



Gemeente

Amsterdam

Bestemmingsplan Tweede Partiële
Herziening Kop Weespertrekvaart

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken
De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de
OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de
diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische
Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau
en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1402BPGST-OW01

Datum print 28 Januari 2015

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied	8
1.3	Bevoegdheden	8
Hoofdstuk 2	Doel herziening	9
2.1	Geldend planologisch kader	9
Hoofdstuk 3	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Regionaal beleid	14
3.4	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	19
4.1	Bodem	19
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	19
4.3	Ecologie	20
4.4	Externe veiligheid	21
4.5	Geluid	21
4.6	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol	21
4.7	Luchtkwaliteit	22
4.8	Milieueffectrapportage	22
4.9	Verkeer en parkeren	23
4.10	Water	24
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	25
5.1	Algemeen	25
5.2	Planvorm	25
5.3	Artikelgewijze toelichting	25
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	27
Hoofdstuk 7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
7.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	29
7.2	Maatschappelijk overleg	29

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart' geeft nadere concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van Overamstel. Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied 'Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart' hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld.

Het gebied Overamstel, waar het plangebied Kop Weespertrekvaart deel van uitmaakt, wordt getransformeerd van een "traditioneel" werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Deze transformatie is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. De transformatie van de Kop Weespertrekvaart is van essentieel belang voor een goede ruimtelijke en functionele aanhechting van Overamstel aan Watergraafsmeer.

Het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart, NL.IMRO.0363.U0902BPGST-OH01 (vastgesteld door de gemeenteraad op 16 juni 2010, onherroepelijk 19 januari 2011) en herzien bij besluit van 3 juli 2013 (Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart, NL.IMRO.0363.M1102BPGST-VG01) geeft een concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van het gebied Overamstel. Het bestemmingplan geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Voor het opstellen van de Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- voor het gebied was de ontwikkeling van een bouwblok voorzien, uitgangspunt was dat het bouwblok in één keer door één ontwikkelaar gerealiseerd zou worden met een daaruit voortvloeiende eenduidige bouwlogistiek. Naar aanleiding van de veranderende marktomstandigheden bestaat de behoefte om het eenvoudiger te maken om het bouwblok door verschillende ontwikkelaars te laten ontwikkelen en binnen de planregels voldoende dynamiek toe te laten die een andere wijze van ontwikkelen mogelijk maakt. De bouwmassa, maximale bouwhoogte en maximaal te realiseren programma blijven gelijk.
- De minimale bouwhoogte voor het hoogteaccent is komen te vervallen;
- De contour van het hoogbouwaccent is aangepast aan de contour zoals deze is opgenomen in het stedenbouwkundig plan en ten grondslag heeft gelegen aan de schaduwberekening;
- vanwege gewijzigde inzichten is een aanpassing van de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernorm per bestemming gewenst. Om meer flexibiliteit te bieden wordt in plaats van met een vast aantal parkeerplaatsen per bestemming gewerkt met een bandbreedte. Hierbij blijft het uitgangspunt van parkeren op eigen terrein gelijk. Daarnaast verandert het totaal aantal parkeerplaatsen in het gebied niet;
- Het gebouwd parkeren is nu, onder voorwaarden, op alle verdiepingen toegestaan;
- Bij de eerste partiële herziening van het plan is abusievelijk vergeten artikel 11.5, lid e te laten vervallen.

Voor deze wijziging is een partiële herziening van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart gewenst. Bij deze herziening zal voorzien worden in de voorgestelde wijzigingen. De partiële herziening houdt in dat slechts enkele regels van het bestemmingsplan worden herzien. De overige regels van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart en de plankaart (verbeelding) blijven onverkort van toepassing.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied Kop Weespertrekvaart wordt aan de noord- en oostkant begrensd door de Weespertrekvaart, aan de westkant door de Spaklerweg en aan de zuidkant door de penitentiare inrichting Overamstel (PIOA) en de tijdelijke studentenhuysvesting. Het oppervlak van het plangebied is circa 6 hectare.



