjes. De rooilijnen van de bebouwing verspringen daarbij. Tussen de twee meanderende woonstraatjes is een tweetal dwarsstraatjes gerealiseerd, waarmee er zicht blijft op het Twiske. De woningen zijn alle voorzien van een zadeldak, met enkele dwarskappen. De bouwhoogte van deze woningen bedraagt maximaal 11 meter. Aan de Stoombootweg, tussen de Stoombootweg 29 en 31, zijn twee halfrijstaande woningen gebouwd. Deze woningen sluiten qua volume en bouwhoogte aan op de lintbebouwing langs de Stoombootweg.

In het westelijk gedeelte van het plangebied wordt de bebouwing (37 woningen) rond een centraal groen hof gegroepeerd. Daarnaast worden er haaks op het Twiske drie woonblokken gerealiseerd. De woningen in het westelijk deel zullen worden uitgevoerd met een plat dak of met een lessenaarskap. De maximale bouwhoogte (= hoogte tot aan de nok) voor de twee meest westelijke bouwblokken bedraagt 6 meter (twee bouwlagen) in geval van een plat dak en 8 meter in geval van een lessenaarskap. Voor de overige bouwblokken in het westelijk deel geldt een maximale bouwhoogte van 9 meter in geval van een plat dak en 11 meter in geval van een lessenaarskap.

In totaal bevat het project 157 woningen (naast de reeds bestaande woning aan De Bleekster 1). Daarvan betreft 30% een (sociale) huurwoning (47 woningen).

4.2.3 Verkeer

Het plangebied heeft verschillende verbindingen met het hoofdwegenstelsel. In westelijke richting is dat via de Adriaan Loosjesstraat-Zuideinde-Molenaarsweg en in oostelijke richting via de Stentorstraat-Vorticellaweg-IJdoornlaan of via de Stoombootweg-Kadoelenweg-Vorticellaweg-IJdoornlaan.

In het westelijke gedeelte van het plangebied moet de infrastructuur nog worden aangelegd. Er is daarvoor een brug gerealiseerd over het Twiske, zodat beide plandelen met elkaar worden verbonden. Deze brug zal eenrichtingsverkeer kennen; bewoners kunnen het oostelijke deel van het plangebied verlaten via het westelijke deel, maar niet vice versa. Na de brug zal de weg afbuigen naar het noorden en aansluiten op de Adriaan Loosjesstraat. Hierdoor wordt een evenwichtige spreiding van het autoverkeer van en naar de woningen mogelijk gemaakt.

De wegen in het plangebied zijn geschikt voor autoverkeer, fietsers en voetgangers. Het zijn 30 km/u-wegen met een lage verkeersintensiteit. Loopstroken en rijbaan worden door afwijkend materiaalgebruik gemarkeerd. Verder wordt het plangebied ontsloten vanaf de Pandorinastraat en vanaf de Stoombootweg voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Ook is er een uitgebreide padenstructuur aangelegd. Deze paden zijn uitsluitend toegankelijk voor voetgangers.

4.2.4 Openbare ruimte westelijk plandeel

Ten opzichte van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan zijn in de openbare ruimte van het westelijke plandeel enkele wijzigingen door gevoerd. Deze zijn op onderstaande uitsnede van de geldende plankaart (van bestemmingsplan Twiske Zuid) genummerd. Het betreft het volgende:

1. Om voldoende verkeers- en parkeerruimte te kunnen realiseren is de groenbestemming verkleind.
2. De verkeersbestemming is hier met een strook van circa 1 meter verbreed om er voor te zorgen dat de westelijk gelegen woningen (vanwege aanwezige hoogteverschillen) een goede aansluiting krijgen op de openbare ruimte.
3. In de uiteindelijke situatie gaan de woningen alhier gelijk aan openbare ruimte grenzen, zonder groenstrook die een groenbestemming behoort te krijgen.
4. Bij de plaatsing van damwanden rondom het westelijk plandeel is abusievelijk afgeweken van de eerder geplande locaties. Gevolg is dat deze damwanden deels geplaatst zijn op locaties waar het geldende bestemmingsplan niet voorziet in damwanden. Ook op de wel gerealiseerde locaties zijn de damwanden ruimtelijk aanvaardbaar. Middels omgevingsvergunning is voor de damwanden afgeweken van het bestemmingsplan. Dit wordt verwerking in dit bestemmingsplan.



Figuur: overzicht wijzigingen openbare ruimte

Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht

5.1 MER-beoordelingsplicht

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

Voor projecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

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

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

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

5.2 M.e.r.-beoordeling

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het planologisch opnieuw bevestigen van een bestaand woningbouwplan voor 157 woningen binnen het bestaande, stedenbouwkundige samenstel van Amsterdam-Noord. Dit project is reeds vergund en/of gerealiseerd. Hierop is alleen een vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. Gezien de ligging en het relatief beperkt aantal nog te bouwen woningen vallen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet te verwachten. Daarmee is er ook geen aanleiding tot het opstellen van een MER.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Autoverkeer

In het reeds gerealiseerde deel van het plangebied wordt al het autoverkeer, via de weg Walvisvaart, aangesloten op Pandorinastraat. Via die weg wordt het plangebied aangesloten op de ontsluitingsstructuur van de omliggende wijk. Om de ontsluiting van het bestaande deel te completeren en ter ontsluiting van het nog te realiseren deel zal de Walvisvaart middels een brug over het Twiske worden doorgetrokken in westelijke richting en worden aansluiten op de Adriaan Loosjesstraat. De brug over het Twiske zal door autoverkeer alleen gebruikt kunnen worden om het westelijke gedeelte van het plangebied te kunnen verlaten. Het plangebied is geheel onderdeel van een 30 km-zone.

6.2 Openbaar vervoer

Binnen 10 minuten loopafstand binnen zich diverse bushaltes in de omgeving van het plangebied voor het stad- en streekvervoer. Bij het stadvervoer gaat het daarbij om lijn 36. Via die lijn is een eenvoudige aansluiting op het overige openbaar vervoersnetwerk van de stad mogelijk.



Figuur: bushaltes in de omgeving (richting Buikslotermeerplein)

6.3 Langzaam verkeer

In het plangebied deelt het langzaam verkeer de wegen met het autoverkeer. Er zijn geen aparte trottoirs of fietspaden langs de wegen aanwezig. Via de wegen wordt het langzaam verkeer ontsloten op de omliggende wijk. Daarnaast zijn er twee aparte ontsluitingsroutes voor langzaam verkeer vanuit het plangebied naar de Pandorinastraat en de Stoombootweg.

6.4 Parkeren

In de Nota Parkeernormen Auto zijn de parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. Volgens dit beleid betreft het plangebied een C-locatie. Voor C-locaties geldt dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer minder goed is dan in de rest van de stad. Bij nieuwbouwplannen in deze gebieden is maatwerk nodig.

In de planregels is bepaald dat in voldoende parkeerruimte moet worden voorzien. De omvang van de benodigde parkeerruimte dient bepaald te worden aan het geldende parkeerbeleid, thans de Nota Parkeernormen Auto. Het voornemen is de normen die bij aanvang van de ontwikkeling van het gebied zijn bepaald, te continueren bij het verlenen van omgevingsvergunningen in het gebied. Voor koopwoningen houdt dat een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning in. Voor huurwoningen bedraagt de parkeernorm 1,2 parkeerplaats per woning. Beide normen zijn inclusief plaatsen voor bezoekersparkeren. Ook is bij de inrichting van het openbaar gebied rekening gehouden met 23 parkeerplaatsen voor de woningen aan de Stentorstraat, die vanouds aanwezig zijn in het plangebied. In het oostelijk deel van het plangebied zijn en worden in de voortuinen parkeerplaatsen voor de woningen gerealiseerd. Verder komen er in de openbare ruimte diverse parkeerplaatsen. Het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 148 op eigen terrein en 117 parkeerplaatsen in de openbare ruimte (inclusief de 23 bestaande parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen Stentorstraat). Met deze parkeerplaatsen wordt in de parkeerbehoefte worden voorzien.

