



Bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden

Vastgesteld op 23 april 2013



Toelichting

INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doel bestemmingsplan	1
1.2	Geschiedenis van het plangebied	4
2.	PLANKADER	11
2.1	Geldende bestemmingsplannen	11
2.2	Europees beleid en Rijksbeleid	11
2.3	Provinciaal beleid	13
2.4	Gemeentelijk beleid	14
2.5	Relevant stadsdeelbeleid	16
3.	BELEID IN DIT BESTEMMINGSPLAN	29
3.1	Stedenbouw	29
3.2	Binnenterreinen	33
3.3	Wonen	34
3.4	Economische en maatschappelijke functies	34
3.5	Verkeer, parkeren en groen	37
3.6	Water, woonschepen en andere vaartuigen	39
4.	PROJECTEN	40
5.	UITVOERBAARHEIDSASPECTEN	47
5.1	Geluid	47
5.2	Bodem	49
5.3	Luchtkwaliteit	49
5.4	Externe veiligheid	51
5.5	Luchthavenindelingbesluit	53
5.6	Watertoets	54
5.7	Flora en fauna	57
5.8	Cultuurhistorie en archeologie	58
5.9	Milieueffectrapportage (MER)	62
5.10	Economische uitvoerbaarheid	63
5.11	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63
	5.11.1 Reacties vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	63
	5.11.2 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan	67
5.12	Handhaving	80
6.	TOELICHTING OP DE WERKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN	82
6.1	Verbeelding	82
6.2	Regels	82
6.3	Toelichting per artikel	83

BIJLAGEN

1. Archeologisch onderzoek BMA, september 2009
2. Onderzoek luchtkwaliteit Spaarndammerschool, Cauberg Huygen, 20 mei 2011
3. Natuurtoets Spaarndammers en Zeehelden, dRO, januari 2011
4. Onderzoek vleermuizen Spaarndammerschool, Els & Linde, november 2011
5. Onderzoek externe veiligheid transport rail, AVIV, 28 september 2011
6. Bodemonderzoek Spaarndammerschool, Wareco, 2 november 2005
7. Historisch bodemonderzoek Domela Nieuwenhuisplantsoen, DMB;
8. Hogere waarde besluit Wet geluidhinder en onderbouwing, 13 maart 2013
9. Akoestisch onderzoek, Cauberg Huygen, 14 februari 2011
10. Geohydrologisch onderzoek Spaarndammerschool, Ingenieursbureau Amsterdam, 23 februari 2012;
11. Notitie “Verdichten in bp Spaarndammers en Zeehelden”, stadsdeel West, 27 april 2012
12. Regels van het bestemmingsplan als PDF;
13. Overzicht gewijzigd vaststellen bestemmingsplan;
14. Ingediende zienswijzen.
15. Aangenomen amendement A13.06, 23 april 2013
16. Aangenomen amendement A13.07, 23 april 2013
17. Aangenomen amendement A13.08, 23 april 2013

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

Voor de Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt golden voorheen zes bestemmingsplannen, waarvan vier ouder waren dan tien jaar. De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat bestemmingsplannen elke tien jaar worden herzien. De actualisatieplicht was één reden om een nieuw bestemmingsplan op te stellen. De tweede belangrijke reden is dat in de loop der jaren op verschillende beleidsterreinen en op verschillende bestuursniveaus beleid is vastgesteld. Dit beleid was nog niet in bestemmingsplannen verwerkt.

Doel van het bestemmingsplan is het bieden van een actueel juridisch planologisch kader. Op 10 mei 2011 heeft de stadsdeelraad de nota “Globaal en flexibel bestemmen” vastgesteld en tot uitgangspunt gemaakt voor nieuw op te stellen bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen streeft het stadsdeel West naar een goed evenwicht tussen rechtszekerheid van burgers en het bedrijfsleven enerzijds en de flexibiliteit om in te kunnen spelen op maatschappelijke- en marktontwikkelingen anderzijds. Een belangrijke doelstelling is dat mensen zoveel mogelijk een wooncarrière kunnen maken in het stadsdeel en dat er voor ondernemers ruimte is om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen. Het bestuur wil daarom bestemmingsplannen globaler en flexibeler maken, zodat de combinatie van werken, wonen en ondernemen gemakkelijker kan worden gemaakt.

Globaal en flexibel zijn twee naast elkaar staande begrippen. Globaal staat tegenover gedetailleerd; een bestemmingsplan is gedetailleerd als de bestemmingen precies en in detail zijn opgenomen, veelal op straat- of perceelsniveau ingevuld. De term krimpfolieplan wordt in dit verband ook wel gebruikt. Er kan ook sprake zijn van een globaal plan; de bestemmingen daarin worden veelal voor grotere gebieden toegekend en de bestemmingsomschrijving is (veel) ruimer.

Flexibiliteit ziet op de binnenplanse wijzigingsmogelijkheden van een bestemmingsplan; in een bestemmingsplan kan bepaald worden dat bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bij dat bestemmingsplan aan te geven regels. Ook kan in een plan aangegeven worden dat het dagelijks bestuur, binnen het bestemmingsplan te bepalen grenzen, het plan kan wijzigen ('wijzigingsbevoegdheid'), of het plan moet uitwerken ('uitwerkingsplicht').

In het verleden werden de meeste bestemmingsplannen opgesteld als een gedetailleerd plan, dat wil zeggen dat op perceelsniveau een bestemming aan gronden werd toegekend. Nadeel hiervan is dat elk afwijkend gebruik of elke afwijkende bouwaanvraag, waarvan al snel sprake zal zijn, niet toegestaan is, dan wel dat daarvoor een afwijkingsprocedure gevoerd moet worden. In deze gedetailleerde plannen zijn veelal wel enkele flexibiliteitsinstrumenten ingebouwd, bijvoorbeeld om af te wijken van hoogtematen of om gebruik te wijzigen. Het grootste nadeel van gedetailleerde bestemmingsplannen is, naast de vaak noodzakelijke extra procedures bij afwijking van het plan, de onmogelijkheid om snel in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Het kan daarbij gaan om ontwikkelingen op microniveau of op grotere schaal. Denk bijvoorbeeld aan de ondernemer die een bedrijfspand of woning wil omzetten in kantoor of een woon/werkcombinatie wil creëren, de particulier die een aanpassing of uitbouw wil maken aan zijn woning of de corporatie die een heel bouwblok wil renoveren en van een extra bouwlaag wil voorzien.

Aan een globaal bestemmingsplan kleven deze nadelen niet; een globaal bestemmingsplan heeft minder procedures tot gevolg, nieuwe initiatieven zijn snel mogelijk, het is toekomstgericht en tegelijk minder snel verouderd, er zijn minder snel planaanpassingen nodig en het leidt tot een eenvoudiger bouwplantoetsing. In een globaal bestemmingsplan zullen grotere gebieden dezelfde bestemming krijgen, waarbinnen meerdere vormen van gebruik zijn toegestaan. Ook de maximaal toegestane afmetingen zullen ruimer bepaald zijn.

Op zichzelf bieden globale plannen dezelfde rechtszekerheid als gedetailleerde plannen; duidelijk is wat toegestaan wordt.

Globale en flexibele bestemmingsplannen veronderstellen wel een andere instelling bij het opstellen; waar in de regel onderzocht en vastgelegd werd wat de gemeente met de gronden wilde, is nu uitgangspunt het vastleggen van wat men niet wil. De uiteindelijke formulering in het bestemmingsplan zal dan weer wel een opsomming van toegestane activiteiten en bouw mogelijkheden zijn, aangezien de wettelijke bepalingen hiertoe nopen; het blijft zogenoemde toelatingsplanologie.

Globaal bestemmen kan niet ongelimiteerd, omdat elke mogelijk gemaakte ontwikkeling ook door (milieu)onderzoek onderbouwd moet worden.

Een andere inperking van de globaliteit kan gelegen zijn in de te verwachten planschadeclaims; als een ruimere bestemmingsomschrijving zal leiden tot claims, kan daarvan afgezien worden als bepaalde onderdelen daarvan volledig onrealistisch zijn, in ieder geval binnen de planperiode van tien jaar. Voor een groot deel kan dit omzeild worden door die activiteiten dan in wijzigingsbevoegdheden of afwijkingsmogelijkheden op te nemen; bij daadwerkelijke wijziging zal dan pas een grond voor planschade ontstaan.

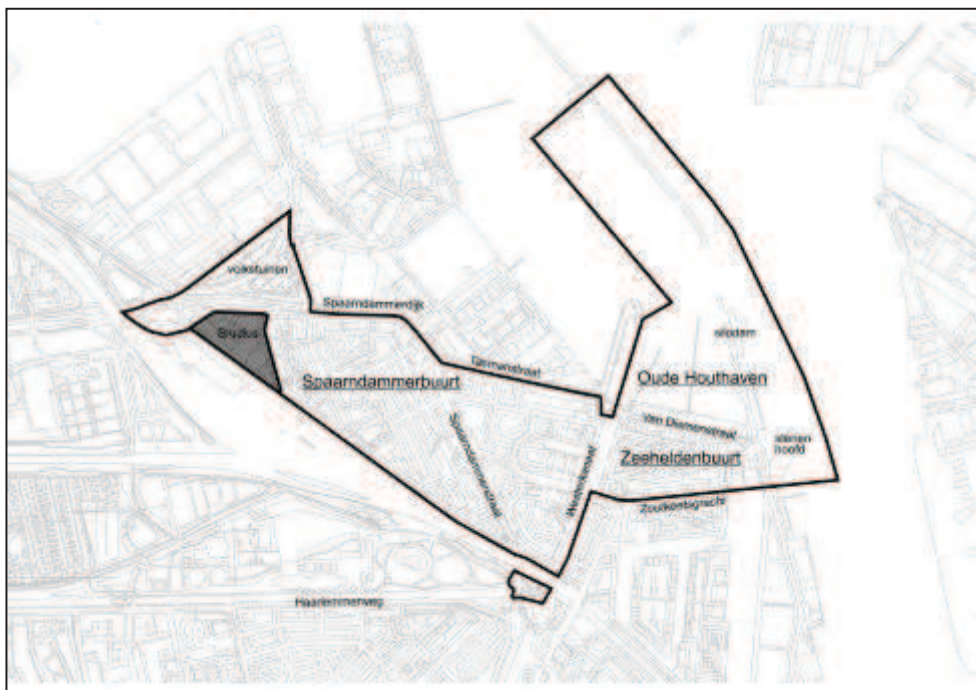
Het zal ook duidelijk zijn dat een groot aantal activiteiten niet overal gewenst zijn; te denken valt aan horecavestigingen met een groter risico op geluidsoverlast, bedrijvigheid met een hogere milieucategorie en grootschalige detailhandel in een rustige woonwijk. Zoals gezegd zal die beperking dan wel gebaseerd moeten zijn op een 'per se niet' benadering.

Globale (en flexibele) bestemmingsplannen zijn toekomstgericht, maar veronderstellen daardoor wel meer visie, een visie die je bij krimpfolieplannen niet (uitsluitend conserverende plannen; uitsluitend vastleggen wat er feitelijk is) of veel minder (slechts mogelijk maken wat je nu verwacht en wil faciliteren) nodig hebt.