1.3 Bevoegdheden

Bij besluit van de gemeenteraad van 13 juli 2005 is het gebied Overamstel aangewezen tot grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten bij dit de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de Centrale Stad blijven. Bij besluit van 23 april 2008 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de grenzen van het grootstedelijk gebied uitgebreid.

Op 9 oktober 2012 heeft het college van B&W besloten tot de begrenzing van het grootstedelijk gebied te wijzigen. De huidige begrenzing loopt door het midden van de Weespertrekvaart.

Hoofdstuk 2 Doel herziening

2.1 Geldend planologisch kader

Het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart, NL.IMRO.0363.U0902BPGST-OH01 (vastgesteld door de gemeenteraad op 16 juni 2010, onherroepelijk 19 januari 2011) en herzien bij besluit van 3 juli 2013 (Eerste partiele herziening Kop Weespertrekvaart, NL.IMRO.0363.M1102BPGST-VG01) geeft een concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van het gebied Overamstel.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het beleidskader is beschreven in het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op wijzigingen in het beleidskader.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zal de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijksvaarwegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dicht bij de burger. Om die reden bevat deze structuurvisie een veel beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en ook bevat het Barro minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke

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

Van de in het Barro geregelde onderwerpen zijn voor de voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart geen van de genoemde onderwerpen van toepassing en is in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

3.1.2 SER ladder

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

De 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.

In het regionale samenwerkingsverband 'Platform Bedrijven en Kantoren' (Plabeka), stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het plaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

In onderhavig bestemmingsplan wordt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt. Deze partiële herziening voegt geen nieuwe functies toe, maar wijzigt de mogelijkheden voor de bouwfaserings van al vastgelegde functies.

3.1.3 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschede van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB

Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

Dit beleid heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

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

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

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

Het bestemmingsplan Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart is met inachtneming van de structuurvisie opgesteld.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

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

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

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

Het bestemmingsplan Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart is met inachtneming van de Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland opgesteld.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

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

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

Het bestemmingsplan Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart voorziet in aanpassingen van de voorgaande plannen. Deze aanpassingen vergroten de afzetmogelijkheden van de woningen voorzieningen door deze woningen nog aantrekkelijker te maken voor de doelgroep en een gefaseerdere realisatie mogelijk te maken.

3.3.2 Stadsregio Amsterdam

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

Plabeka

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e Noordvleugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen. De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

Het bestemmingsplan Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt geen nieuw kantoorvloeroppervlak mogelijk. Het program blijft ten opzichte van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart gelijk.

3.3.3 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) schrijft voor dat in 2015 de chemische en ecologische doelen in grotere wateren (waterlichamen) gehaald moeten zijn. Met goede motivatie is eventuele uitloop hiervoor mogelijk tot 2021 of 2027. Indien noodzakelijk is het mogelijk om de doelen in 2021 te verlagen wanneer blijkt dat deze niet haalbaar of betaalbaar (realistisch) zijn.

AGV, provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat, terreinbeheerders en ook boeren doen al veel aan de verbetering van de ecologische en chemische kwaliteit. Maar er is nog het nodige te doen de komende jaren. Dit blijkt onder meer uit de resultaten van het meetprogramma dat in 2006 is uitgevoerd; de huidige chemische en ecologische toestand is nog niet in overeenstemming met de doelen.

De implementatie van de KRW is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. De KRW gaat uit van een aanpak op het niveau van internationale stroomgebieden. Nederland valt binnen 4 stroomgebieden: de Eems, de Rijn, de Maas en de Schelde. Het beheergebied van AGV valt binnen het stroomgebied van de Rijn-Delta, en wel binnen het deelstroomgebied Rijn-West. Daarbinnen zijn 8 waterschappen, 5 directies van Rijkswaterstaat, 5 provincies en 200 gemeenten actief. Binnen Rijn-West verband is een KRW-organisatie opgezet waarin al deze partijen deelnemen. Hierin is een aanpak in de stappen afgesproken, die ook voor AGV leidend is. De overheden hebben afgesproken dat de waterschappen een trekkersrol hebben in het gebiedsproces en voor de rapportage over de maatregelen voor het KRW-deel dat betrekking heeft op oppervlaktewater. In 2005 is AGV begonnen met de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen, een globale verkenning van doelen, maatregelen en kosten en de uitvoering van het monitoringprogramma. In 2007 en 2008 volgde de detailuitwerking van doelen, maatregelen en kosten per oppervlaktewaterlichaam. Dit heeft geleid tot een aantal resultaten die deels worden vastgelegd in Waterplannen van de provincies en deels in dit KRW-deel van het Waterbeheerplan van AGV. Het bestemmingsplan is met in achtname van het waterbeheerplan AGV opgesteld.