6.5 Resultaten onderzoek

In het bestemmingsplan hebben de wegen de bestemming Verkeer - 1 gekregen. De twee aparte ontsluitingsroutes voor langzaamverkeer in het plangebied hebben de bestemming Verkeer - 2 gekregen.

In de planregels is een algemene regeling opgenomen die bepaald dat bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor verbouw, nieuwbouw en gebruikswijzigingen in voldoende mate en op eigen terrein in parkeerruimte moet zijn voorzien. Dat dient te worden bepaald aan de hand van het dan geldende parkeerbeleid, wat momenteel de Nota Parkeernormen Auto is.

Verder is in de bestemming Tuin - 1 bepaald dat eenmaal gerealiseerde parkeerruimte niet mag worden veranderd als dat ten koste gaat van de functionaliteit voor het parkeren. Deze specifieke gebruiksregels is aangebracht vanwege de parkeerruimte die meeste woningen in het oostelijke gedeelte van het plangebied hebben. De daar aanwezige parkeerruimte is van essentieel belang voor een goede parkeersituatie in het plangebied. Voor het veranderen van de gerealiseerde parkeerruimte in de voortuinen is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Voorwaarden voor toepassing daarvan zijn dat per voortuin in ieder geval ruimte aanwezig blijft om 1 auto te parkeren en dat het aanvaardbaar is gelet op de woon- en parkeersituatie.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

7.2 Beleid en regelgeving

7.2.1 Algemeen

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

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

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

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

7.2.1.1 Wegverkeersgeluid

8.2.3 Wegverkeersgeluid

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

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

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

Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

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

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

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

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

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

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

Bij AMVB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen	48 <i>art. 3.1, lid 2 Bgh</i>	53 <i>art. 3.2, lid 1 onder c Bgh</i>
--	----------------------------------	--

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

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012):

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

Dat de Wet geluidhinder niet van toepassing op woonerven en wegen met een maximumsnelheid van 30 km per uur, doet er niet aan af dat een nieuw bestemmingsplan in overeenstemming moet zijn met een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit betekent onder meer dat ook langs dergelijke wegen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat moet zijn gewaarborgd.

7.2.2 Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent ook eigen geluidbeleid gericht op het bevorderen van een aanvaardbaar woon – en leefklimaat. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties én om Amsterdams geluidsbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaai. In dat verband stelt Amsterdam elke vijf jaar een geluidkaart en een actieplan geluid vast. Dit actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeer. Doel van de centrale wet- en regelgeving en van het Amsterdams geluidbeleid is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Doel is niet het uitbannen van geluid, wel een (ongezond) teveel aan lawaai te voorkomen. Voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is nachtrust van essentieel belang. In dat verband is belangrijk dat geslapen kan worden met geopend raam bij een aanvaardbare geluidbelasting. Amsterdam toetst daartoe ruimtelijke plannen aan de uitgangspunten van het Amsterdamse geluidbeleid, waaronder het uitgangspunt dat elke woning voorzien moet zijn van een stille zijde wanneer er hogere waarden worden vastgesteld.

7.3 Resultaten onderzoeken

Het plangebied is niet gelegen binnen de invloedssfeer van spoorwegen en geluidgezoneerde industrieterreinen. Alleen wegverkeerslawaai is aan de orde. Het plangebied ligt grotendeels binnen de geluidzone van de rijksweg A10. Daarnaast liggen rondom het plangebied 30 km-wegen. Het overgrote deel van de woningen in het plangebied zijn reeds gerealiseerd danwel vergund. 37 woningen, in het westelijke deel van het plangebied, zijn nog niet vergund.

Door LBP|Sight is in het kader van dit bestemmingsplan onderzoek uitgevoerd naar de akoestische situatie van de nog te realiseren woningen. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 3. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting van de nieuwe woningen vanwege de A10 niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast is geluidsbelasting als gevolg van de Adriaan Loosjesstraat en de Stentorstraat, beide 30 km-wegen, onderzocht in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Hieruit volgt dat de akoestische situatie bij bijna alle woningen zich als goed laat kwalificeren. Bij vijf geplande woningen is sprake van een matige kwalificatie. De geluidbelasting is daar echter niet onaanvaardbaar hoog en bij deze woningen is aan de achterzijde wel sprake van een goede omgevingskwaliteit. Vanuit een goede ruimtelijke ordening kunnen alle woningen opnieuw worden bestemd in dit bestemmingsplan.

7.4 Conclusie

Vanuit de verschillende geluidsaspecten is sprake van een goed woon- en leefklimaat in de woningen in het plangebied. In de planregels en/of op de verbeelding zijn daarvoor geen maatregelen nodig.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Beleid en regelgeving

8.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Per 1 augustus 2009 is de wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze wet dient de navolgende doelen:

- implementatie van richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PbEG L 152), hierna te noemen: de richtlijn;
- implementatie van het uit die richtlijn volgende uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan bepaalde grenswaarden te voldoen (derogatie). Dit krijgt zijn beslag in de desbetreffende voorschriften van bijlage 2 van de Wm. Daartoe worden de ingangsdata van de desbetreffende (inhoudelijk ongewijzigde) normen gewijzigd, met een nadere invulling bij algemene maatregel van bestuur binnen het wettelijke kader. De Europese Commissie heeft op 7 april 2009 derogatie verleend;
- wettelijke regeling van enige onderwerpen die volgen uit de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat leidde tot de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) alsmede van enige onderwerpen van juridisch-technische aard.

Naast de wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) is in augustus 2009 tevens het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

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

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;

4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

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

Tabel 1 bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

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

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

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

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

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig tot
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m ³ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	11 juni 2011

	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m ³ Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

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

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

Besluit en Regeling Niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

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

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

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

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

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

8.2.3 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

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

Uitgangspunten zijn dat:

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

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

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik

ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

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

8.3 Resultaten onderzoeken

Dit bestemmingsplan voorziet niet in een groter aantal woningen dan het geldende bestemmingsplan reeds doet. Dit plan heeft daarom geen nieuwe effecten voor de luchtkwaliteit. Dit plan voorziet niet in gevoelige bestemmingen in de zin van het Besluit gevoelige bestemmingen.

Uit Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland van het RIVM blijkt dat de luchtkwaliteit in het plangebied en de omgeving aan de grenswaarden voldoet (10-12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{2,5}, 18-22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀ en 25-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO₂). De kaarten voor 2025 laten zien dat dit nog verder gaat verbeteren. Gelet op de luchtkwaliteit is dan ook sprake van een goed woon- en leefklimaat in het plangebied.

8.4 Conclusie

Vanuit luchtkwaliteit bestaan geen bezwaren tegen dit bestemmingsplan. In de planregels en/of op de verbeelding zijn daarvoor geen maatregelen nodig.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

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

Het bestemmingsplan maakt geen nieuw gebruik mogelijk. Uitsluitend de bestaande situatie wordt opnieuw vastgelegd. Voor deze bestaande functies is in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

9.2 Beleid en regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

9.2.2 Nota Bodembeheer

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

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de

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

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

9.3 Resultaten onderzoeken

Voor het plangebied is in het verleden bodemonderzoek verricht door Syncera (d.d. juni 2007 en oktober 2007). Uit deze onderzoeken blijkt dat in grote delen van het plangebied verontreinigingen voorkomen die een gevolg zijn van het ophogen van gebied met grond die, milieuhygiënisch gezien, van slechte kwaliteit is. In het algemeen kan gezegd worden dat de bovengrond (vanaf het oorspronkelijke maaiveld tot circa 1 á 2 meter onder dat maaiveld) in het hele plangebied matig tot sterk verontreinigd is met zware metalen en PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Daarnaast komen in het plangebied ook verontreinigingen met asbest voor. Deze verontreinigingen zijn als immobiele stoffen aan te merken omdat deze zich niet of nauwelijks verspreiden in of met het grondwater. De ondergrond van 1 meter beneden het oorspronkelijke maaiveld tot 2 meter beneden het maaiveld is minder verontreinigd dan de bovengrond. De standaardaanpak voor sanering van bovengenoemde immobiele verontreinigingen is het isoleren middels verharding of middels een leeflaag. Een leeflaag is een laag grond van circa een meter dikte met een goede kwaliteit, die de verontreiniging afdekt en die normaal gebruik van de bodem niet in de weg staat.