Het bestemmingsplan Spaarndammers en zeehelden is indachtig deze uitgangspunten opgesteld. Maar ondanks dat het bestemmingsplan enkele projecten mogelijk maakt, is het voor het grootste gedeelte gericht op beheer van de huidige situatie.

Daarbij is voor een aantal aspecten toch een vrij gedetailleerde regeling opgesteld, om onder meer recht te doen aan vastgesteld beleid (bijvoorbeeld horeca of detailhandel) en aan de bestaande, te handhaven, deels monumentale stedenbouwkundige structuur en verschijningsvorm. Voor een aantal andere aspecten (zoals de bouwhoogte, achtergevels of functiemenging, niet zijnde met detailhandel en horeca) is in het bestemmingsplan globaliteit en flexibiliteit opgenomen.

Op de onderstaande afbeelding is de plangrens van het bestemmingsplan weergegeven. De grenzen van het bestemmingsplan zijn afgestemd op aangrenzende bestemmingsplannen (al dan niet in procedure) zoals bestemmingsplan De Houthaven, Bredius, Westerpark ABC, Westerpark Zuid en Overbrakerpolder.



1.2 Geschiedenis van het plangebied

Plangebied en prestedelijke situatie

Het plangebied Spaarndammers en Zeehelden wordt begrensd door:

- het spoor Amsterdam-Haarlem aan de zuidzijde;
- de volkstuinen Zonnehoek aan de westzijde;
- de Archangelweg-Spaardammerdijk-Tasmanstraat- en de NW-zijde van de Oude Houthaven aan de noordzijde;
- het IJ parallel aan de Silodam en de noordoostzijde;
- de Zoutkeetsgracht aan de zuidoostzijde.

Ten zuiden van het spoor is een klein deel van het plangebied opgenomen dat wordt begrensd door de Houtmankade, het Westerpark en het spoor.

Het plangebied is gelegen in de voormalige Overbrakerbuiten en -binnenpolder. De Overbrakerpolders lagen in het gebied tussen IJ, Kostverloren Vaart, Nieuwe Meer en Haarlemmermeer. In 1220 gaf graaf Willem I toestemming tot het opwerpen van een stormvloedkering, de huidige Spaarndammer- of Haarlemmerdijk. Deze IJdijk moest het achterland beschermen tegen de overstromingen die het gebied rond Amsterdam al lang, en met name in de twaalfde eeuw, teisterden. De kronkelige dijk was geruime tijd de enige verbinding over land tussen Amsterdam en Haarlem totdat in 1632 door beide steden samen de Haarlemmertrekvaart en -weg werd aangelegd. Het gebied ten noorden van de dijk was van oudsher een buitendijks stuk land, beschermd door een zomerdijk en werd de Overbrakerbuitenpolder genoemd. Op de kaart van Blaeu uit 1649 werd dit als het Rietlant aangeduid. Waarschijnlijk strekte deze buitenpolder zich voor de stormvloed van de twaalfde eeuw veel verder naar het noorden uit, in het latere IJ. De bestemming van de Overbrakerpolders was lange tijd agrarisch, met langs de dijk wat buitenverblijven van Amsterdammers.

De Derde Uitleg

Rond 1600 werd de stadsgrens van Amsterdam gevormd door het Singel, de Kloveniersburgwal en de Geldersekade met daarop de stadsmuren en poorten. Aan de noordzijde lag het open havenfront aan het IJ en door het midden van de stad vormde de Amstel ter hoogte van het Damrak en Rokin de centrale as. Langs de Zuiderzee en het IJ lag een langgerekte dijk van Velsen tot voorbij Muiden; de zogenaamde Zuider IJ- en Zeedijk. In Amsterdam is dit dijklichaam gedeeltelijk nog herkenbaar, mede dankzij het hoogteverschil, bij de Nieuwen-, Haarlemmer- en Spaarndammerdijk en Van Diemenstraat. Ten zuidoosten van de Van Diemenstraat – de oorspronkelijke Zuidelijke IJdijk waarop de stadswal werd gelegd – liggen de huidige Zeeheldenbuurt en de Westelijke Eilanden. De stadswal en de Westelijke Eilanden kwamen tot stand als onderdeel van de Derde Uitleg van Amsterdam. Het ontwerp voor de Derde Uitleg is onder meer gebaseerd op een functiescheiding; de grachtengordel primair voor wonen, de Oostelijke en Westelijke walen en eilanden primair voor scheepvaartgerelateerde activiteiten. Zo kreeg de West-Indische Compagnie aan de westkant beschikking over de nieuwe pakhuizen en werven. Deze situatie blijft lange tijd min of meer ongewijzigd, zij het dat het succes van de activiteiten samenloopt met de economische ontwikkelingen in Amsterdam en Nederland in het algemeen. Gedurende de 17e eeuwse Gouden Eeuw bloeit de economie, maar in de 18e eeuw en een groot deel van de 19e eeuw ging het economisch niet voor de wind. Een van de problemen waar Amsterdam zich mee geconfronteerd zag was de relatief slechte bereikbaarheid omdat het IJ voortdurend dichtslabde.

Een economische impuls: nieuwe infrastructuur

Uiteindelijk wordt dit probleem in de 19e eeuw voortvarend aangepakt door Koning Willem I en worden er grote infrastructurele projecten opgestart. Zijn bewind vormt het begin van een periode waarin tal van nieuwe kanalen gegraven en bestaande waterwegen recht getrokken, verdiept en verbreed worden. In Amsterdam valt daarbij te denken aan het Noord Hollandsch Kanaal (1825), het Merwede Kanaal (1891) en het Noordzeekanaal (1876). Deze ontwikkelingen hebben ook hun weerslag aan de westzijde van de stad. Zo worden in 1834 het Ooster- en Westerdok aangelegd naar idee van ingenieur J.J. Blanken die hiermee hoopt het dichtslibben van het IJ tegen te gaan. Op kleinere schaal en binnen het plangebied worden het Westerkanaal (1875), de Le Maire- en Van Noordtgracht (1877) aangelegd. In deze periode werden ook de stadswal en bolwerken afgebroken. Ter hoogte van het huidige Barentszplein was vroeger het bolwerk Leeuwenburg dat vanwege de blauwe arduinsteen van de waterkering ook wel Blauwhoofd werd genoemd. Op dit bolwerk verscheen later molen De Bok. Ter hoogte van het Zoutkeetsplein was bolwerk De Bocht met later daarop de molen Westerbeer. Het verloop van de Van Diemenstraat en de pleinruimtes ter hoogte van de voormalige bolwerken zijn de enige overblijfselen die hier nog herinneren aan de oude vestingwerken.

Het Noordzeekanaal en de Oude Houthaven

Tijdens de aanleg van het Noordzeekanaal werd langdurig onderhandeld om het oostelijke deel van de Overbrakerbuitenpolder niet in te polderen ten behoeve van de aanleg van de Houthavens. Houthandel was voor Amsterdam van oudsher belangrijk, maar er was een nijpend tekort aan ruimte voor houtopslag en de houtvloten lagen langzamerhand over de hele stad verspreid. Om te voorkomen dat de houthandelaren hun bedrijven verplaatsten naar de Zaanstreek werd hen deze nieuwe vestigingsplaats geboden. Het hout werd als stammen door zeeschepen uit Scandinavië aangevoerd. Al snel werd de houthaven uitgebreid met de Nieuwe Houthaven en de Minervahaven en werd de eerste houthaven de Oude Houthaven of Vlothaven genoemd.

Overzeese handel: nieuwe pakhuizen en fabrieken

Behalve tot de ontwikkeling van de houthavens leidde de aanleg van de nieuwe kanalen ook tot het beoogde economische resultaat: de scheepvaartgerelateerde industrie en overzeese handel kwamen weer tot bloei. De stad breidde haar havens, dokken en aanlegkades uit. Scheepsbouwbedrijven werven opgericht en eind 19de begin 20ste eeuw is er sprake van een enorme toename van grootschalige pakhuizen, overslagbedrijven en fabrieken die aan of vlakbij het Noordzeekanaal lagen zodat ze goed bereikbaar waren voor de zeeschepen die producten uit de overzeese gebieden aanleverden. Dankzij de aanleg van het spoor konden de goederen snel verder gedistribueerd worden. De –inmiddels gesloopte- fabrieken die in de Zeehelden- en Spaarndammerbuurt kwamen, zijn onder meer de Hollandse Meelfabriek waarvan een deel van de fabriek en de steiger nog aanwezig zijn, en de Wester Suikerraffinaderij die respectievelijk op de kop van het Westerdok bij het Bokkinghangen en aan de Le Mairegracht stonden. Om zeeschepen goede aanleg- en overslagmogelijkheden te bieden werden in 1877 de Suezsteigers aangelegd, die vervolgens in 1902 werden vervangen door het Stenen Hoofd voor de vrachtschepen van de Holland Amerikalijn. Het eerste pakhuys dat aan de Oude Houthaven verrees is het Veem uit 1897. Het werd gebouwd in opdracht van de NV het Nederlandse Veem en naar ontwerp van Foeke en Roel Kuipers. In het pakhuys werden luxe goederen als stukgoed overgeslagen. Niet lang daarna kwamen nog meer pakhuizen langs de Van Diemenstraat. De aanvoer vond plaats vanaf de waterkant en via de straatzijde werden de goederen verder gedistribueerd. De bouw van de veel moderner graansilo Korthals Altes uit 1896 kwam enerzijds voort uit een economische behoefte aan schaalvergroting van de graanhandel en anderzijds ten behoeve van graanopslag om Amsterdammers te voorzien van voedsel tijdens een mogelijke belegering. De silo maakt

namelijk onderdeel uit van de voorzieningen in het kader van de Stelling van Amsterdam. De locatie voor de silo's werd zo gekozen dat zeeschepen het vanaf het Noordzeekanaal konden bereiken. De silodam werd er speciaal voor aangelegd. Het innovatieve karakter hiervan kwam tot uitdrukking in de inpandige reeks silo's die grote hoeveelheden graan konden verwerken. Met het gebruik van de modernste elevatoren kon graan uit schepen gezogen worden en bovenin de silo's gepompt worden. De silo's zijn als trechters opgezet; aan de onderzijde kon het graan er eenvoudig uit gehaald worden en overgeslagen worden op binnenvaartschepen of treinwagons.