3.3.4 Keur AGV

Waterwet biedt de mogelijkheid dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de 'behartiging van aan het Waterschap opgedragen taken'. Op 26 november 2009 is de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. De Keur is eind 2011 vastgesteld. Deze partiële herziening is met inachtneming van de Keur opgesteld.

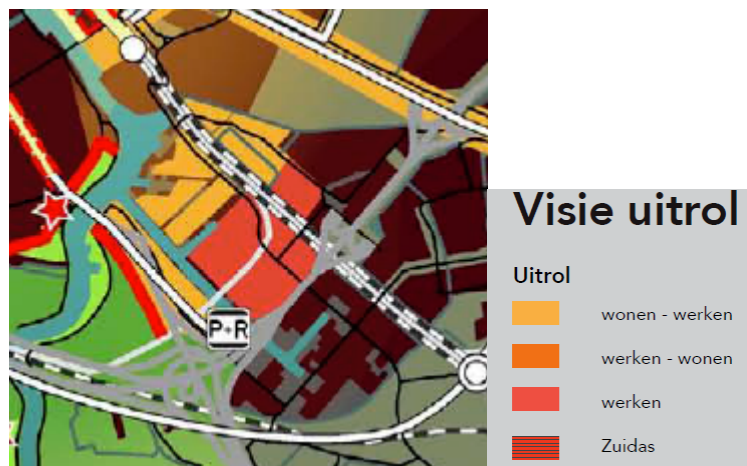
3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Economisch sterk, duurzaam, goed wonen en werken, veel ruimte voor groen Amsterdam. De Structuurvisie is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad en daarmee het toekomstbeeld voor de stad.

De Structuurvisie heeft een stad voor ogen waar het goed toeven is, met voldoende geschikte woningen op diverse locaties, de aantrekkingskracht van een wereldstad met een attractief vestigingsmilieu en ruimte voor groen. Er komen 70.000 woningen bij, aan de Zuidas, de IJeoers op het Zeeburgereiland en in de stedelijke vernieuwingsgebieden. Ook in de Coen- en Vlohaven komen woningen, maar de havenbedrijven worden voor de stad behouden. Andere belangrijke onderdelen van de visie op de metropool zijn:

- kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. Metroring sluiten over Noord (ontsluiten IJeoers);
- voor het eerst ecologische structuur en Hoofdbomenstructuur in Amsterdamse Structuurvisie en uitbreiding oppervlakte Hoofdgroenstructuur;
- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.



Op de plankaart van de Structuurvisie staat het gebied Kop Weespertrekvaart aangegeven als een gebied voor "wonen-werken". Het bestemmingsplan voorziet in woningbouw en voorzieningen en past binnen de structuurvisie.

3.4.2 Kantorenstrategie Amsterdam

De kantorenstrategie Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011) geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

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

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

In de kantorenstrategie is een aantal groeigebieden aangegeven. Het plangebied Kop Weespertrekvaart hoort niet tot deze groeigebieden. De Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt geen nieuwe kantoren mogelijk. Het plan past binnen de Kantorenstrategie Amsterdam.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

Deze Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart ziet toe op een nieuwe regeling voor een beperkt aantal bestemmingen van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart.