Naast ophoging met grond is een deel van de verontreinigingen in het plangebied ontstaan door bedrijfsmatige activiteiten zoals het gebruik van oplosmiddelen en minerale olie. Dit heeft vaak geleid tot het ontstaan van mobiele verontreinigingen, verontreinigingen die zich kunnen verspreiden middels het grondwater. Er zijn verschillende vlekken met name minerale olieproducten aangetoond tijdens in het verleden uitgevoerde onderzoeken. De aanpak van deze mobiele verontreinigingen zoals minerale olie is verwijderen middels ontgraven waarbij er een nazorgloze situatie wordt nagestreefd. De waterbodem in de watergangen is in de regel sterk verontreinigd (klasse 3 of 4). De sloten rond de nieuwe bebouwing wordt met de sanering van de landbodem aangepakt, zodat er geen hinder meer is tijdens de opleverfase van de woningen en in de beheersituatie. De waterbodem in de omliggende sloten is sterk verontreinigd met zware metalen. In de regel is er sprake van sterk verontreinigde waterbodem (klasse 4).

Voor het plangebied zijn saneringsplannen opgesteld. Daarbij is onder meer uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Het bestaande maaiveld wordt geïsoleerd door een leeflaag (met schone grond) van minimaal 1 meter dikte zodat er geen contact kan plaatsvinden met achterblijvende immobiele verontreinigingen (zoals zware metalen, PAK's);
- De mobiele verontreinigingen (minerale olie) zullen worden verwijderd zodat deze verontreinigingen zich niet via het grondwater kunnen verspreiden;
- Ten behoeve van wegtracés, rioleringsleuf/tracé kabels en leidingen wordt tot een diepte van circa 1,5 meter onder maaiveld schone grond toegepast;

- Om de kosten van de sanering te beperken wordt er binnen Twiske Zuid een gesloten grondbalans nagestreefd. De meeste saneringskosten zitten immers in het afvoeren, storten c.q. reinigen van sterk verontreinigde grond. Om een gesloten grondbalans na te streven is het noodzakelijk om binnen het plangebied op te hogen.

Inmiddels zijn de saneringsplannen uitgevoerd. Na deze sanering is het plangebied geschikt voor woningen en tuinen. Echter de aanwezigheid van de restverontreiniging in de grond en in het grondwater en de getroffen saneringsmaatregelen zorgen voor gebruiksbependingen. Gezien de diepte van de verontreiniging gelden deze gebruiksbependingen met name voor werkzaamheden op grotere dieptes. Het gaat om de volgende werkzaamheden of gebruiksvormen:

- De dikte en de kwaliteit van de leeflaag dient gehandhaafd te blijven. Dit betekent dat alleen schone grond mag worden aangebracht. Voorwaarde hierbij is dat tot 1 jaar na aanbrengen door middel van een keuring conform het Bouwstoffenbesluit of een overig door het bevoegd gezag goed te keuren bewijsmiddel kan worden aangetoond dat het schone grond betreft;
- Indien het toch noodzakelijk is om grond te ontgraven in de leeflaag (bijvoorbeeld in verband met het aanbrengen van de fundering van een schuur of aanbrengen van kabels en leidingen), dan dient daarvan melding te worden gedaan bij de omgevingsdienst (nog actueel?)
- Er mogen geen grondwerkzaamheden plaatsvinden in of onder de signaleringslaag (de laag tussen de leeflaag en de verontreinigde grond). Indien toch werkzaamheden in of onder de signaleringslaag worden uitgevoerd (bijvoorbeeld in verband met het aanleggen van een diepe kelder of zwembad) dient een (deel)saneringsplan te worden opgesteld dat van te voren moet worden goedgekeurd door de omgevingsdienst.
- Daarnaast moeten werkzaamheden die plaatsvinden onder de signaleringslaag, worden uitgevoerd onder begeleiding van een milieukundige. Personen die de werkzaamheden uitvoeren, moeten de beschikking hebben over persoonlijke beschermingsmiddelen;
- Er mogen geen grondwateronttrekkingen worden uitgevoerd voor privé-gebruik (bijvoorbeeld sproeien van de tuin);
- Er mogen geen (fruitdragende) bomen worden geplant die met hun wortels in de verontreinigde laag kunnen groeien;
- Er mogen geen palen dieper dan 0,5 m ten behoeve van een erfafscheiding worden aangebracht;
- Er mogen geen activiteiten worden uitgevoerd die kunnen leiden tot schade aan de leeflaag, monitoringspeilbuizen of drains. Ontgravingen dienen altijd te worden gemeld.
- Regulier tuinonderhoud (spitten e.d.) en ondiepe ontgravingen (tot 0,5 m onder maaiveld) in verband met het aanbrengen van een terras, vijver of aanleggen van een plantvak hoeven niet te worden gemeld, mits het uiteindelijke maaiveldniveau gehandhaafd blijft.

9.4 Conclusie

Wonen en woningbouw is in het plangebied goed mogelijk dankzij de leeflagen die zijn aangebracht. Ter bescherming van de leef- en signaleringslagen dient een vergunningplicht ingesteld te worden voor bouwactiviteiten en andere werkzaamheden dieper dan 0,5 meter onder maaiveld. Hierin is voorzien middels de gebiedsaanduiding 'Milieuzone - bodembeschermingsgebied'. Daarbinnen dient bij bouwen onder de genoemde diepte afgewogen te worden of dat aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van bodembescherming. Voor diverse werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is een vergunningplicht opgenomen. Daarvan zijn werkzaamheden boven 0,5 meter onder maaiveld uitgezonderd.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Wettelijk kader, regelgeving en beleid

10.1.1 Algemeen

Volgens het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om in de toelichting van het bestemmingsplan een gemotiveerde beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening gehouden is met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden (gebouwd erfgoed, archeologie en cultuurlandschap). Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Het archeologische erfgoed bestaat uit structuren en voorwerpen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving. Het beleid voor het archeologisch erfgoed heeft dan ook veel raakvlak met dat van de ruimtelijke ordening. Voor een optimale integratie van archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk onder andere de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast, en de Erfgoedwet geïntroduceerd. De Monumentenwet is per 1 juli 2016 vervallen, maar het deel dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving blijft via het overgangsrecht in de Erfgoedwet van toepassing, totdat de Omgevingswet van toepassing is.

10.1.2 Rijk

In 1992 hebben de Europese ministers van Cultuur het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta). Deze culturele overeenkomst had tot doel om meer bewustzijn van het Europese erfgoed te creëren en in het bijzonder het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beter in stand te houden.

In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem (*in situ*) tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud *ex situ*). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van het archeologisch onderzoek.

In de Monumentenwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden." De Erfgoedwet bevat een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zogenaamde meldingsplicht).

10.1.3 Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC). Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de ILC zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. Naast de ILC beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis. De waardestellingen van de ILC en AMK zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben.

10.1.4 Gemeente

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd. Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed.

Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen. De Monumentenwet biedt een tweetal mogelijkheden (artikelen 39-40) die Monumenten en Archeologie heeft uitgewerkt in de modelregels archeologie.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsgunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen. In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

10.1.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

De uitvoering van archeologisch onderzoek is gebonden aan de Beoordelingsrichtlijn Archeologie (BRL SIKB 4000) en daarmee samenhangend de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt onder meer onderscheid gemaakt tussen Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, en het doen van Opgravingen (Appendix: stroomschema).

Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Archeologisch veldonderzoek wordt, afhankelijk van de bodemingreep en de verwachting, voorafgaand aan of tijdens de civieltechnische werkzaamheden (variant archeologische begeleiding) uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

10.2 Resultaten onderzoeken

De geschiedenis en archeologische verwachting van het plangebied is in hoofdlijnen beschreven in het bureauonderzoek voor bestemmingsplan Kadoelen-Oostzanerwerf III (Bureauonderzoek 11-010, Monumenten en Archeologie april 2011, bijlage 1). Ten behoeve van bestemmingsplan Twiske Zuid II heeft Monumenten en Archeologie deze algemene verwachting aan de hand van lokale (bodem)gegevens verder uitgewerkt middels een aanvullend bureauonderzoek (Quickscan 17-143, september 2017, bijlage 2).

Voor het grootste deel van het terrein geldt een negatieve verwachting, vanwege diepgaande bodemroerende werkzaamheden tijdens de aanleg van het voormalige industrieterrein in de 20ste eeuw. Een uitzondering hierop is het Twiske, waar in de waterbodem archeologische resten kunnen voorkomen daterend vanaf de late Middeleeuwen.

De verwachting voor het bestemmingsplangebied is omgezet naar een beleidskaart met regels ten aanzien van het behoud van archeologische waarden. Voor het Twiske (blauw aangegeven) geldt beleidscategorie 9b (uitzondering van de archeologische onderzoeksplicht bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m²). Voor het overig deel van het plangebied geldt beleidscategorie 11 (vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen). In het kader van de voorziene bouwwerkzaamheden hoeft daarom geen archeologisch onderzoek plaats te vinden.



- X Gemeente**
 - X Amsterdam**
 - X**
 - ▭** Plangebied
 - Beleidscategorie 9b
 - ▨** Beleidscategorie 11
 - ▭** (Te realiseren) bouwblokken
- Archeologische beleidskaart
Twiske Zuid II

Hiernaast geldt voor het gehele plangebied de wettelijke meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

10.3 Conclusie

10.3.1 Archeologie

De conclusies en adviezen zijn in het bestemmingsplan overgenomen. Aan het Twiske is een archeologische dubbelbestemming gekoppeld. Aan de zone zonder verwachting is geen dubbelbestemming gekoppeld.

10.3.2 Cultuurhistorie

In het plangebied zijn volgens de cultuurhistorische waardenkaart geen te beschermen cultuurhistorische waarden aanwezig, met uitzondering van het Twiske. Deze veenstroom is aangemerkt als historisch geografische lijn van hoge waarde. Het Twiske wordt als gevolg van de ontwikkeling in het plangebied versterkt doordat de watergang intact blijft en de oevers openbaar worden en er een oeverpark wordt gerealiseerd.

Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

11.1 Algemeen

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

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot. Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

11.2.2 Agenda Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doet Amsterdam in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar.

11.3 Specifiek plan/project

Duurzaamheid heeft gedurende het gehele planvormingstraject van het project Twiske Zuid een rol gespeeld. Duurzaamheid is verweven in andere milieuaspecten zoals de keuze van intensief ruimtegebruik, gebruik van het openbaar vervoer, langzaam verkeer, duurzaamheid van het watersysteem. Ook bij de verdere planrealisatie zal duurzaamheid een belangrijke overweging zijn, bijvoorbeeld bij keuzen ten aanzien van materiaalgebruik, afvalketens en energiegebruik.

Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

12.1 Algemeen

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

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

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

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

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

12.2 Resultaten onderzoeken

12.2.1 Risicovolle inrichtingen

Er zijn in en nabij het plangebied Twiske Zuid II geen bedrijven aanwezig die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi bedrijven). Ook zijn er geen bedrijven in het plangebied aanwezig die vallen onder de werking van het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo). Nader onderzoek van dit aspect is daarom niet nodig.

12.2.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

Door en nabij het plangebied Twiske Zuid II lopen geen transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Daarom is dit aspect niet nader onderzocht.

12.2.3 Buisleidingen

In en nabij het plangebied Twiske Zuid II bevinden zich geen transportleidingen voor gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek van dit aspect is daarom niet nodig.

12.2.4 Vuurwerkverkooppunt

In of nabij het plangebied bevinden zich geen verkooppunten voor vuurwerk.

12.2.5 Hoogspanningsverbindingen

Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn geen hoogspanningsverbindingen aanwezig.

12.3 Conclusie

In het kader van externe veiligheid zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 13 Luchthavenindellingsbesluit

Het Luchthavenindellingsbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen. In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB.

Het LIB bevat regels over:

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

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen. In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het beperkingengebied van het LIB voor wat betreft de maximale bouwhoogte (vanaf 100 meter) van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het echter niet mogelijk bouwwerken met een dergelijke bouwhoogte op te richten. Om die reden is het bestemmingsplan niet in strijd met het LIB.

In het kader van het huidige LIB zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Twiske Zuid II.

Hoofdstuk 14 Milieuhinder bedrijvigheid

14.1 Algemeen

Milieuzonering betreft het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen bedrijven en hindergevoelige functies/bestemmingen. Om in deze zonering enige eenheid te brengen heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de brochure "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) uitgebracht die als richtlijn geldt. Hierin zijn de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten gerangschikt naar opklimmende milieubelasting (de categorieën 1-6). Hoe hoger de categorie, hoe ernstiger de potentiële milieubelasting en hoe groter de richtafstand ten opzichte van hindergevoelige bestemmingen.

De milieubelasting wordt bepaald door verschillende milieuaspecten, zoals gevaar, stof, geur, geluid, verkeer en visueel. Voor elk milieuaspect geldt een aparte minimaal aan te houden richtafstand tussen hinderveroorzakende functie en hindergevoelige functie. Het aspect met de hoogste categorie is maatgevend voor de uiteindelijke minimaal aan te houden richtafstand. De richtafstanden variëren van 0 meter (voor categorie 1 bedrijven) tot 1000 meter (voor categorie 6 bedrijven). Benadrukt zij nogmaals dat het gaat om richtafstanden.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een "rustige woonwijk". Dit omgevingstype "rustige woonwijk" houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een "rustig buitengebied", een stiltegebied of een natuurgebied.

De richtafstanden kunnen eventueel worden gecorrigeerd naar het omgevingstype 'gemengd gebied'. Dan kan volgens de richtafstanden met minder fysieke scheiding worden volstaan tussen de verschillende functies. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging, waar direct naast wonen ook andere functies voorkomen zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

14.2 Resultaten onderzoeken

Onderhavig bestemmingsplan voorziet alleen in milieugevoelige functies; woningen. Voor een groot deel betreft het daarbij het vastleggen van bestaande woningbouw. Er is dus alleen sprake van inwaartse zonering.

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich twee milieubelastende functies:

- bedrijf aan de Twiskestraat 8A-B, maximaal milieucategorie 2
- maatschappelijke functie aan de Pandorinastraat 7a (basisschool), milieucategorie 2.

Binnen de invloedssfeer van de maatschappelijke functie voorziet dit plan niet in woningen. Drie woningen in het plangebied binnen zich de invloedssfeer van de bedrijfsbestemming aan de Twiskestraat 8A-B. Hier betreft het echter een bestaande situatie. Milieuzoneringen staan dit bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

14.3 Conclusie

Qua milieuzoneringen zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 15 Natuur en Landschap

15.1 Algemeen

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

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking. Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

15.2 Beleid en regelgeving

15.2.1 Wet natuurbescherming

Bescherming van natuur vindt plaats via de Wet Natuurbescherming. Binnen deze wet zijn zowel soort- als gebiedsbescherming geregeld, evenals de bescherming van houtopstanden.