Na de tweede oorlog nam het houttransport over het water af en een groot deel van de insteekhavens werd gedempt. De houthandel is inmiddels vrijwel geheel uit Amsterdam verdwenen. De Oude Houthaven wordt tegenwoordig gebruikt als wachthaven voor binnenvaartschepen. Als zeehaven is het niet meer bruikbaar omdat het zand dat vrijkomt bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn hier wordt gestort zodat de diepte tot enkele meters wordt verminderd. De economische hoogtijdagen voor scheepvaart, scheepsbouw en de overslag van graan, cacao en tabak veranderden in het laatste kwart van de 20ste eeuw van vorm. Sommige bedrijven verplaatsten zich wegens schaalvergroting en modernisering naar andere locaties in het Westelijk Havengebied. Andere soorten van bedrijvigheid, zoals scheepsbouw, konden niet concurreren tegen de opkomende landen zoals India en Brazilië. Dit leidde ertoe dat veel historische pakhuizen en fabrieken wegens faillissement gesloten en gesloopt werden. Andere kregen een nieuwe functie als woon- en/of (creatieve)werkgebouwen. Ondanks al deze veranderingen is toch het oorspronkelijke havenkarakter nog altijd goed afleesbaar: de Oude Houthaven en het Noordzeekanaal aan de ene zijde van de alzijdig ontworpen grootschalige pakhuizen en silo's en de landgebonden distributiezijde aan de andere zijde – zij het dat de spoorrails en de feitelijke overslag niet meer aanwezig zijn. Daar omheen werd woningbouw voor de arbeiders gerealiseerd. In de Westelijke Eilanden, Zeehelden-, en Spaarndammerbuurt zijn nog altijd veel karakteristieke elementen en historische gebouwen aanwezig.

Stadsuitbreiding en volkshuisvesting

De 19e en 20e eeuwse industrialisatie en economische bloeiperiode leidden ook tot een bevolkingstoename en om die reden werden oude stadswallen geslecht en verrezen rond de bestaande stad nieuwe uitbreidingswijken, zoals de Zeehelden- en Spaarndammerbuurt. Laatstgenoemde met vermaarde volkshuisvestingsprojecten van toonaangevende Amsterdamse School-architecten als M. de Klerk, K.P.C. de Bazel en H. Walenkamp. In zowel de Zeehelden- als de Spaarndammerbuurt zijn de randen waar de fabrieken en pakhuizen gevestigd waren getransformeerd in het laatste kwart van de 20ste eeuw. Deels door sloop-nieuwbouw in het kader van stadsvernieuwing uit de jaren 1970 en '80, zoals langs de Zoutkeetsgracht en de Le Mairegracht. Deels door herbestemming van monumentale industriële panden zoals pakhuys het Veem en graansilo Korthals Altes.

De Zeeheldenbuurt

De Zeeheldenbuurt is grotendeels onderdeel van de Amsterdamse 19de-eeuwse Ring. Alleen het gedeelte ten zuiden van de Barentszstraat is ouder. Deze strook ligt tegen de voormalige bolwerken-zone aan en maakt deel uit van de stadsuitbreiding van 1612. Het Barentszplein en Zoutkeetsplein zijn aangelegd op de voormalige bolwerken. Het gebied ten noorden van de Barentszstraat maakt onderdeel uit van de 19^{de} eeuwse Ring. Het bestaat uit een strook bedrijfsgebouwen en pakhuizen langs de Van Diemenstraat, gebouwd tussen 1896 en 1914, en een gebied met woningbouw van 'eigenbouwers' en sociale woningbouw, dat aan het eind van de 19de en begin van de 20e eeuw werd bebouwd. In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw is, vooral langs de Zoutkeetsgracht, sociale woningbouw verrezen. De stadsvernieuwing heeft niet geleid tot een ingrijpende wijziging van de stedenbouwkundige

structuur. De Zeeheldenbuurt wordt door al deze verschillende soorten gebouwen en bouwperiodes gekenmerkt door een grote bebouwingsdiversiteit binnen een klein gebied.



*Afbeelding: Dirk
Hartoghstraat*

De totstandkoming van de 19^{de}-eeuwse Ring vindt haar oorsprong in het uitbreidingsplan van 1877, ontworpen door J. Kalff die destijds de directeur was van Publieke Werken. Het plan was meer een raamwerk dan een gedetailleerd ontwerp en fungeerde als onderlegger in de onderhandeling met grondeigenaren. Het deel tussen de Haarlemmertrekvaart en het IJ betreft 'vak 1' van dit plan en omvat naast de havens ook arbeiderswoningen. De uitvoering voor de woningen was in handen van particuliere ondernemers, makelaars en aannemers – en vaak ook speculanten. Maar er werden ook filantropische initiatieven genomen om de armen van zo goed mogelijke kwaliteitswoningen te voorzien. Een voorbeeld daarvan zijn de woningbouwblokken van stadsbouwmeester B. de Greef rond de Van Linschotenstraat en Van Heemskerckstraat uit 1879 en 1883. In de rest van de Zeeheldenbuurt verrezen nog enkele eind- 19^{de} eeuwse scholen en enige woningbouw, met name in de west- en zuidzijde van de buurt.



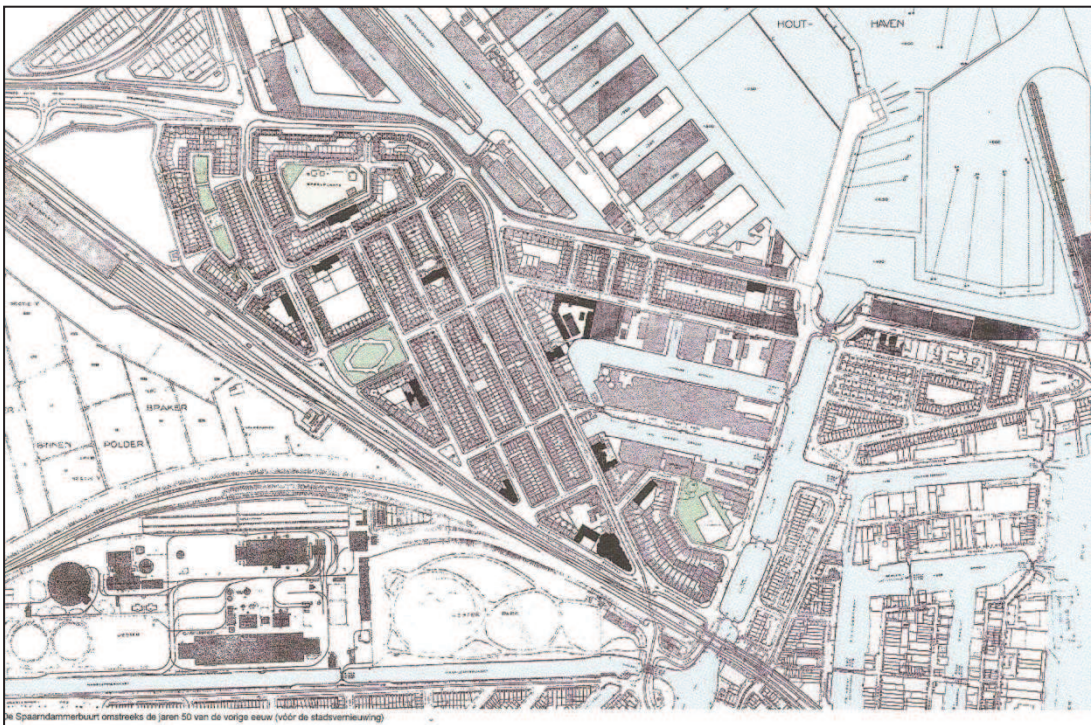
*Afbeelding: pakhuizen aan
de Van Diemenstraat*

De stedenbouwkundige structuur van de 19de-eeuwse Ring is vaak bepaald door de verkaveling van het voorafgaande agrarische landschap, maar in de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt is er sprake van een nieuw ontwerp dat geen verband met de voorgaande verkaveling heeft. De structuur van de 19de-eeuwse uitbreidingen bestaat uit een rechthoekig raster van straten binnen een raamwerk van doorgaande wegen.

Gesloten bouwblokken met gestapelde woningen beslaan het grootste deel van het gebied. De gesloten bouwblokken zijn doorgaans 4 of 5 bouwlagen hoog, waarbij de hogere delen aan de hoofdstraten gelegen zijn en de lagere aan de woonstraten. De panden zijn in series van twee of meer ontworpen, soms betreft het complexen van een of meer bouwblokken die als één geheel zijn ontworpen. Kenmerkend voor de 19de-eeuwse Ring is het samenhangend straatbeeld. Daarin zijn stedenbouwkundige structuur en bebouwing sterk met elkaar verweven. Soms zijn in een bouwblok woonbebouwing, scholen, kerken en bedrijfsgebouwen als een complex in de straatwand opgenomen. Maar er zijn scholen, kerken en bedrijfsgebouwen als afzonderlijke gebouwen neergezet. Om de lange, tamelijk smalle, straten te verlevendigen zijn de bouwblokken op allerlei manier verbijzonderd: door vooruitgeschoven gevelpartijen, erkers, insteekkappen, topgevels, verspringingen in goot- en dakhoogtes en decoratief metselwerk.

Spaarndammerbuurt

In de Spaarndammerbuurt zijn de 19^e eeuwse woningen te vinden langs de Spaarndammerstraat. De eerste huizen verrezen in 1880, bij het Westerkanaal en langs de spoorlijn en de Spaarndammerstraat. Opdrachtgevers waren particuliere beleggers. De tweede bouwphase werd uitgevoerd volgens een stedenbouwkundig plan van 1915, waarbij J. Van der Mey als ontwerper betrokken was. Een aantal woningbouwverenigingen begon daarop met de bouw van de Spaarndammerbuurt, tussen de Spaarndamerdijk en het spoor naar Haarlem. Rond de Le Maire- en Van Noordtgracht, op het voormalige Suikerrafinaderijterrein, kwam in de jaren 1980 en '90 nieuwbouw.



Afbeelding: Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt anno 1950

Een groot deel van deze buurt wordt gekenmerkt door de sociale woningbouwcomplexen uit de periode 1915-1940. Het maakt onderdeel uit van de zogenaamde Gordel 20-40, die om de 19^{de} eeuwse Ring heen werd aangelegd en tot stand kwamen tussen de twee wereldoorlogen. De opzet van deze wijken hangt samen met de Woningwet van 1901 waarbij de overheid voor het eerst minimumeisen aan woningbouw stelt. In Amsterdam nam de gemeentelijke overheid nog meer verantwoordelijkheid op zich en richtte een speciale Woningdienst op. In samenwerking met nieuw opgerichte woningbouwverenigingen (al dan niet van religieuze of politieke signatuur) en toonaangevende architecten startte een intensieve periode waarin men gezamenlijk zocht naar de meest optimale wijze voor volkshuisvesting. Licht, lucht, groen, hygiëne en een esthetisch aansprekende omgeving stonden daarbij hoog in het vaandel.

Karakteristiek voor de Gordel 20-40 is de samenhang tussen de hiërarchische, bloksgewijze stedenbouwkundige structuur, de architectuur van de straatwanden en de aandacht voor het sculpturale detail. De Spaarndammerbuurt is een van de eerste wijken die volgens deze principes tot stand kwam. De wonderlijke trapziumvorm van de wijk is het resultaat van de ligging tussen het spoor en de havens, alsmede de loop van de Spaarndammerstraat. Daardoor werd er naarstig gezocht naar een geschikte stedenbouwkundige invulling met zoveel mogelijk noord-zuid georiënteerde straten zodat de woningen de meest optimale bezonning krijgen. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Plan West of Zuid, waarvoor een tot in detail uitgewerkt plan klaar lag, getuigt de Spaarndammerbuurt van stapsgewijze invulling waarbij verschillende architecten en ontwikkelende partijen betrokken waren. Toch waren er gemeenschappelijke uitgangspunten, te weten een zo zorgvuldig mogelijke stedenbouwkundige opzet met veel aandacht voor een uitgekiende openbare ruimte, verkaveling van de bouwblokken en oriëntatie van de woningen. Er is veel aandacht voor een mooie, aangename, rustige leefomgeving zodat de opzet en inrichting van de woonstraten en pleinen daarop wordt gericht.