4.1 Bodem

De Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt geen nieuw gebruik mogelijk. Het gebruik van de gronden en de bouwmogelijkheden op en in de gronden is reeds vastgelegd in het bestemmingplan Kop Weespertrekvaart. Voor deze bestaande functies is bij het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat op alle kavels langs de Weespertrekvaart rekening moet worden gehouden met ernstige bodemverontreinigingen en zal een bodemsanering moeten worden uitgevoerd. Zonder sanering is de bodem niet geschikt voor de nieuwe bestemmingen. Bij de vaststelling van het moederplan is reeds een raming van de te verwachten saneringskosten opgesteld. Bij de begroting van de kosten voor de ontwikkeling van het gebied is rekening gehouden met de kosten van de sanering. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden zal hier rekening mee gehouden worden. Nader bodemonderzoek is daarom in het kader van deze herziening niet aan de orde.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a.1 van de Monumentenwet 1988). Met dit artikel heeft de wetgever het bestemmingsplan als het instrument bij uitstek aangewezen voor de bescherming van archeologische waarden. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht verplicht worden gesteld. Ook kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van zo een vergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van B&W in voldoende mate is vastgesteld.

Verder kan in het belang van de archeologische monumentenzorg worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een rapport dient over te leggen als bedoeld in artikel 39, tweede lid en kan worden bepaald dat aan zo een vergunning voorschriften kunnen worden verbonden als bedoeld in artikel 39, derde lid, van de Monumentenwet 1988.

Archeologie Amsterdam

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

Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat zowel bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan als bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid. Bij de formulering van het beleid staat altijd de balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces centraal.

Volgens het onderzoek zoals dat is uitgevoerd bij het moederplan, het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart, zijn binnen Overamstel geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen. In het plangebied zijn twee typen archeologische verwachtingenzones. In het kader van bouw- en aanlegwerkzaamheden moet een Inventariserend Veldonderzoek worden verricht. Deze verplichting is vastgelegd middels de dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 1 en 2.

4.3 Ecologie

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

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

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het provinciale ecologische beleid. Op 23 mei 2011 hebben provinciale staten van Provincie Noord-Holland de eerste partiële herziening van de Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Eén van de daarin opgenomen onderwerpen is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Vervolgens hebben gedeputeerde staten het Natuurbeheerplan 2012 op 20 september 2011 vastgesteld.

Het Natuurbeheerplan geeft aanleiding voor de wijziging van de begrenzing van de EHS en de provinciale ecologische verbindingzones zoals opgenomen in de PRVS. Gedeputeerde Staten heeft hiertoe dan ook besloten.

Het plangebied ligt buiten speciale beschermingszones, en externe werking van het plan op dergelijke gebieden is niet aannemelijk. Het plangebied ligt niet in de Ecologische hoofdstructuur, en evenmin in de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam.

In onderhavige Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart wordt in de reeds voorziene bouwblokken slechts in een wijziging van de fasering en onderliggende parkeernormen en enkele andere wijzigingen van beperkte aard voorzien, daarom is voor deze wijzigingen geen aanvullend onderzoek naar natuurwaarden in het gebied verricht.

Vanuit ecologisch oogpunt wordt met de uitvoering op diverse manieren rekening gehouden met aanwezige planten en dieren. Hiervoor wordt een ecologisch werkprotocol opgesteld, waarin wordt aangegeven op welke wijze wordt omgegaan met onder andere de aanwezige huismussen en de riviersonderpad.

Natuur en landschap vormen geen belemmeringen voor vaststelling en uitvoering de Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart.

4.4 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen 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); en het gebruik van luchthavens. Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het bestemming Kop Weespertrekvaart is reeds ingegaan op het aspect externe veiligheid. In onderhavige Tweede partiële herziening van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart wordt slechts in de wijziging van de fasering van de reeds bestemde bouwblokken voorzien en enkele andere wijzigingen van beperkte aard, deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor de externe veiligheid.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van de Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart

4.5 Geluid

4.5.1 Algemeen

De nu herziene bouwregels hebben geen effect op de mogelijke maximale bouwmassa's Deze herziening heeft dan ook geen consequenties voor het onderdeel geluid. Wel is het mogelijk dat de oriëntatie van de weg die het bouwblok zoals voorzien in de bestemming Wonen-2 wijzigt. Deze oriëntatie is echter meegenomen bij de originele geluidsonderzoeken, bovendien garanderen de planregels dat de gevels aan de zuidoostzijde van deze weg, gezien vanaf deze weg aaneengesloten wordt gerealiseerd zodat de veranderde oriëntatie geen invloed heeft op de daarachter gelegen buitenruimtes. Hiernaast is bezien of tussentijds regelgeving is gewijzigd, dit blijkt niet het geval. Het is dan ook niet noodzakelijk om nieuwe Hogere Waarden in de zin van de Wet Geluidhinder af te geven.