15.2.2 Hoofdgroenstructuur

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de structuurvisie is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. Het groen in en om de stad draagt immers in hoge mate bij aan de kwaliteit van de Amsterdamse woon- en werkomgeving. Het is één van de redenen waarom Amsterdam populair is als vestigingsplaats.

De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaal aanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen, per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.

15.3 Resultaten onderzoeken

Bij een conserverend bestemmingsplan waarbij geen nieuwe functies worden toegevoegd, is het in beginsel niet nodig om een onderzoek naar de in het plangebied aanwezige flora en fauna te doen. Dit is anders bij een Natura 2000 gebied, waarbij ook bestaand gebruik dient te worden meegenomen. Voor de volledigheid is een zogenaamde quickscan naar natuurwaarden in het plangebied uitgevoerd.

Het plangebied is gelegen buiten de Hoofdgroenstructuur zoals aangewezen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Ook ligt het plangebied buiten de gebieden die volgens de Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland beschermd zijn op het vlak van natuur en landschap.

15.4 Conclusie

In het kader van natuur en landschap zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 16 Water

16.1 Algemeen

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

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het Hollands Noorderkwartier is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder van het Twiske en verantwoordelijk voor het peilbeheer in het plangebied. Het stadsdeel Noord is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; het stadsdeel verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon)schepen en het aanleggen van steigers.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

16.2 Beleid en regelgeving

16.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen.

Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen. Voor de activiteiten die onder de algemene regels vallen, kan worden volstaan met een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure.

16.2.2 Nationaal waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het definitieve Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer. In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen wateren waar nationale belangen een rol spelen.

16.2.3 Provinciaal waterplan

De Watervisie 2016-2021 'Buiten de oevers is op 16 november 2015 door Provinciale Staten vastgesteld. De nieuwe Watervisie 2016-2021 is de opvolger van het Waterplan 2010-2015.

Met de Watervisie 2021 sluit de provincie Noord-Holland aan op het Bestuursakkoord Water en anticipeert op de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 van kracht zal worden. De Omgevingswet beoogt minder planvorming en besluiten, een meer integrale afweging op gebiedsniveau en meer doelmatige procedures. De Watervisie 2021 vormt derhalve meer dan voorheen een integraal onderdeel van het strategische omgevingsbeleid. Dit vraagt om een doelgericht instrumenteel samenspel tussen de Watervisie 2021, de provinciale structuurvisie en overige beleidsvisies. De Watervisie 2021 is een zelfbindend, strategisch beleidsdocument en geeft kaders voor de waterschappen

De provincie beschrijft in de Watervisie 2021 de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 en biedt een doorkijk naar 2040. De Watervisie 2021 dient bovenal werkbaar te zijn voor zowel de provincie als haar (water) partners, zijnde de waterschappen, Rijkswaterstaat, gemeenten en andere relevante partijen. De provincie wil vanuit de wateropgaven een positieve bijdrage leveren aan het bewerkstelligen van een samenhangende benadering van de leefomgeving, onder meer voor ruimtelijke ordening, economie, natuur en milieu.

16.2.4 Waterprogramma 2016-2021

In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) beschrijft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier de doelstellingen voor de periode 2016-2010 voor de drie kerntaken: veiligheid tegen overstromingen, droge voeten en schoon water. Deze taken worden de komende periode sterk beïnvloed door de klimaatverandering en de uitgangspunten van de Europese Kaderrichtlijn Water. De komende jaren is de opgave om het beheergebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid, wateroverlast, watertekort en schoon water. Dat gebeurt vooral preventief door de uitvoering van programma's en dagelijks beheer, maar ook door het onderhouden van een goede crisisorganisatie.

16.2.5 Keur HHNK

In 2016 heeft het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) een nieuwe Keur vastgesteld. In de Keur staan de regels die het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) hanteert bij de bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken. Samen met de Waterwet, nationale en Europese wetgeving en beleidsregels van HHNK vormt dit de basis voor de watervergunning.

16.2.6 Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De visie geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De Watervisie Amsterdam 2040 is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (een strategisch beleidsdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad) wordt beschouwd. De visie is daarmee zowel een beleidsvisie als een planologisch-juridisch toetsinstrument. Ze wordt als planologisch-juridisch toetsingsdocument ingezet bij ruimtelijke plannen en initiatieven om watergerelateerde ontwikkelingen in balans met elkaar en integraal te laten plaatsvinden.

Met de Watervisie willen we bewoners, ondernemers, bedrijven, verenigingen en bezoekers tevens stimuleren en inspireren om -in lijn met de Watervisie- nieuwe initiatieven te ontplooiën en te realiseren. Voor nieuwe ruimtelijke initiatieven dienen de gebruikelijke (planologisch-juridische) procedures te worden gevolgd. De Watervisie is planologisch-juridisch alleen bindend voor het gebied binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam.

16.2.7 Programma Rainproof

Waternet heeft het initiatief genomen het programma Amsterdam Rainproof op te zetten, als start van een maatschappelijke beweging om de stad en de stedelingen regenbestendiger te maken. Grondslag voor het initiatief is de gemeentelijke zorgplicht voor doelmatig en doeltreffend afvoeren van hemelwater welke Waternet namens de gemeente Amsterdam uitvoert. In Amsterdam Rainproof wordt dit ingevuld door het faciliteren van de beweging, die na de looptijd van het programma op eigen kracht verder gaat. Amsterdam Rainproof wil in 2014 en 2015 met doelgroepen als huishoudens, bedrijven, instellingen en overheid een platform bouwen om alle Amsterdammers te verleiden tot regenbestendig handelen. Amsterdam Rainproof staat daarmee niet alleen voor het fysiek veranderen van de stad, maar juist ook voor een mentale verandering in het denken en doen (of juist laten) van haar inwoners, haar ondernemers en haar instellingen. Je bent regenbestendig als je bewust bent van de gevolgen, bewust bent van de mogelijkheden en kansen om nuttig met regenwater om te gaan en er naar handelt of juist niet. In het laatste geval accepteert je dan de gevolgen.

Het programma richt zich primair op de opgave van (zeer) hevige regenbuien. Raakvlakken met andere water- en milieuthema's als klimaatadaptatie, grondwateroverlast en -onderlast, waterkwaliteit, waterbestendig maken van de stad, hittebestendigheid en duurzame energie worden alleen benut als er een zinvolle relatie is tussen de processen (bijvoorbeeld communicatie uitingen en of gezamenlijke bijeenkomsten) en doelstellingen en de oplossingen van de andere thema's.

Amsterdam Rainproof richt zich in eerste instantie tot het stedelijk grondgebied van de gemeente Amsterdam. Het past in de 800 jaar lange traditie waarin Amsterdam als verantwoordelijke hoofdstad van Nederland Waterland functioneert: ondernemend en pro-actief. Voor het behoud van deze vooraanstaande positie is een succesvol Amsterdam Rainproof van groot belang. De aanpak van Rainproof is kopieerbaar naar andere steden in Nederland en daarbuiten.

16.2.8 Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

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 en het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen¹. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat.

16.2.9 Verordening op het binnenwater

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

1. Water als transportsysteem (nautische vaarwegbeheer): De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, et cetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over het havengebied en de Waternet (voormalige dienst Binnenwaterbeheer) over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.
2. Water als onderdeel van de openbare ruimte: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautische vaarwegbeheerder (bijvoorbeeld doorvaartprofielen) in acht worden genomen.
3. Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer): Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

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

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

en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

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

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

16.3 Watertoets

Het oostelijk plandeel ligt in de waterstaatkundige eenheid Waterlandse boezem die ter plaatse afwatert op de sloot langs de Stoombootweg. Deze sloot sluit vervolgens weer aan op de Kadoelerbreek. Het polderpeil is circa -1,52 m NAP. Het westelijk plandeel (Tiemstraterrein) ligt in de polder Oostzaan dat een polderpeil van circa -1,42 m NAP heeft. Het Twiske zelf heeft ook een peil van circa -1,42 m NAP.