De gesloten bouwblokken krijgen verschillende vormen en formaten om bijzondere openbare en gemeenschappelijke buitenruimtes met plantsoenen en hoven te creëren. Verspringende rooilijnen worden gebruikt om de vorm en de functie van de openbare ruimte te versterken. Er wordt gewerkt met onderscheid tussen hoofd- en secundaire straten waarbij eerstgenoemde vaak één of twee bouwlagen hogere bebouwing heeft dan de woonstraten. Ook torens, dakpartijen, poorten, hoekaccenten en andere elementen, al dan niet in een zichtas, versterken de hiërarchische structuur en de monumentale, sculpturale straatwanden. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van spiegelingen en symmetrieën. Soms zijn de gevelwanden exact gespiegeld, elders zijn de blokken variaties op een thema. De bouwblokken hebben vaak een beeldbepalende kap, maar er zijn ook platte daken.

De architectuur varieert van op Engelse Arts & Crafts Movement geïnspireerde romantische bebouwing tot de nieuwe, expressieve Amsterdamse School. In de Spaarndammerbuurt komt zodoende woningbouw tot stand die tot op de dag van vandaag tot ver over de grenzen bekendheid geniet: het Zaanhof van H.J.M. Walenkamp, het Spaarndammerplantsoen en het Schip van M. de Klerk. Maar er zijn nog tal van andere toonaangevende projecten in deze buurt en ook aan de vormgeving van de inrichting van de openbare en bruggen wordt in deze periode bijzondere aandacht geschonken. Dit alles zorgt ervoor dat er een zorgvuldige afgestemde en nauwe samenhang bestaat tussen stedenbouw, openbare ruimte en gevelbeeld.

Verbijzondering van de openbare ruimte gebeurt behalve door middel van architectonische accenten, maar ook door de specifieke inrichting met veel groen en statige bomenrijen.



Afbeelding: het Schip aan het Spaarndammerplantsoen

De stadsvernieuwing heeft in tegenstelling tot de Zeeheldenbuurt in de Spaarndammerbuurt ingrijpende gevolgen gehad voor de stedenbouwkundige structuur. In het oostelijk deel van de buurt heeft de reconstructie van het Suikerplein de stedenbouwkundige structuur ingrijpend gewijzigd. In het westelijk deel geldt dit voor de Bogt Westerbeer en de Spaarndammerschool, waarbij het oorspronkelijke stratenpatroon is doorbroken.

In de huidige situatie wordt in de buurt op grote schaal gerenoveerd, wordt de openbare ruimte vernieuwd en het winkelgebied aangepakt. Voor zowel de Spaarndammerschool als Bogt Westerbeer is daarnaast het herstel van het oorspronkelijke stratenpatroon stedenbouwkundig gewenst. Met het vertrek van de Spaarndammerschool naar de Houthaven kan deze stedenbouwkundige wens concreet worden gemaakt (zie ook hoofdstuk 3 en 4).

2. PLANKADER

2.1 Voorheen geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan vigeerden zes bestemmingsplannen, inclusief één wijzigingsplan. Met dit bestemmingsplan worden deze bestemmingsplannen vervangen: in chronologische volgorde van goedkeuring:

- a. bestemmingsplan Assendelftstraat (vastgesteld op 14 januari 1981, goedgekeurd op 3 november 1981);
- b. bestemmingsplan Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt (vastgesteld op 14 juli 1983, gedeeltelijk goedgekeurd op 29 maart 1985, KB 12 januari 1989);
- c. bestemmingsplan Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt, 1^e wijziging (vastgesteld op 8 augustus 1995, goedgekeurd op 12 september 1995)
- d. bestemmingsplan Barentzplein (vastgesteld op 18 september 2001, goedgekeurd op 7 mei; 2002, bij uitspraak Raad van State van 16 juli 2003 aan delen alsnog goedkeuring onthouden)
- e. bestemmingsplan Silodam (vastgesteld op 23 februari 2004, goedgekeurd op 24 mei 2004);
- f. bestemmingsplan Spaarndammerstraat (vastgesteld op 26 oktober 2004, goedgekeurd op 31 mei 2005).

2.2 Europees beleid en Rijksbeleid

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening onder meer worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-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 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

In artikel 2.1.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is geregeld dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een Rijkswaarseg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, rekening wordt gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor onder andere de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte. Het bestemmingsplan gaat voor het IJ uit van de bestaande situatie, dus wordt voldaan uit de bepalingen van het Barro.

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van de bestaande situatie, waaronder het behoud van het bestaande groen en waterlopen.

Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 (BPRW)

Het plan beschrijft het beheer van de Rijkswateren voor de periode 2010-2015. Rijkswaterstaat voert het beheer uit. Het BPRW is opgesteld binnen de kaders van Europese richtlijnen, nationale wetgeving en nationaal beleid. Onderdeel van het BPRW is een gebiedsgericht Programma waarin de beheeropgave is opgenomen van Waterbeheer 21^e eeuw. Het hoofdwatersysteem en -vaarseggenet worden op basis van meerjarige visies beheerd als landelijke netwerken met een landelijke prioriteitstelling voor de maatregelen.

Rijkswaterstaat zet in de komende planperiode in op onder andere de versterking van de veiligheid door primaire keringen verder op orde te brengen, het nieuwe waterveiligheidsbeleid door te voeren, leggers voor de Rijkswateren vast te stellen, te rapporteren over de afvoercapaciteit van de rivieren, de nieuwe normering in te voeren, de informatievoorziening aan het publiek te verbeteren en in gang gezette aanlegprogramma's op tempo te realiseren. In het nu voorliggende bestemmingsplan is het IJ onderdeel van het Rijkswaarseggenet. Uitgangspunt is behoud van deze vaarseg.

2.3 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld. In de verordening zijn regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het “Bestaand Bebouwd Gebied” (BGG). De Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt liggen in het “Bestaand Bebouwd Gebied” zoals benoemd in de verordening. Het bestemmingsplan gaat voor het overgrote deel uit van behoud van de bestaande situatie. Het bestemmingsplan staat geen realisatie van kantoren- en bedrijventerreinen of grootschalige en perifere detailhandel toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

Provinciaal Waterplan 2010-2015

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

In het Waterplan worden vier uitgangspunten gehanteerd:

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

2.4 Gemeentelijk beleid

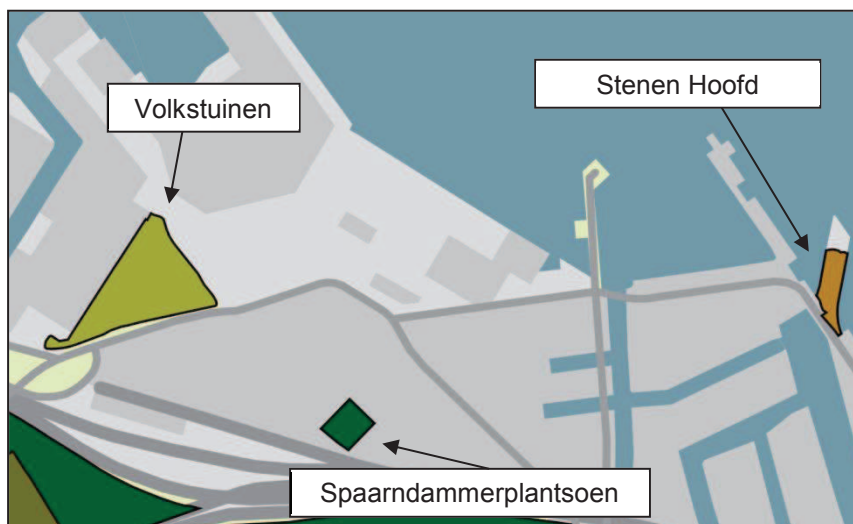
Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam'

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam' vastgesteld door de gemeenteraad. In de Structuurvisie is op de "Visiekaart 2040" de Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt aangeduid als "werken-wonen" gebied.

Op de visiekaart 2040 is een nieuwe openbaar vervoersverbinding (tram) gepland langs het spoor, door de Spaarndammerstraat en de Spaarndammerdijk richting station Sloterdijk. Deze tramverbinding is echter op grond van de faseringsbeelden niet voorzien voor 2030. In het voorliggende bestemmingsplan wordt daarom deze nieuwe ov-verbinding juridisch planologisch niet mogelijk gemaakt, de ruimtereservering wordt echter in stand gehouden door het beoogde tramtracé niet te bebouwen.

Hoofdgroenstructuur

Binnen het plangebied zijn drie gebieden aangewezen als onderdeel van de hoofdgroenstructuur: het volkstuinenpark, het Spaarndammerplantsoen en het Stenen Hoofd. Op de afbeelding zijn de drie gebieden aangegeven.



Van het Stenen Hoofd vallen alleen de kademuren onder de Hoofdgroenstructuur vanwege de beschermde muurplanten. In het bestemmingsplan is bepaald dat op het Stenen Hoofd bebouwing in beperkte mate is toegestaan. Vanwege de ecologisch waardevolle kademuren is daarbij bepaald dat bouwwerken minimaal 5 meter van de oever moeten worden gebouwd.

Het Spaarndammerplantsoen is aangeduid als "stadspark". Kleine recreatieve voorzieningen (zoals een speelvoorziening of kinderboerderij) zijn daarbij inpasbaar. Maximaal 5% mag worden verhard of bebouwd. De volkstuinen zijn aangeduid als "Volkstuinpark / schoolwerktuin". De bebouwing en verharding moet ondergeschikt zijn aan de groenfunctie. Op het volkstuinpark zijn voorzieningen toegestaan die het medegebruik stimuleren, zoals wandelpaden, kleinschalige horeca, kinderspeelplaats, sportveldjes, kunstobjecten. Voor zowel de volkstuinen, het Spaarndammerplantsoen als het Stenen Hoofd zijn geen ontwikkelingen voorzien. De drie gebieden zijn bestemd conform het huidige gebruik.

De taluds van de spoorwegen (die net buiten de grenzen van dit bestemmingsplan liggen) vallen onder de Ecologische Structuur van Amsterdam, gekenmerkt als "secundaire verbinding".

Hotelnota

Het college van B&W van de gemeente Amsterdam heeft op 20 november 2007 nieuw hotelbeleid vastgesteld, de nota "Hotelbeleid 2007-2010". Daarin wordt nog steeds gesteld dat voldoende hotelcapaciteit een basisvoorwaarde is voor Amsterdam om haar economische doelstellingen te bereiken. Geconstateerd is voorts dat Amsterdam al jaren kampt met een tekort aan hotelkamers. Verwacht wordt dat tot 2015 bijna 9000 nieuwe hotelkamers nodig zijn. De gemeente stimuleert daarom de uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties voor hotels. In het nu voorliggende bestemmingsplan worden nieuwe hotels (via een wijzigingsbevoegdheid) toegestaan.