Geluid vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van de Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart

4.6 Luchthaveninddelingsbesluit Schiphol

Het oorspronkelijke Luchthaveninddelingsbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart.

Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

Het noordelijk deel van het plangebied ligt een horizontaal hoogtebeperkend vlak van Schiphol. De beperking is 146 m + NAP. De toegestane bouwhoogte in het plan (maximaal 73 meter) blijft hier ruimschoots onder. De Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart maakt geen hogere bouw mogelijk.

Het LIB vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van de Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart

Het is bekend dat een nieuw Luchthavenindelingsbesluit in voorbereiding is bij het Rijk. De verwachting is dat de hoogbouw voorzien in dit plan binnen een radarvlak zal vallen. Voor zover op dit moment bekend zal het binnen de vigour van het nieuwe LIB mogelijk zijn om instemming van het Rijk te verkrijgen op deze hoogbouw. Afhankelijk van hoe het nieuwe LIB vorm gegeven wordt zal die toestemming via de afstemming vooraf met het Rijk kunnen worden verkregen dan wel via een afwijkingsbevoegdheid met verplichte advisering vanuit het Rijk in het plan zelf opgenomen kunnen worden. Gezien de, op dit moment nog bestaande onzekerheid over de vorm van en het moment waarop het nieuwe LIB van kracht zal worden en het feit dat het vigerende LIB geen belemmering vormt is de regeling in het bestemmingsplan niet aangepast. Op het moment dat meer duidelijkheid ontstaat over de eventueel veranderende regelgeving op dit gebied zal de hoogbouwregeling in dit plan daarmee in overeenstemming worden gebracht.

4.7 Luchtkwaliteit

De toepasselijke wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd, die op 15 november 2007 in werking is getreden. De wijzigingen die de Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart mogelijk maakt zijn niet van invloed op de luchtkwaliteit, het aantal parkeerplaatsen in het gebied blijft gelijk. Gelet hierop, kan worden aangenomen dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit vormt beperking. Het project mag zonder verdere toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

4.8 Milieueffectrapportage

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 m.e.r.- procedure is vastgelegd in hoofdstuk 7 van de Wm. In paragraaf 7.2 van de Wm en het bijbehorend Besluit Milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is vastgelegd wanneer het doorlopen van de m.e.r.-procedure verplicht is.

In de bijlage, onderdeel C, staat per categorie aangegeven welke activiteiten in welke gevallen plan-m.e.r.-plichtig en/of Besluit-m.e.r.-plichtig zijn. In onderdeel D staat op dezelfde wijze aangegeven welke activiteiten en projecten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Indien en voor zover er geen sprake is van verplichting ingevolge de Wet Milieubeheer zal kunnen worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Het project heeft betrekking op een wijziging in de fasering van de bouw van woningen en enige andere kleine wijzigingen van ondergeschikte aard binnen de bestemming Wonen - 2. Ook wordt de bouw van een haventje, bestaande uit een steiger met maximaal 20 ligplaatsen, mogelijk gemaakt.

Het plan heeft betrekking op de bouw van een haventje met 20 plekken. De aanleg, wijziging of uitbreiding van een jachthaven met 100 ligplaatsen of meer is genoemd in de bijlage op de D-lijst.