In het oostelijk plandeel is een nieuwe sloot in oost-west richting aangelegd, als verbinding tussen het Twiske en de sloot langs de Stoombootweg. Aan de westkant van deze oost-west sloot is een peilscheiding gerealiseerd ten behoeve van de scheiding van het waterpeil tussen de twee polders. Deze peilscheiding krijgt een overloopbaar gedeelte ten behoeve van voetgangers van het oeverpark. Verder is er aan de oostkant van het oostelijk plandeel (langs de perceelgrenzen van de woningen aan de Stoombootweg) een sloot in noord-zuid richting aangelegd. Deze sloot sluit aan op de al bestaande sloot ten zuiden van het plandeel. Deze bestaande sloot watert ook af op de sloot langs de Stoombootweg. Aan de westkant van het westelijk plandeel (langs de perceelgrenzen van de woningen) een nieuwe sloot in noord-zuid richting aangelegd. Deze nieuwe sloot sluit aan op de zuidelijke sloot. De diepte van de sloten is minimaal 1 meter.

Voor het westelijk gedeelte van het plangebied (Tiemstraterrein) geldt een compensatiepercentage van 20% ten opzichte van de extra verharding. Het hoogheemraadschap heeft ingestemd met het realiseren van een waterberging van 17% binnen het plangebied, met als voorwaarde dat de resterende 3% elders wordt gerealiseerd. Het realiseren van 20% water in het deelgebied Tiemstraterrein bleek vanwege de grootte van het plangebied en de gewenste stedenbouwkundige verkaveling niet mogelijk. Gelet op de totale verharding van het Tiemstraterrein (circa 4.100 m²) dient er om aan de 3% compensatie te voldoen circa 120 m² water gecompenseerd te worden. Dit is gerealiseerd in het oostelijke deel van het plangebied. Langs het Twiske is namelijk over een lengte van circa 160 meter een 1,5 meter brede drassige oever met een wateroppervlak van circa 240 m². Daarmee is in het plangebied Twiske Zuid meer watercompensatie gerealiseerd dan noodzakelijk. Voor het oostelijk deel van het plangebied (Industrie Kadoelen) houdt dit in een compensatiepercentage van circa 27% in ten opzichte van de extra verharding.

Door de foutieve plaatsing van de damwand langs de sloot achter de Hendrik Soeteboomstraat zou kunnen worden gesteld dat er over een lengte van 70 meter en met een circa 0,7 à 1,5 m breedte geen watercompensatie is gerealiseerd. Uitgaande van de maximale maat van 1,5 m betreft het dan

maximaal 105 m² ontbrekende waterberging. Ook als dat zou worden verrekend, wordt aan het compensatiepercentage voldaan. Het bevoegd gezag in deze, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, is akkoord met de huidige, gerealiseerde situatie, ook al zou dat theoretisch 105 m² minder waterberging inhouden.

Voor nieuwbouwlocaties is een gemeentelijke grondwaternorm vastgesteld. Daar waar zonder kruipruimte wordt gebouwd mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan. In geval van bouwen met kruipruimtes geldt een norm van 0,9 meter.

De nieuwe sloten in het plangebied zijn aan weerszijden voorzien van damwanden, waardoor enerzijds de vergrote waterbergingscapaciteit gehandhaafd kan worden en anderzijds de mogelijkheid tot grondverschuiving (door het hoogteverschil in het maaiveld) wordt voorkomen. Het zogenoemde Pandorinabosje langs de percelen van de woningen langs die straat is een natuurlijke waterberging en geeft door zijn breedte en begroeiing geen kans tot grondverschuiving.

Het plangebied krijgt een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Het rioolwater van de woningen wordt aangesloten op het gemeentelijk rioolsysteem. Regenwater kan lateraal afstromen naar het oppervlaktewater. Op het Tiemstraterrein wordt een grindkoffer aangelegd met daarin drainage. Deze drainage is noodzakelijk om eventueel overtollig grondwater af te voeren naar het oppervlaktewater. Dat is verantwoord aangezien die laag vrij is van onaanvaardbare verontreinigingen. De in het verleden aangebrachte drainage is gebruikt bij de grondwatersanering in het kader van de Wet bodembescherming. Deze drainage is niet meer in gebruik en niet aangesloten op het oppervlaktewater.

In het plangebied zijn geen ligplaatsen voor woonboten aanwezig of toegestaan. Wel is bij de woning aan de Bleekster 1 een steiger in het Twiske een steiger aanwezig en toegestaan.

Deze oplossingen inzake de waterhuishouding zijn mede tot stand gekomen door adviezen van de Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Waternet.

16.4 Conclusie

In dit bestemmingsplan kan de reeds gekozen oplossing voor de waterhuishouding worden gecontinueerd.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

Het bestemmingsplan (verbeelding, planregels en plantoelichting) is in digitale vorm opgesteld en vastgesteld. Het plan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012. Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming verschijnen de planregels die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papieren' versie van het bestemmingsplan beschikbaar.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding (of plankaart). Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de planregels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de planregels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer planregels, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en planregels, vergezeld van een toelichting. De plankaart visualiseert de bestemmingen. De (digitale) plankaart vormt samen met de planregels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking. De toelichting maakt in juridische zin ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en planregels.

17.2 Artikelgewijze toelichting

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

17.2.1 Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk (Inleidende regels) worden de in de regels gehanteerde begrippen en de wijze van meten gedefinieerd. Het is de bedoeling begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten dienen te worden vastgesteld.

Artikel 1 Begrippen

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

In de begrippen is de definitie van praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis opgenomen. Daaronder vallen dienstverlenende beroepen waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt. Onder dienstverlenende beroepen vallen ook medische beroepen zoals een huisarts of tandarts.

Artikel 2 Wijze van meten

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

17.2.2 Bestemmingsregels

Het bestemmingsplan Twiske Zuid II is ingedeeld in een aantal bestemmingen. Binnen deze bestemmingen is de systematiek gehanteerd, die is voorgeschreven door de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012). Concreet betekent dit dat elke bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarvan de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP2012. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de diverse bestemmingen die zijn opgenomen in de planregels, wordt kort besproken hoe de regels kunnen worden toegepast.

Bestemmingsomschrijving

Elke bestemming begint met het omschrijven van de bestemming. De bestemmingsomschrijving geeft weer wat er binnen de bestemming is toegestaan. In dit bestemmingsplan is er voor gekozen om aan de hand van voorkomende functies vast te stellen wat de aard van de bestemmingsomschrijving is. De bestemmingsomschrijving richt zich op het gebruik van gronden voor een bepaald doel en schept tevens het kader voor de bestemming met bijbehorende regels. Het maakt duidelijk wat er op de gronden binnen de bestemming is toegestaan en begrenst daarmee het gebruik van de gronden.

Bouwregels

De bouwregels zijn opgesteld voor bouwwerken die binnen een bestemming zijn toegestaan. Per bestemming is aangegeven welke soorten bouwwerken zijn toegestaan. De bouwregels zijn verdeeld naar soorten bouwwerken. Het uitgangspunt van de bouwregels is dat de bouwwerken worden gestuurd ten aanzien van de plaatsing op het bouwperceel. De bouwregels geven sturing aan de maatvoering van de toegestane bouwwerken. In de bouwregels zijn maximummaten aangegeven, uitgesplitst in onder meer goothoogte en bouwhoogte en/of bebouwingspercentage.