Stedelijk detailhandelsbeleid

Amsterdam voert al vele jaren beleid met betrekking tot detailhandel en daarom is er nog steeds een redelijk fijnmazige structuur van winkels voor dagelijkse aankopen. Daarnaast heeft vernieuwing in de detailhandel geleid tot onderscheidende winkelgebieden.

Wat de leegstand van winkels betreft, is deze in Amsterdam weliswaar hoger dan een gezonde markt zou moeten laten zien, maar deze is niet alarmerend. Het bevindt zich op het Nederlands gemiddelde. Dit is onder meer te danken aan het gevoerde (regionale) detailhandelsbeleid van de afgelopen decennia. Door efficiënt met de ruimte om te gaan en niet overal (nieuwe) winkelgebieden toe te staan, is geen sprake van grootschalige leegstand. Dit beleid zal worden gecontinueerd.

De doelstellingen van het stedelijk detailhandelsbeleid zijn het versterken en borgen van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam enerzijds en het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen anderzijds. De beleidshoofddijnen zijn:

- Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden van bijlage 1 van de nota.
- Meer grotere winkelunits in sommige gebieden.
- Uitbreiding winkeloppervlak in sommige gebieden (met name Centrum, Zuid en Zuidoost).
- Hanteren van 'Nieuw voor oud' principe in sommige gebieden (met name West, Oost, Noord, Nieuw-West en Westpoort).
- Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreekpunt voor retailers.
- Vergroting organisatiegraad van ondernemers.
- Verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten.
- Vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden.
- Afhaalpunten ten behoeve van internetverkoop op bedrijventerreinen zijn logistieke bedrijven en geen (verkapte) winkels. Afhaalpunten van internetwinkels kunnen overigens naast hun logistieke functie wel een winkelfunctie vervullen, indien ze gevestigd zijn in bestaande winkelgebieden.

2.5 Relevant stadsdeelbeleid

Op 1 mei 2010 is het voormalig stadsdeel Westerpark met nog een aantal stadsdelen opgegaan in het nieuwe stadsdeel West. Totdat het nieuwe stadsdeel nieuw beleid vaststelt blijft voor de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt het beleid van het voormalig stadsdeel Westerpark van kracht. Waar in deze paragraaf wordt gesproken over het stadsdeel wordt dan ook het voormalig stadsdeel Westerpark bedoeld.

2.5.1 Wonen

Woonvisie Huizen in West

Op 22 mei 2012 heeft het stadsdeel de Woonvisie Huizen in West 2012-2016 vastgesteld. Deze woonvisie vervangt de woonvisies van de vier voormalige stadsdelen en biedt een overzicht van ambities, inzet en resultaatdoelstellingen van stadsdeel West voor wat betreft wonen. Stadsdeel West vindt het belangrijk dat in het stadsdeel mensen met verschillende achtergronden, inkomens en gezinssamenstellingen naar tevredenheid kunnen wonen, werken, leren en verblijven. De visie resulteert in vier doelstellingen:

1. Het stadsdeel wil een diverse woningvoorraad waarbij in elke wijk huur en koopwoningen in verschillende prijsklassen voorkomen;
2. Het stadsdeel wil dat voor verschillende huishoudens in verschillende fasen van hun wooncarrière binnen West woningen aanwezig zijn;
3. Het stadsdeel streeft naar woonbuurten met een goede uitstraling en een duurzame woningvoorraad van voldoende bouwkundige kwaliteit;
4. Het stadsdeel ziet graag dat bewoners betrokken zijn bij hun omgeving.

Prioriteit wordt gegeven aan voldoende woningen voor lage en middeninkomens, kwaliteit en duurzaamheid van de woningen en diversiteit op wijkniveau. De doelstellingen zijn alleen in samenwerking te realiseren en zijn kaderstellend voor het maken en toetsen van afspraken en het opstellen, harmoniseren en actualiseren van (uitvoerings)beleid, beleidsregels, projectplannen en woonprogramma's door het stadsdeel.

Welstandnota

Op 25 mei 2004 heeft de stadsdeelraad de Welstandnota Westerpark vastgesteld. In de nota worden criteria opgesteld waaraan bouwaanvragen worden getoetst. Welke criteria worden gehanteerd hangt af van de aard en de locatie van het bouwwerk. De welstandstoets is opgedeeld in drie niveaus.

- Niveau I zijn algemene criteria die gelden als er geen andere welstandscriteria worden gehanteerd. Daarbij is een aantal algemene aspecten genoemd waarop wordt beoordeeld.
- Niveau II zijn specifieke criteria die gebaseerd zijn op de specifieke kenmerken van de verschillende ruimtelijke systemen en dus buurtgericht zijn.
- Niveau III zijn criteria op pandniveau die gedetailleerde richtlijnen voor architectuur bevatten. Deze zijn gekoppeld aan de vier ordes waarin panden zijn ingedeeld: basisorde, orde 3, orde 2 en orde 1. Orde 1 panden bezitten doorgaans een formele monumentenstatus.

In 2013 is de vaststelling van de nieuwe welstandsnota voor stadsdeel West voorzien. De nieuwe welstandsnota gaat uit van een wijziging van de criteria, onder meer door een sterkere getraptheid daarin. Daarnaast zijn deze afhankelijk van de schaal van de ingrepen: abstractere globalere criteria naarmate plan groter is.

In het portefeuillehouderoverleg ten behoeve van de opstelling van de welstandsnota is mede naar voren gebracht dat steeds meer mensen in Amsterdam een eigen huis hebben, al dan niet in VVE verband. De eigenaren willen ten aanzien van wonen hun eigen keuzes maken die passen bij levensstijl en identiteit. Welstand kan uitvoering van deze wensen beperken door regels die gericht zijn op het handhaven van uniformiteit en het collectieve wonen. Het nieuwe welstandsbeleid doet meer recht doet aan de behoefte aan de individuele expressie van de bewoner of ontwerper. Het beoordelingskader voor de toets aan redelijke eisen van welstand, dient drie doelen: (1) De schoonheid van Amsterdam behouden en bevorderen, (2) duurzaamheid (faciliteren van duurzame energieopwekking, bevorderen energiezuinigheid en robuust maken van bebouwing tegen extremer weer -onder meer door het stimuleren aanleg groene daken voor opvang regenwater) en (3) het vermindering van de regeldruk.

Voor de nieuwe welstandsnota is geen nieuwe analyse van de kwaliteiten van de stad gemaakt en hij kent geen nieuwe gebiedsbeschrijvingen of nieuwe waarderingskaarten. Ook zijn er geen hoofdstukken over de juridische achtergrond en de werking van het welstandstoezicht; niet het proces, maar alleen inhoud, dat wil zeggen welstandscriteria. Voor woonschepen zijn ook welstandregels vastgesteld, die zijn opgenomen in het woonbotenbeleid.

Monumenten

In het plangebied bevinden zich de volgende Rijksmonumenten:

- Gemetselde Graansilo Korthals Altes: Silodam 100-256, Westerdoksdijk 15
- Het Schip: Oostzaanstraat 1 t/m 93, Spaarndammerplantsoen 140, Zaanstraat 197-249 Hembrugstraat 257 t/m 305
- Hille panden: Spaarndammerplantsoen 33 t/m 103, 60 t/m 140, Oostzaanstraat 2 t/m 8, Wormerveerstraat 17 t/m 23
- Pakhuizen: Zoutkeetsgracht 114-118
- Pakhuizen De Kleine Houtman: Nova Zemblastraat 2,4,6
- Pakhuizen Deli e.a. :Nova Zemblastraat 8,10,12
- Pakhuis Het Veem: Van Diemenstraat 410
- Schoolgebouw: Tasmanstraat 15
- Zaandammerplein-complex en omgeving: Koogstraat 1-24, Oostzaanstraat 188-322, Polanenhof 1-25, Spaarndammerdijk 23-238, Uitgeeststraat 2-18, Zaandammerplein 1-8, 9-42, 50-80, 81-176, Hembrugstraat 2-32, 44-66, 248-272, Houtrijkstraat 342-473
- Zaanhof-complex en omgeving: Zaanhof 1-134, Oostzaanstraat 95-111, 303-319, Spaarndammerdijk 240-299, Zaanstraat 291-391, Hembrugstraat 348-370.

De volgende gebouwen zijn gemeentelijk monument:

- Barentszstraat 319-355, Zoutkeetsgracht 342-370. Zoutkeetsplein 1-7
- Van Diemenstraat 412
- Polanenstraat 174
- Nova Zemblastraat 546-598, Spaarndammerstraat 792-872, Tasmanstraat 437-451
- Aert van Nesstraat 1-55, Bontekoestraat 1-56, Le Mairestraat 1-56, Nova Zemblastraat 14-508, Tasmanstraat 17-435
- Hembrugstraat 68-246
- Houtrijkstraat 301-379, Polanenstraat 150-220

Naast deze monumenten zijn (delen van) de Spaarndammerdijk de Meelsteiger in de Westerdok en het Stenen Hoofd bijzondere cultuurhistorische elementen.

Beleid short stay

De gemeenteraad heeft op 12 juli 2012 het vernieuwde Shortstay beleid vastgesteld. Kern van het nieuwe beleid is dat de gemeente kiest voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van shortstay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden, maar waarbij de leefbaarheid voldoende is geborgd. Zo wordt de minimum verblijfstermijn van zeven naar vijf nachten verlaagd. Uitgezonderd in gebieden waar de druk op de leefbaarheid groot is, wordt shortstay overal mogelijk gemaakt zonder quotum.

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

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

In het nu voorliggende bestemmingsplan is short stay in de woningen toegestaan.

2.5.2 Economische functies

Detailhandelsvisie Stadsdeel West 2012-2015

Op 24 januari 2012 heeft de stadsdeelraad de Detailhandelsvisie Stadsdeel West 2012-2015 vastgesteld. Deze detailhandelsvisie geeft de kaders waarbinnen de komende jaren gewerkt zal worden aan goede, aantrekkelijke winkelstraten. De visie concentreert zich op de detailhandel, de winkelstructuur en het wensbeeld voor de winkelstructuur. Daarbij is er aandacht voor relevante trends en ontwikkelingen die zowel nieuwe kansen als beperkingen met zich meebrengen.

Het stadsdeel heeft de ambitie om bewoners in hun buurt een aantrekkelijk dagelijks winkelaanbod te bieden en een dagelijks en niet-dagelijks productaanbod dat in diversiteit, assortiment en kwaliteit zowel bewoners als bezoekers van buiten weet te trekken. Naast een aantrekkelijk winkel- en productaanbod betekent dit ook dat winkelgebieden goed toegankelijk zijn en het er prettig verblijven is.

De winkels zijn in meerderheid gevestigd in de vijftien winkelgebieden. Het huidige winkelaanbod in de winkelgebieden is een variabele mix van dagelijks en niet-dagelijks winkelaanbod in vooral het laag en midden prijssegment. Gelet op huurprijsontwikkeling, leegstand, functioneren van supermarkten en de waardering van de consument, functioneren de winkelgebieden matig tot redelijk. In de verdere ontwikkeling van de winkelgebieden ligt de focus primair op de behoeften van bewoners.