Van belang voor dit bestemmingsplan is dat de activiteiten die deze partiële herziening mogelijk maakt

al voorzien waren in het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. De activiteiten worden als het ware opnieuw worden vastgelegd in deze partiële herziening van het bestemmingsplan. De ontwikkelingsmogelijkheden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen, zijn allen - maar ook samen - gering van omvang. Daarnaast blijkt dat er geen sprake is van gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder als ook risico van ongevallen. En er vindt evenmin cumulatie van overlast plaats. Bovendien hebben de functies c.q. activiteiten die in het bestemmingsplan worden toegestaan geen belangrijke (grote) nadelige gevolgen voor het milieu op grond waarvan het opstellen van een mer noodzakelijk is.

Voor dit bestemmingplan bestaat op grond van deze conclusies geen plicht tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

4.9 Verkeer en parkeren

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad, terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Volgens het locatiebeleid is Overamstel een B-locatie.

In het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart geldt het uitgangspunt dat de geparkeerde auto's op straat niet ten koste mag gaan van het straatbeeld. Dit, in combinatie met het uitgangspunt dat zoveel mogelijk het parkeren van de sociale woningbouw en bezoekers op straat wordt gerealiseerd, zijn er maximaal 95 parkeerplaatsen op maaiveld mogelijk. Hierbij wordt uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers.

Het overige parkeren wordt gerealiseerd in parkeergarages op eigen terrein. Voor de vrije sector woningen en het commerciële programma bij elkaar kunnen circa 281 parkeerplaatsen in parkeergarages aangelegd. Deze herziening voorziet onder andere in het wijzigen van de bestaande parkeernormen in het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. De aanleiding hiertoe zijn de verwachte veranderende vormen van woningbouw die gerealiseerd gaan worden, de opgedane ervaringen met parkeernormen elders in Overamstel en de gebleken noodzaak voor een meer flexibele regeling. Zo is bij andere bouwprojecten gebleken dat bij kleinere wooneenheden het autobezit lager ligt dan verwacht. Daarnaast voorzagt het originele plan in een rigide regeling van 1 parkeerplaats per woning. Deze parkeerregeling bleek in de weg te staan van een gedifferentieerde woningbouw. Om deze redenen wordt de parkeernorm gewijzigd naar een bandbreedte van minimaal 0,2 tot maximaal 1,1 per woning en voor bedrijven en kantoren van 1 per 125 m² naar 0,5 tot 1 per 125 m² gewijzigd. Met deze regeling wordt beter aangesloten op de originele uitgangspunten en wordt het mogelijk om een gemêleerd woonprogramma te realiseren. Het totaal aantal parkeerplaatsen binnen het gehele bestemmingsplangebied blijft gebonden aan een maximum van 375 in het gehele plangebied.

Voorliggende partiële herziening geeft daarmee een grotere flexibiliteit en sluit beter aan bij de opgedane parkeerervaringen in Overamstel zoals bij Villa Mokum en het Ronetteterrein. Dit draagt bij aan de afzetmogelijkheden van de nieuw te bouwen woningen en voorzieningen. Op deze wijze is het bijvoorbeeld mogelijk starterswoningen te realiseren zonder dat elke woning zijn eigen parkeerplaats heeft. De verplichting om per woning een parkeerplaats te realiseren leidde (zeker bij de kleine woningen) tot economisch onuitvoerbaar bouwplannen. Daarnaast is gebleken dat de parkeerbehoefte bij dergelijke woningen veel lager ligt dan 1 per woning.

4.10 Water

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In de waterparagraaf is de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de huishoudkundige situatie opgenomen. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Het gehele plangebied valt onder het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het beheer voor het hoogheemraadschap AGV wordt uitgevoerd door Waternet.

De partiële herziening voorziet niet in een vergroting van het verhard oppervlak of tot het dempen van water.

Watertoets

De watertoets is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren.

In het kader van de Watertoets heeft Waternet als uitvoerende tak van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht beoordeeld of het ruimtelijke plan past binnen alle regelgeving en beleid ten aanzien van het gebruik en beheer van het water en haar oevers (o.a. Beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud van wateren en oevers, Beleidsnota Keurontheffingen Waterkeringen, Keur AGV, Vaarwater op Orde en Verkeersbesluiten Vaarwegen AGV-1 & AGV-2).

Waternet heeft in het kader van het vooroverleg commentaar geleverd op het bestemmingsplan (zie ook paragraaf 6.2.2).