Nadere eisen

In enkele bestemmingen zijn nadere eisen opgenomen. Nadere eisen bieden de mogelijkheid om sturing te geven aan de situering en de afmeting van bouwwerken. Door in de planregels een aantal voorwaarden op te nemen waaraan kan worden getoetst, kunnen nadere eisen de mogelijkheid bieden om tot een goede afstemming te komen met de omgeving. Het is een extra instrument dat het bevoegd gezag de mogelijkheid geeft om in een concreet geval meer sturing aan de situering en afmeting van bouwwerken te geven dan in eerste instantie door de regels mogelijk is gemaakt. Er vindt een inperking plaats van datgene wat in de bestemmingsplanregels mogelijk is. Door het opnemen van objectieve voorwaarden waaraan moet worden getoetst, bieden de planregels voldoende rechtszekerheid voor degene aan wie de nadere eisen worden opgelegd. Door het opnemen van nadere eisen kunnen de bij de bestemmingsregels gegeven rechten legitiem worden ingeperkt, waarbij de in de nadere eisen opgenomen objectieve voorwaarden voldoende rechtszekerheid bieden. Het bevoegd gezag moet de inperking voldoende motiveren.

Afwijken van de bouwregels

In een aantal bestemmingen is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om af te wijken van de bouwregels. Het betreft een in het plan opgenomen afwijkingsmogelijkheden, wat betekent dat het slechts een afwijking van geringe omvang mag zijn. De afwijking van de bouwregels ziet op de maten die zijn opgenomen in de bouwregels dan wel op wat verboden is te bouwen. Het bevoegd gezag kan van de afwijkingsbevoegdheid gebruik maken. In een enkel geval is er een voorwaarde aan een afwijkingsmogelijkheid verbonden ter bescherming van die belangen die in de bouwregels hebben geleid tot bijvoorbeeld een bouwverbod. Ook kan er ten aanzien van het verlenen van een afwijking een

aantal criteria opgenomen, waaraan de te verlenen ontheffing moet worden getoetst Deze criteria sluiten aan op de objectieve voorwaarden zoals die zijn opgenomen in het onderdeel nadere eisen.

De criteria waaraan de afwijking moet voldoen zijn opgenomen in een aparte bepaling. Het besluit tot afwijking kan niet worden verleend als er niet is voldaan aan het gestelde in de betreffende bepaling. Dit betekent dat het verlenen van een afwijking is gekoppeld aan een aantal voorwaarden, waaraan eerst moet zijn voldaan voordat de afwijking kan worden verleend.

Specifieke gebruiksregels

Bij enkele bestemmingen is een bepaling opgenomen die bepaald gebruik van gronden en gebouwen verbiedt. Het algemene gebruiksverbod, dat inhoudt dat er sprake is van strijdigheid met de bestemmingsbepaling. Een bestemming bevat een op die bestemming afgestemd aantal specifieke genoemde gebruiksverboden. Om onduidelijkheden te voorkomen is er een zo breed en volledig mogelijke wijze van het woord 'gebruiken' opgenomen. Onder gebruiken wordt tevens verstaan: 'laten gebruiken' of 'in gebruik geven'. In deze bepaling is aangegeven wat in ieder geval onder strijdig gebruik moet worden verstaan. Dit houdt in dat het niet een volledige opsomming is. Ook ander gebruik, dat van een bestemmingsomschrijving afwijkt, moet als strijdig gebruik worden getypeerd. De bepaling beperkt zich uitdrukkelijk tot dat gebruik dat in ieder geval strijdig is.

Afwijken van de gebruiksregels

In een aantal bestemmingen is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om af te wijken van de gebruiksregels. Het betreft in het plan opgenomen afwijkingsmogelijkheden, wat betekent dat het slechts een afwijking van gering gebruik mag zijn. De afwijking van de gebruiksregels ziet op de functies die zijn opgenomen in de bestemmingsomschrijving. Het bevoegd gezag kan van de afwijkingsbevoegdheid gebruik maken. Ook kan er ten aanzien van het verlenen van een afwijking een aantal criteria opgenomen, waaraan de te verlenen afwijking moet worden getoetst Deze criteria sluiten aan op de objectieve voorwaarden zoals die zijn opgenomen in het onderdeel nadere eisen.

De criteria waaraan de afwijking moet voldoen zijn opgenomen in een aparte bepaling. Het besluit tot afwijking kan niet worden verleend als er niet is voldaan aan het gestelde in de betreffende bepaling. Dit betekent dat het verlenen van een afwijking is gekoppeld aan een aantal voorwaarden, waaraan eerst moet zijn voldaan voordat de afwijking kan worden verleend.

17.2.2.1 Toelichting op de bestemmingen

Artikel 3 Groen

Groenvoorzieningen die van belang zijn voor de groenstructuur van het plangebied hebben de bestemming 'Groen' gekregen. Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen toegestaan met bijbehorende voorzieningen, zoals voetpaden, fietspaden, speelvoorzieningen en waterbouwkundige werken. Wegen voor autoverkeer en parkeerplaatsen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan.

Artikel 4 Tuin - 1

De bestemming Tuin - 1 is toegekend aan de voortuinen bij de woningen in het plangebied. In deze bestemming zijn voortuinen en ongebouwde parkeervoorzieningen toegestaan die horen bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen en met bijbehorende voorzieningen.

Waar vergund aanwezig is, middels de aanduiding 'bijgebouwen', voorzien in bijgebouwen en overkappingen. Per perceel is maximaal 7 m² toegestaan. Daarnaast mag op het gehele perceel (dus ook het gedeelte dat binnen de bestemming Tuin - ligt) in totaal niet meer dan 30 m² aan bijbehorende bouwwerken aanwezig zijn. Erfafscheidingen zijn toegestaan tot een hoogte van maximaal 1 meter.

In lid 4.4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarmee kan worden voorzien in bijgebouwen en overkappingen in voortuinen waarvoor de aanduiding 'bijgebouwen' niet geldt.

In lid 4.5 is een specifieke gebruiksregel opgenomen in verband met de parkeerplaatsen in het plangebied die in de voortuinen van de woningen in het plangebied zijn en worden aangebracht. De regel bepaalt dat de gronden een eenmaal gerealiseerde parkeerplaats niet mogen veranderd als de functionaliteit als parkeerruimte daardoor afneemt. Op basis van lid 4.6 kan daarvan worden afgeweken. Dat kan alleen als dat aanvaardbaar is gelet op de woon- en parkeersituatie en indien bij de betreffende woning minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein aanwezig blijft.

Tuin - 2

De bestemming Tuin - 2 is toegekend aan de zij- en achtertuinen bij de woningen in het plangebied. In deze bestemming zijn tuinen en erven toegestaan die horen bij de op de aangrenzende gronden gelegen hoofdgebouwen en met bijbehorende voorzieningen.

Binnen de bestemming Tuin - 2 is het mogelijk bijbehorende bouwwerken (aan-, uit- en bijgebouwen) te bouwen. Per perceel mag maximaal 40% van de gronden met de bestemming Tuin daarvoor worden gebruikt, met een absoluut maximum van 30 m². Als voor een gedeelte van het perceel ook de bestemming Tuin - 1 ook geldt en daarbij bijbehorende bouwwerken aanwezig zijn, dienen die worden meegeteld voor het bepalen van dat maximum. Per type bouwwerk, aan- en uitbouw, overkapping en bijgebouw, zijn in sublid 4.2.1 eisen opgenomen ten aanzien van de maatvoering en de situering.

Erfafscheidingen zijn in de bestemming toegestaan. Daarvoor geldt een maximale bouwhoogte van 2 hoogte. Voor andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter.