Hoofdlijnen winkelstructuur

Om versnippering en overaanbod te voorkomen en omdat clustering aantrekkelijk is voor de klant en synergievoordelen, wordt vestiging van detailhandel alleen in de bestaande winkelgebieden gestimuleerd. Binnen de winkelgebieden is gewenst dat winkels clusteren in

compactere winkelgebieden. In de zogenoemde aanloopgebieden is dan vooral plaats voor niet-winkelfuncties. Perifere detailhandel buiten de winkelgebieden is toegestaan in het Westerkwartier, dus buiten de grenzen van het nu voorliggende bestemmingsplan.

Straat voor straat aan de slag

Het accent komt te liggen op een straat- en gebiedsgerichte aanpak. Per winkelstraat is in eerste aanleg geformuleerd wat er moet gebeuren. Die agenda wordt samen met winkeliers en pandeigenaren steeds geactualiseerd. Winkeliers, pandeigenaren en stadsdeel staan samen aan de lat voor het uitvoeren van de agenda. Het stadsdeel stimuleert de samenwerking die daarvoor nodig is. Winkelstraatmanagers adviseren en begeleiden in zaken als invulling en aantrekkelijkheid van winkelruimtes (branchering, leegstand, gevelbeelden), subsidieaanvragen en vergunningen en dienstverlening van de gemeente. De cijfers laten zien dat het stadsdeel op het gebied van dienstverlening, schoon, heel en veilig nog niet naar behoren scoort. De doorzettingsmacht van winkelstraatmanagers en accountmanagers wordt daarvoor versterkt. Straat voor straat worden de knelpunten m.b.t. het onderhoud van de openbare ruimte in beeld gebracht en vertaald naar taakstellende opdrachten.

Beleid ten aanzien van winkelgebieden

In het voormalig stadsdeel Westerpark hebben drie van de vier buurten een eigen winkelgebied waar naast winkels ook veel horeca en consumentverzorgende dienstverlening gevestigd is. Deze gebieden bedienen bijna uitsluitend buurtbewoners. Het beleid is erop gericht om de detailhandel te concentreren in drie winkelgebieden met buurtverzorgend niveau: Hugo de Grootplein, Van Limburg Stirumstraat en Spaarndammerstraat.

In het bestemmingsplan is dit vertaald door in de panden aan de Spaarndammerstraat winkels en dienstverlening op de begane grond toe te staan. Overeenkomstig de Ontwikkelingsvisie Spaarndammerstraat en het bestemmingsplan uit 2005 wordt de winkelfunctie geconcentreerd op het noordelijk deel van de straat, globaal gezien tussen de Assendelftstraat / Van Noordtstraat en de Spaarndammerdijk. De tuinen achter de winkels mogen worden volgebouwd, om een uitbreiding van de winkel mogelijk te maken.

Beleidsnotitie Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in West

West wil de meest creatieve en ondernemende hotspot worden. Voor ondernemers en kunstenaars is dit gebied aantrekkelijk vanwege alle voorzieningen, de aanwezigheid van (creatieve) netwerken en de ligging dicht tegen het centrum aan. Nergens is het aantal starters zo groot als in West. Tegelijkertijd is sprake van leegstand in kleinschalige bedrijfsruimten. Vraag en aanbod sluiten onvoldoende op elkaar aan.

De beleidsnotitie 'Ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid in West' stelt een betere afstemming tussen vraag en aanbod centraal. Beschreven wordt welke activiteiten worden ontwikkeld om een betere afstemming te realiseren tussen vraag naar en aanbod van bedrijfsruimten. Kwaliteit (en in mindere mate ook behoud) staat centraal. Het stadsdeel wil ruimte bieden aan ondernemers om nieuwe concepten en ideeën tot uitvoering te brengen. Hierbij wordt gekeken naar de wijze waarop eigenaren ondersteund kunnen worden.

Selectief behoud van kleinschalige bedrijfsruimten is beleidsmatig het uitgangspunt. Bedrijfspannen op zichtlocaties: hoekpanden, winkelstraten, pleinen en stadsstraten dienen dan ook (zo veel mogelijk) behouden te blijven. Ook aaneengesloten bedrijfslinten mogen niet doorbroken worden. Daar staat tegenover dat behoud van de overige, vaak solitaire, kleinschalige bedrijfsruimten (in woonbuurten) niet langer de prioriteit van het stadsdeel heeft. Het instrument globaal en flexibel bestemmen wordt ingezet om snel in te kunnen spelen op de vragen vanuit de markt, waarmee leegstand kan worden voorkomen. Bovendien werkt het

stadsdeel mee aan functiewijziging bij zogenaamde “kruimelgevallen”. Het toestaan van mengformules kan helpen om realisatie of exploitatie van bedrijfsverzamelgebouwen mogelijk te maken.

Een betere afstemming van vraag en aanbod van bedrijfsruimten moet leiden tot vermindering van leegstand, werkconcepten die aansluiten bij de behoefte van de (door)startende ondernemer, nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen en broedplaatsen en de realisatie van 10 tijdelijke werk- en expositieruimtes voor jonge kunstenaars in leegstaande kantoor- en bedrijfspanden.

Horecanota stadsdeel West 2011

Op 5 juli 2011 is de Horecanota Stadsdeel West 2011 vastgesteld door de stadsdeelraad. Het stadsdeel wil voor bewoners en bezoekers van West een divers, aantrekkelijk en eigentijds horeca-aanbod realiseren, waarmee de leefbaarheid en attractiviteit van het wonen, werken en verblijven in West wordt versterkt. Stadsdeel West heeft zich tot doel gesteld het meest creatieve en ondernemende stadsdeel van Amsterdam te worden. Een bloeiende horecasector met levendige terrassen is een belangrijke pijler hiervan. Twee basisuitgangspunten liggen aan het horecabeleid ten grondslag: horeca biedt kansen, waarop het stadsdeel wil inspelen en er is hierbij nadrukkelijk oog voor het woon- en leefklimaat.

Het horecabeleid voor West gaat uit van een structuur voor de horeca, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen (bestaande) woongebieden, winkelstraten en horecacconcentratiegebieden. Deze gebieden verschillen in functie en karakter en daarmee in mogelijkheden voor horecaontwikkeling. Daarnaast zijn er gebieden die hiervan afwijken.

Horecacategorieën in bestemmingsplannen

Om een gericht horecabeleid te voeren, hanteert het stadsdeel in bestemmingsplannen horecacategorieën. Doel van deze categorie-indeling is om gericht horecabeleid mogelijk te maken, waarbij enerzijds het woon- en leefklimaat kan worden beschermd en anderzijds wenselijke uitbreiding van horeca mogelijk wordt gemaakt door uitsluiting van ongewenste horecacategorieën. De horeca-categorisering vindt zijn grondslag in ruimtelijk en sociaal relevante aspecten als ruimtelijke uitstraling, verkeersaantrekkende werking, invloed op directe (woon)omgeving, geluid- en stank overlast en sociale veiligheid. Een horecabedrijf met meer dan één activiteit valt onder de zwaarste categorie. De volgende categorieën worden onderscheiden:

- horeca van categorie 1: fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).
- horeca van categorie 2: nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).
- horeca van categorie 3: café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).
- horeca van categorie 4: restaurant (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).
- horeca van categorie 5: hotel (waaronder begrepen motel, jeugdherberg en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven), inclusief bijbehorende bar, restaurant en het bieden van vergaderaccommodatie.

Horeca categorie 2 (onder andere discotheek / dansclub) heeft doorgaans het meeste effect op het woon- en leefklimaat, gevolgd door Horeca 1 (fastfood, zoals een snackbar of shoarmazaak), horeca categorie 3 (onder andere café, bar) en horeca categorie 4.

Beleid voor woongebieden

Dit zijn gebieden met overwegend een woonfunctie waarin horeca in het algemeen beperkt aanwezig is. Om het woon- en leefklimaat in de woongebieden niet te (over)belasten, wordt uitbreiding ten aanzien van de huidige horecavestigingen in bestaande woonbuurten zeer beperkt toegestaan. De huidige horecavestigingen kunnen in de woonbuurten (ook na overname) gevestigd blijven.

In de woongebieden bevinden zich momenteel vestigingen horeca categorie 1, 3 en 4. Met het oog op het woon- en leefklimaat en bevordering van aantrekkelijke horeca, staat het stadsdeel in deze gebieden *nieuwe (uitbreidings)horeca* alleen toe in categorie 3 en 4. Uitbreiding van horeca 1 (fastfood) en horeca 2 (nachtzaken) is in woongebieden niet toegestaan. Bestaande vestigingen horeca categorie 1 worden gerespecteerd, maar kunnen ook worden omgezet naar horeca categorie 3 of 4.

Beleid voor winkelgebieden

In de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt is alleen de Spaarndammerstraat aangewezen als “winkelstraat / plein”. Dit een straat met een concentratie van een mix aan voorzieningen, waaronder winkels en horeca. In het bestemmingsplan is dit vertaald door alle panden in de Spaarndammerstraat die onderdeel zijn van het winkelgebied te bestemmen als “Gemengd-1”. Detailhandel is in alle panden toegestaan op de begane grond. Ook winkelondersteunende functies als consumentverzorgende dienstverlening (kappers, zonnestudio's, etc) en publieksgerichte zakelijke dienstverlening (makelaars, reisbureaus, bankfilialen) zijn toegestaan op de begane grond. Voor andere functies, zoals horeca en maatschappelijke voorzieningen, geldt dat alleen de huidige vestigingen zijn toegestaan.

In de Spaarndammerstraat bevinden zich momenteel horecazaken categorie 1, 3 en 4, er is momenteel één horecazaak die behoort tot categorie 2 (zalenaccommodatie, Spaarndammerstraat 460). In de winkelstraten zoals de Spaarndammerstraat is vooral behoefte aan aantrekkelijke winkelondersteunende horeca (met name daggerelateerde horeca), die het recreatief winkelen versterkt. Om deze redenen staat het stadsdeel in winkelstraten en stadspleinen alleen horeca categorie 3 of 4 toe. In het bestemmingsplan is het beleid vertaald door de huidige horecazaken (buiten het horecaconcentratiegebied aan de Spaarndammerstraat, zie onder) op de verbeelding aan te duiden. Nieuwe vestigingen zijn toegestaan met toepassing van de algemene wijzigingsbevoegdheid.



Winkelstraat- en pleinen

1 Spaarndammerstraat

IV Zoutkeetsplein
V Spaarndammerstraat

Beleid voor horecaconcentratiegebieden

Horecaconcentratiegebieden zijn aangewezen gebieden (op grond van de APV, artikel 3.11 lid 2 en 3) waar een hogere dichtheid van horecavestigingen wenselijk en mogelijk is. In de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt gaat het om de pleinen aan de Spaarndammerstraat en het Zoutkeetsplein (zie afbeelding). In de horecaconcentratiegebieden wordt het in beginsel overal toegestaan om op de begane grond een horecabedrijf te beginnen. In het bestemmingsplan is dit vertaald door deze gebieden apart te bestemmen (Gemengd-1) waarbij horeca in alle panden op de begane grond wordt toegestaan.