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

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

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

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

5.2 Planvorm

Het betreft de tweede planherziening van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart. Deze herziening bevat gelijk het te herziene plan eindbestemmingen die bouwtitels verschaffen.

5.3 Artikelgewijze toelichting

5.3.1 Toelichting op de planregels

In deze tweede partiele herziening is in het kader van de leesbaarheid ervoor gekozen niet alleen de wijzigingen in de regels op te nemen maar de integrale tekst van de bepalingen zoals deze luiden na toepassing van de regels. Dit leidt ertoe dat de regels voor het overgrote deel exact gelijk blijven.

5.3.2 Toelichting op de bestemmingen

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

HOOFDSTUK 1 - Inleidende regels

Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. In deze partiele herziening zijn uitsluitend die begripsbepalingen opgenomen die verplicht zijn voor de digitale ontsluiting van een bestemmingsplan en met deze herziening toegevoegde begrippen.

Wijze van meten

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

HOOFDSTUK 2 - Bestemmingen

Artikel 3 Wonen-1

Artikel 3 Wonen-1

Deze bestemming beoogt de bestemmingsregeling Wonen-1 uit het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart integraal te vervangen. De wijzigingen ten opzichte van de voorgaande regeling betreffen:

- a. de minimale bouwhoogte voor het hoogbouwaccent is komen te vervallen;
- b. de contouren van het hoogbouwaccent zijn in overeenstemming gebracht met de contouren zoals deze waren en zijn voorzien in het stedenbouwkundig plan;
- c. de oriëntatie van de weg die het blok doorsnijdt is flexibeler gemaakt, zij sluit nu aan op de oriëntatie zoals onderzocht in het kader van de Wet Geluidhinder;
- d. parkeren is onder voorwaarden op alle verdiepingen binnen het hoofdgebouw toegestaan;
- e. er is een expliciete regeling opgenomen die balkons aan de achterzijde toelaat;
- f. het is mogelijk dat tuinen op halfverdiepte parkeergarages worden aangelegd. Voor deze daktuinen is expliciet geregeld dat bijgebouwen toegestaan zijn. Voor de afmetingen hiervan is aansluiting gezocht bij hetgeen vergunningvrij is toegelaten voor tuinen op grond zoals bedoeld in het Besluit Omgevingsrecht.
- g. De parkeernorm is als bandbreedte opgenomen om maatwerk oplossingen mogelijk te maken. Het maximum aantal parkeerplaatsen in het gebied is ongewijzigd gebleven (Dat is geregeld in artikel 5)
- h. er is een maximum aantal woningen van 420 opgenomen

Artikel 4 Wonen-2

Deze bestemming beoogt de bestemmingsregeling Wonen-2 uit het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart integraal te vervangen. De wijzigingen ten opzichte van de voorgaande regeling betreft:

De bepaling:

"In aanvulling op artikel 7.10 van de wet is het in ieder geval verboden:

1. de gronden en bouwwerken te gebruiken of laten gebruiken ten dienste voor ongebouwde parkeervoorzieningen;"

is komen te vervallen. Dit was abusievelijk niet gebeurt bij de 1e herziening.

HOOFDSTUK 3 - Algemene regels

Artikel 5 beoogt de regeling van artikel 16 van het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart integraal te vervangen. De wijzigingen ten opzichte van de voorgaande regeling betreft:

1. het maximum aantal woningen is gewijzigd en nu uitsluitend vastgelegd voor de bouwblokken die binnen de bestemming Wonen-2 valt.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

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

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

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

- a. Ministerie van Infrastructuur & Milieu;
- b. Ministerie van Defensie;
- c. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
- d. Provincie Noord-Holland;
- e. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Hoogheemraadschap van Rijnland;

Gezien de beperkte omvang van de wijzigingen en het feit dat de belangen die behartigd worden door de andere overheden zijn afgestemd in het te herziene plan heeft het overleg telefonisch plaatsgevonden

7.2 Maatschappelijk overleg

[PM]

Zienswijze fase

PM

uitkomst consultatie stadsdeel