Artikel 6 Verkeer - 1

De (openbare) verkeersruimte in het plangebied heeft de bestemming Verkeer - 1 gekregen. In deze bestemming zijn in hoofdzaak verkeerswegen, fietspaden, voetpaden en parkeerplaatsen toegestaan, inclusief de voorzieningen die daar bij horen. Aanwezige bruggen zijn aangeduid op de plankaart.

Artikel Verkeer - 2

De bestemming Verkeer - 2 is toegekend aan de twee verbindingen in het plangebied die specifiek voor langzaam verkeer zijn bedoeld.

Artikel 8 Water

Het Twiske en de sloten in het plangebied hebben de bestemming 'Water' gekregen. De gronden zijn daarmee bestemd voor waterhuishoudkundige doeleiden, sloten, vijvers en andere waterlopen en tevens voor de daarbij behorende voorzieningen. Ligplaatsen voor boten zijn in deze bestemming niet toegestaan. Steigers, vlanders en dergelijke oevervoorzieningen (voorzover niet ten dienste van de waterhuishouding) zijn alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'steiger'.

Artikel 9 Wonen

De woningen in het plangebied hebben de bestemming 'Wonen' gekregen. Gronden met die bestemming zijn bestemd voor het wonen, met in begrip van beroepsuitoefening aan huis en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten. In de specifieke gebruiksregels is bepaald dat beroepsuitoefening aan huis en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten aan huis zijn toegestaan tot maximaal 40% van het vloeroppervlakte van de woning.

Gebouwen, woningen, mogen alleen binnen het bouwvlak worden gebouwd. Het bouwvlak mag geheel worden bebouwd. Middels aanduidingen op de verbeelding is de maximale bouw- en goothoogte gereguleerd. De mogelijkheden voor bijbehorende bouwwerken en erfafscheidingen zijn primair voorzien in de bestemming Tuin - 1. Voor situaties dat de achtergevel van een woning niet (geheel) gelijk ligt met de bestemmingsgrens zijn evenwel in de bestemming Wonen ook mogelijkheden opgenomen voor bijbehorende bouwwerken en erfafscheidingen.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

Conform de archeologische bevindingen die in paragraaf 10.2 zijn beschreven is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen. De gronden worden daarmee mede bestemd voor het behoud en de bescherming van archeologische waarden. In deze bestemmingen gelden verplichtingen tot het uitvoeren van archeologisch onderzoek en andere, archeologische maatregelen als de bodem verstoord wordt door bouwactiviteiten of door het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden. Deze verplichtingen zijn van toepassing op bodemverstoringen die een oppervlakte hebben van minimaal 10.000 m².

Artikel 11 Waterstaat - Waterkering

Even ten oosten van het plangebied (ter hoogte van de Stoombootweg) loopt een regionale waterkering. Deze is beschermd doordat in het bestemmingsplan een dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering is opgenomen. Met de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering worden die gronden mede bestemd voor de bescherming, de instandhouding en het onderhouden van de waterkering.

17.2.3 Algemene regels

Het derde deel (Algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om algemene bouwregels, algemene gebruiksregels en algemene procedureregels.

In dit plan zijn algemene aanduidingsregels opgenomen. Hierbinnen is de gebiedsaanduiding 'Milieuzone' opgenomen. Deze aanduiding geldt voor alle gronden. Deze aanduiding is opgenomen vanwege de bodemverontreiniging in het gebied en de leeflaag die daarboven is aangebracht, zie paragraaf 9.3. De gronden met de aanduiding 'Milieuzone' zijn, naast de betreffende enkelbestemming, mede bestemd voor het verwijderen, beheersen en monitoren van bodemverontreiniging. Het instandhouden van de signalerings- en leeflagen wordt daaronder ook begrepen.

Voor betreffende gronden geldt dat het niet is toegestaan bouwwerken te bouwen op een grotere diepte dan 0,5 meter onder maaiveld. Bij omgevingsvergunning kan daarvan afgeweken worden, dus voor het bouwen op een grotere diepte. In het kader van die afwijking kan dan een nadere afweging plaatsvinden ten aanzien van aanvaardbaarheid van het betreffende bouwwerk, gelet op het belang van bodembescherming en de woon- en leefsituatie.

Ook is met de gebiedsaanduiding een vergunningplicht ingesteld voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden. Het gaat dan om grondwerkzaamheden en andere werken en werkzaamheden in de bodem, die effect kunnen hebben op de gerealiseerde situatie qua bodembescherming. Het gaat dan bijvoorbeeld om het afgraven van gronden, het inslaan van palen, het aanleggen van drainage en het planten van diepwortelende beplanting. Werken en werkzaamheden die niet verder reiken dan 0,5 meter onder maaiveld (en die geen wijziging van de hoogteligging van het maaiveld tot gevolg hebben) zijn van de vergunningplichtig uitgezonderd.

17.2.4 Overgangs- en slotregels

Het laatste deel van de regels omvat de overgangsbepalingen (voor wat betreft de met het voorliggende bestemmingsplan strijdige bouwwerken en het met het voorliggende plan strijdige gebruik), alsmede de slotbepaling die de naam vermeldt waaronder het plan kan worden aangehaald.

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit het bevoegd gezag, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn.

Op 13 april 2005 is de (herziene) grondexploitatie voor Twiske Zuid goedgekeurd door de gemeenteraad. De uitgangspunten die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn gelijk aan de uitgangspunten van deze grondexploitatie. De investeringen bestaan o.a. uit verwervingen, sloopkosten, kosten voor het bouw- en woonrijp maken en proceskosten. De opbrengsten bestaan vooral uit grondopbrengsten van (sociale) woningbouw.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

19.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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

1. Provincie Noord-Holland;
2. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
3. Bestuurscommissie Noord, gemeente Amsterdam;

Gedurende de termijn van het vooroverleg is het concept ontwerpbestemmingsplan ook voorgelegd aan de volgende ambtelijke diensten:

4. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
5. Waternet;
6. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
7. Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam;
8. Verkeer en Openbare Ruimte, gemeente Amsterdam;
9. Ruimte en Duurzaamheid, Structuurvisietoets, gemeente Amsterdam.

Hieronder is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven. Monumenten en Archeologie heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben over het concept ontwerpbestemmingsplan. De overige instanties hebben geen reactie ingestuurd.

Provincie Noord-Holland

Opmerking

Paragraaf 17.2.3 'Provinciale waterplan' van de toelichting spreekt over het Waterhuisplan 'Beschermen, Benutten, Beleven en beheren'. Dit plan is niet meer actueel. Verwezen wordt naar de de thans geldende watervisie.

Reactie

De betreffende paragraaf is geactualiseerd.

Bestuurscommissie Noord, gemeente Amsterdam;

Opmerking

De bestuurscommissie Noord adviseert positief over het concept ontwerpbestemmingsplan. Het bestemmingsplan handhaaft de doelstelling die met het geldende bestemmingsplan reeds is ingezet: het herontwikkelen van voormalige bedrijventerreinen met grondgebonden woningen, in aansluiting op de omliggende wijken. De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat een bestemmingsplan binnen 10 jaar nadat het is vastgesteld opnieuw vastgesteld dient te worden. Hiermee wordt met de actualisatie invulling gegeven. De bestuurscommissie blijft graag betrokken bij de verdere planvorming voor het gebied.

Beantwoording

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ruimte en Duurzaamheid, Structuurvisietoets, gemeente Amsterdam

Opmerking

Hartelijk dank voor het toesturen van het concept ontwerpbestemmingsplan Twiske Zuid II. Op grond van de toegezonden informatie zien wij geen strijdigheid met de Structuurvisie. De enige opmerking die wij meegeven is dat het beleid waar naar wordt verwezen in de toelichting niet overal bijgewerkt is dat onder meer blijkt uit het ontbreken van thema's als duurzaamheid, rainproof en bewegende stad.

Beantwoording

De plantoelichting is op onderdelen geactualiseerd.