In beginsel zijn alle horecacategorieën toegestaan, waarbij een terughoudendheid geldt ten aanzien van fastfood (horeca categorie 1) en nachtzaken (horeca categorie 2). Nieuwe horeca categorie 1 is in het horecaconcentratiegebied uitsluitend toegestaan na wijziging van het bestemmingsplan. Daarbij moet uit het bedrijfsplan blijken dat het horeconcept een vernieuwend, kleinschalig, hoogwaardig karakter heeft en een aanvulling is op de bestaande horeca 1 vestigingen in het stadsdeel).

Voor horeca categorie 2 (nachtzaken) is geen uitbreiding van het aantal zaken mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan, gelet op het overwegende woonkarakter. Bij een initiatief zal een aparte planologische procedure moeten worden gevoerd.

Door stedelijke ontwikkelingen zijn er in West specifieke gebieden die afwijken van de hoofdstructuur horeca. Het gaat hierbij met name om gebieden die in transformatie zijn, waardoor meer (omvang en spreiding) en/of specifieke (type) horeca gewenst is. In de Spaarndammers en Zeeheldenbuurt valt het Domela Nieuwenhuisplantsoen onder deze categorie. Op die plek is in het bestemmingsplan nieuwe horeca categorie 3 (café), 4 (restaurant) en 5 (hotel) mogelijk gemaakt.

Beleid ten aanzien van hotels

Hotels vervullen een belangrijke functie voor het Amsterdamse toerisme, bedrijfsleven, congreswereld, maar ook voor bewoners. Hotels kunnen de kwaliteit, de bekendheid en de status van een gebied verhogen, een impuls geven aan de werkgelegenheid in de wijken (met name in het laaggeschoolde segment) en zorgen voor indirecte bestedingen (met name horeca- en detailhandelsvoorzieningen). Het College van B&W en de dagelijks besturen van de stadsdelen hebben gezamenlijk de doelstelling geformuleerd om 9.000 extra hotelkamers te realiseren in 2015. Het stadsdeel streeft naar een uitbreiding van minstens 25% van het huidige aantal hotelkamers.

De vergunningaanvraag wordt altijd getoetst aan het geldende bestemmingsplan. In het nu voorliggende bestemmingsplan is gelet hierop een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Door middel van deze wijzigingsbevoegdheid worden extra hotels (horeca van categorie 5) toegestaan. In de wijzigingsbevoegdheid is het aantal extra hotels voor dit bestemmingsplan gemaximaliseerd op 5 met een gezamenlijk totaal van maximaal 500 kamers. Voor de wijziging wordt een planologische procedure (wijziging ex artikel 3.6 Wro) gestart waarbij mogelijkheid tot inspraak wordt geboden. De wijziging is aan enkele voorwaarden verbonden. Zo mag het hotel niet leiden tot een onevenredige milieuhinder bij bovengesloten en direct aangrenzende woningen; mag het hotel niet leiden tot een onevenredige aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld en mag de vestiging van het hotel niet leiden tot een onevenredige hoeveelheid extra autoverkeer. Het doel van de voorwaarden is dat bij de toepassing van de wijziging een goede ruimtelijke afweging wordt gemaakt of het hotel op die specifieke plek goed inpasbaar is.

Cultuurnota en creatieve bedrijvigheid

Stadsdeel West heeft de ambitie om een creatieve hotspot te worden met architectuur, monumenten, kunstwerken in de openbare ruimte en evenementen. Daartoe heeft de stadsdeelraad op 29 november 2011 de Cultuurnota West 2012-2015 "Ruimte voor creativiteit" vastgesteld. Kunst geeft de beleving van de openbare ruimte een extra dimensie: het versterkt de beleving, nodigt de gebruikers uit om erop te reageren of eventueel anders met de openbare ruimte om te gaan.

Samen met het stedelijk Bureau Broedplaatsen kijkt het stadsdeel uit naar kansen voor nieuwe broedplaatsen. Mogelijkheden doen zich voor als binnenkort maatschappelijk vastgoed vrijkomt vanwege de veranderingen in het welzijnsbeleid. Het stadsdeel neemt het initiatief om met Bureau Broedplaatsen te onderzoeken of ook kleinere gebouwen geschikt zijn als broedplaats. Gebouwen die al jaren leegstaan krijgen weer een nieuwe (tijdelijke) bestemming. De beschikbare meters worden gehuurd door een mix aan kunstenaars en creatieve en ambachtelijke bedrijfjes. In het bestemmingsplan is dit vertaald door huisgebonden beroepen en bedrijven in woningen toe te staan en via een algemene wijzigingsbevoegdheid nieuwe bedrijfsruimten mogelijk te maken.

Notitie Kinderdagverblijven

Het stadsdeel heeft de notitie Kinderdagverblijven vastgesteld. Aanleiding is de gewijzigde Activiteitenbesluit, waarin het geluid van spelende kinderen niet langer is opgenomen. Bij het bepalen van de geluidsbelasting hoeft geen rekening meer worden gehouden met het geluid van spelende kinderen op en bij scholen of kinderdagverblijven. Bij basisonderwijs wordt een uitzondering gemaakt voor de periode vanaf een uur voor aanvang van het onderwijs tot een uur na beëindiging van het onderwijs. Bij kinderdagverblijven geldt de uitzondering tijdens openingstijden. Dit is ingegeven door het maatschappelijk belang dat basisscholen en kinderdagverblijven vervullen.

De geluidnormen hebben betrekking op de milieuwetgeving. In het kader van de goede ruimtelijke ordening moet een afweging worden gemaakt of de functie kinderdagverblijf ruimtelijk inpasbaar is. De notitie Kinderdagverblijven voorziet in algemene regels hiervoor. In het beleid is bepaald dat er per bouwblok maximaal één kinderdagverblijf gerealiseerd mag worden, om de (geluid)overlast van spelende kinderen in het binnenterrein binnen de perken te houden.

Kinderdagverblijven zijn geluidgevoelige bestemmingen conform de Wet geluidhinder. Het als recht toestaan van één kinderdagverblijf per bouwblok zou de verplichting tot het uitvoeren van een akoestisch onderzoek met zich meebrengen voor de blokken waar nu nog geen kinderdagverblijf zit. Of er één wordt gevestigd en zo ja waar, valt op het moment van schrijven van dit bestemmingsplan niet te overzien. Daarom zijn de bestaande kinderdagverblijven gerespecteerd en zijn nieuwe kinderdagverblijven toegestaan na wijziging van het bestemmingsplan. Daarbij is als voorwaarde opgenomen dat er één per bouwblok is toegestaan. Daarnaast is bepaald dat aan de voorkeurgrenswaarde uit de Wet geluidhinder moet worden voldaan, danwel dat in het kader van het wijzigingsplan een hogere waarde moet worden vastgesteld.

2.5.3 Openbare ruimte: verkeer en groen

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Op 5 juni 2012 heeft de deelraad van stadsdeel West ingestemd met de Parkeernota stadsdeel West 2012-2020. Doelstellingen in het beleid zijn het verminderen van het aantal parkeervoorzieningen in drukke woongebieden, minder autogebruik in de woonwijken (waaronder ook zoekverkeer naar een parkeerplaats) en meer parkeren aan de rand van het stadsdeel. Uitgangspunt is dat parkeren in drukke woongebieden geen recht is, maar een keuze. Met behulp van verschillende stimuleringsmaatregelen en het aanbieden van mobiliteitsalternatieven wil het stadsdeel invloed uitoefenen op de individuele mobiliteitsbehoefte, zoals het al dan niet eigen autobezit, het gebruik van de auto en de locatie waar men de auto parkeert.

Bij (sloop)nieuwbouwprojecten, transformatie- of transitieprojecten staat bij de beoordeling met betrekking tot op welke wijze de parkeervraag in wordt gevuld de volgende doelstellingen centraal: het behoud van een gemengde bevolkingsopbouw (lagere, midden en hogere inkomens) en een op de toekomst gerichte leefbare en groene openbare ruimte, waarin zo min mogelijk ruimte in beslag wordt genomen door geparkeerde auto's.

De uitgangspunten zijn:

- een nieuw bouwinitiatief mag geen significant extra parkeerclaim op de openbare ruimte tot gevolg hebben;
- indien er sprake is van een significante extra parkeerclaim dient deze opgevangen te worden in een parkeervoorziening;
- een bewoner die beschikt of kan beschikken over een parkeerplaats komt niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ongeacht de woning een corporatiewoning is (al dan niet sociale huur),
- een private huurwoning of een koopwoning (conform de parkeerverordening). Voor de appartementencomplexen waar hiervan is afgeweken geldt een uitsterfbeleid;
- om een hoge kwaliteit van de openbare ruimte te verwezenlijken moet gestreefd worden naar zo min mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- bij de planvorming dient rekening gehouden te worden met voldoende ruimte ten behoeve van deelauto's, laad- en losvoorzieningen en gehandicaptenparkeerplaatsen;
- indien geen garageplekken beschikbaar zijn onder het appartementencomplex wordt voor bewoners die een garageplek wensen, tot het moment dat een garageplek vrijkomt, de mogelijkheid gegeven om in een ringparkeervoorziening te parkeren (zodra gerealiseerd). Hiervoor geldt, indien juridisch mogelijk, een hoger tarief dan reguliere ringparkeerders betalen.

In de onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor woningen weergegeven:

Parkeernormen stadsdeel West bij nieuwbouw (woningen)			
	Minimum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Maximum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Bezoekers per woning
Woning duur (koop en vrije sector)	0,6	0,9	0,2 per woning
Woning goedkoop (sociale huur)	0,4	0,6	0,2 per woning
Serviceflat / aanleunwoning	0,3	0,3	0,3 per woning
Kamer verhuur (studentenwoningen)	0	0,1	0,1 per woning

Bij nieuwbouw geldt als uitgangspunt dat de parkeervraag opgevangen wordt in een parkeervoorziening. Bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld vijf of acht woningen) is geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering met parkeervergunningen volstaat hiervoor. Voor het parkeren van bezoekers bij omvangrijke projecten, waarbij sprake is van een parkeerdruk hoger dan 80%, wordt gestreefd het bezoekersparkeren inpandig op te vangen. De parkeernormen voor kantoren en bedrijven zijn opgenomen in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam. Voor een B-locatie (goed bereikbaar per openbaar vervoer en per auto) bedraagt deze norm 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlakte.

Wegcategoriseringsplan

Op 27 februari 2001 heeft de stadsdeelraad van het voormalig stadsdeel Westerpark het wegcategoryeringsplan “Duurzaam Veilig stadsdeel Westerpark” vastgesteld. Daarin zijn wegen onderverdeeld in “erftoegangswegen” (30 kilometer zones), “gebiedsontsluitingswegen” (ontsluitingen tussen verblijfsgebieden) en “stroomwegen” (zoals ring A10). In Westerpark zijn uitsluitend erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Bij de bepaling tot welke categorie een straat behoort is aan een aantal criteria getoetst. Gebiedsontsluitingswegen zijn onder meer wegen die onderdeel van het hoofdnet auto zijn of wegen met meer dan 6.000 voertuigen per etmaal. De Spaarndammerdijk, Tasmanstraat, Van Diemenstraat en Houtmankade zijn aangewezen als “gebiedsontsluitingsweg”. In het wegcategoryeringsplan is voor de Spaarndammerstraat bepaald dat de straat onderdeel is van een 30 kilometer zone met aandacht voor het aanwezige busverkeer en het laden en lossen van ondermeer de winkels.

Groenstructuurplan West

De stadsdeelraad heeft op 17 juli 2012 de Groenstructuurplan West vastgesteld. Dit structuurplan bevat een samenhangende ruimtelijke, ecologische en recreatieve visie op het groen in stadsdeel West.



Stenen Hoofd

Voor het Stenen Hoofd is in het Groenstructuurplan aangegeven dat dit een bijzondere locatie is aan het IJ. Het is een open plek in gebruik als evenemententerrein en strandje. De aanwezige muurplanten zijn zeer zeldzaam. Als acties zijn geformuleerd: het behouden als groene en open plek voor evenementen en toegankelijker maken door verwijderen hekken. Het bestemmingsplan gaat uit van een openbare bestemming waarin de huidige functies mogelijk zijn gemaakt. Het Stenen Hoofd is daarbij niet toegankelijk voor regulier autoverkeer (wel bevoorrading en hulpdiensten). Bebouwing moet minimaal 5 meter van de kade met ecologische waarden worden gebouwd.

Spaarndammerplantsoen

Het Spaarndammerplantsoen is in het Groenstructuurplan aangeduid als plek waar verbetering van het groen aan de orde is. Het plantsoen is een klassiek ingericht plantsoen. Door de verkleuring van de buurt wordt het plantsoen de afgelopen jaren door meer buurtbewoners gebruikt. Het plantsoen is een rustpunt in de buurt. Het aanbod van voorzieningen is echter beperkt. Het is er vrij donker en de hekken nodigen niet uit om van grasveld gebruik te maken. Als acties zijn geformuleerd: de randen van het plantsoen open maken (aantal bosjes + bomen verwijderen) en het in overleg met de buurtbewoners beperkt toevoegen van voorzieningen. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam is het plantsoen onderdeel van de hoofdgroenstructuur, zodat de mogelijkheden om extra voorzieningen te realiseren beperkt zijn en uitsluitend zijn toegestaan om het karakter (stadspark) te versterken. Het plantsoen is in het nu voorliggende bestemmingsplan bestemd als "Groen" waarbij gelet op de status van het park als onderdeel van de hoofdgroenstructuur uitsluitend groen-gerelateerde en groen-ondersteunende voorzieningen zijn toegestaan, zoals wandelpaden, bankjes, speelvoorzieningen.

Domela Nieuwenhuisplantsoen

Dit plantsoen vormt de entree vanuit het zuiden naar de Spaarndammerbuurt. Het wordt weinig gebruikt, enkel door direct omwonenden als zit/speelplek. In de omgeving is veel en waardevol groen aanwezig, waaronder het Westerpark, het Spaarndammerplantsoen en het Zaandammerplein. Als actie is geformuleerd: de functie en waarde van het plantsoen nader onderzoeken. Dit wordt gedaan in combinatie met het toevoegen van bebouwing, conform de Strategienota uit 2010 (zie ook hoofdstuk 4).

Barentszplein

Het Barentszplein is een rommelig en stenig plein. Het heeft een aantal mooie bomen en de plek aan het IJ is aantrekkelijk. De naastliggende drukke weg is een beperkende factor. Voor de herinrichting is een plan opgesteld waar overleg met de buurt heeft plaatsgevonden. Het bestemmingsplan gaat voor het Barentszplein uit van een openbare bestemming, waarbinnen de herinrichting kan plaatsvinden.

Inrichtingsplan Openbare Ruimte Spaarndammerbuurt

Voor de Spaarndammerbuurt is een inrichtingsplan voor de openbare ruimte opgesteld. Voor diverse locaties in de Spaarndammerbuurt zijn voorstellen gedaan om de inrichting van de openbare ruimte te verbeteren. Het merendeel van de voorgestelde ingrepen heeft betrekking op het verbeteren van groenvoorzieningen, bestrating, etc.

Voor de Assendelftstraat / Houtrijkstraat alsmede de Krommeniestraat / Spaarndammerplantsoen wordt gestreefd naar het herstellen van het oorspronkelijk stratenpatroon. Het nu voorliggende bestemmingsplan maakt dit voor de laatst genoemde

locatie mogelijk. De Spaarndammerschool zal verhuizen en de locatie komt vrij voor ontwikkeling. Zie verder hoofdstuk 4.

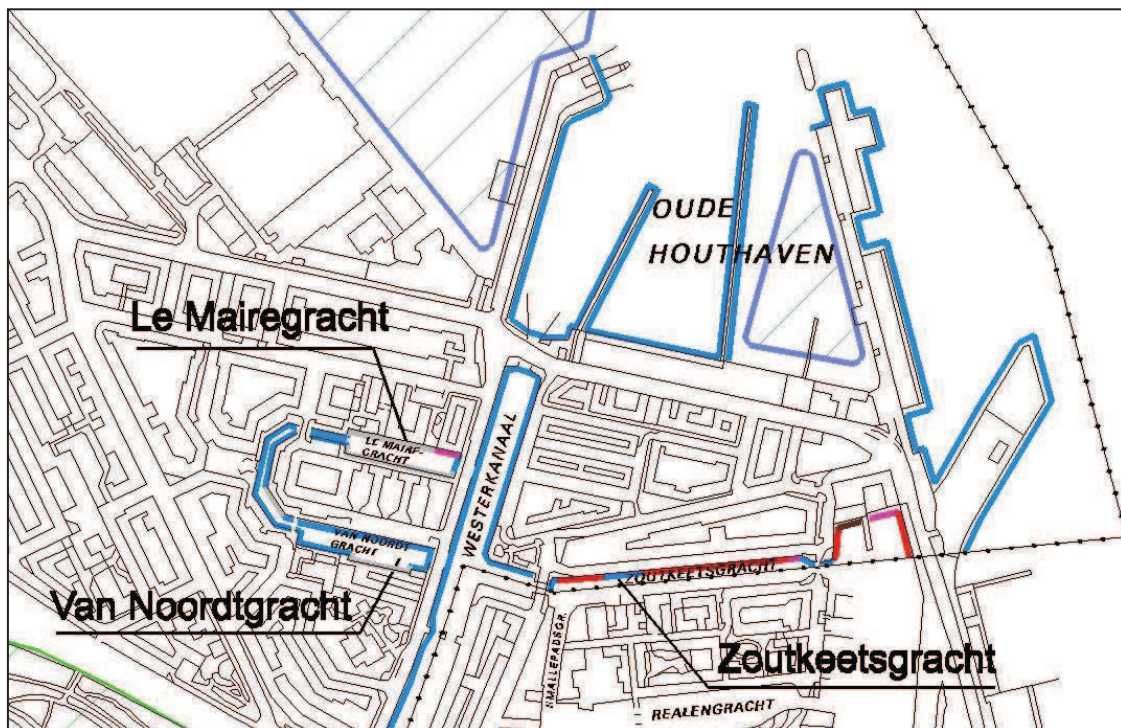
2.5.4 Water

Waterkaart Westerpark 2006

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Westerpark heeft in zijn vergadering van 18 juli 2006 de Waterkaart Stadsdeel Westerpark 2006 vastgesteld. Deze nota biedt een overzicht van de ruimtelijke invulling van het water binnen het stadsdeel. De waterkaart is een samenvatting van eerder vastgesteld beleid en betreft uitgangspunten voor drie waterfuncties (ligplaatsen woonboten, afmeerlocaties pleziervaartuigen, afmeerlocaties voor commerciële exploitanten). De kaart en detailkaarten geven de ruimtelijke begrenzing aan voor watergerelateerde functies. Het betreft dus uitdrukkelijk geen nieuwe invulling van het wateroppervlak.

Op de volgende plekken zijn ligplaatsen voor vaartuigen toegestaan:

- Le Mairegracht noordzijde en zuidzijde: pleziervaartuigen;
- Van Noordtgracht zuidzijde: pleziervaartuigen;
- Van Noordtgracht noordzijde (hoek Curiekade): pleziervaartuigen;
- Zoutkeetsgracht noordzijde: woonschepen;
- Bokkinghangen: woonschepen;
- Westerdoksdijk: woonschepen, pleziervaartuigen.



Het oostelijk deel van de Oude Houthaven is aangewezen als “planontwikkeling”. Het nu voorliggende bestemmingsplan maakt voor dat deel van de Oude Houthaven echter geen nieuwe ligplaatsen voor woonschepen mogelijk. Uitsluitend de bestaande ligplaatsen voor woonschepen aan de Silodam blijven toegestaan. Daarnaast zijn in de Oude Houthaven steigers toegestaan voor beroepsvaartuigen, één en ander conform de huidige situatie, waarbij de Oude Houthaven in gebruik is als wachthaven voor binnenvaartschepen.

Nota woonbotenbeleid en richtlijnen woonboten Westerpark 2006

Ten aanzien van woonboten geldt de Nota woonbotenbeleid en de richtlijnen woonboten Westerpark 2007. De Nota woonbotenbeleid Westerpark is op 30 januari 2007 door de stadsdeelraad vastgesteld. De Richtlijn woonboten Westerpark 2008 is op 9 december 2008 door het dagelijks bestuur van het stadsdeel vastgesteld. Woonboten zijn toegestaan in een gedeelte van de Zoutkeetsgracht en op de Kop Westerdok.

Ten aanzien van de maatvoering van woonboten zijn in het woonbotenbeleid bepalingen opgenomen. De toets aan deze maatvoering vindt plaats in het kader van de ligplaatsvergunning. Om die reden is in het bestemmingsplan alleen het toegestane gebruik van het water (voor woonboten) geregeld, maar is de toegestane maatvoering van woonboten niet in de regels opgenomen.

3. BELEID IN DIT BESTEMMINGSPLAN

3.1 Stedenbouw

Herstel stedenbouwkundige structuur

De oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur binnen dit bestemmingsplan wordt overwegend gekenmerkt door een veelal recht stratenpatroon met gesloten bouwblokken. Een dergelijke stedenbouwkundige structuur wordt anno 2010 in deze binnenstedelijke omgeving nog steeds breed gewaardeerd. In het kader van de stadsvernieuwing (in de jaren '70) is op een aantal plekken in de buurt de bestaande bebouwing gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Daarbij is de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur in een aantal gevallen gewijzigd. Essentiële verbindingen (straten) werden afgesneden en de scheiding tussen openbaar en privéruimte werd opgeheven. Het gaat hierbij om de volgende locaties: Spaarndammerschool en Bogt Westerbeer. Voor Bogt Westerbeer zijn geen ontwikkelingen voorzien. Voor de Spaarndammerschool geldt dat deze zal verhuizen naar de Houthaven waardoor de locatie vrijkomt voor herontwikkeling. Daarbij is, gelet op de cultuurhistorische en stedenbouwkundige betekenis daarvan, het herstel van de oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur (stratenpatroon, gesloten bouwblok) uitgangspunt. Op de afbeelding is een voorbeeldverkaveling weergegeven.



Afbeelding: voorbeeldverkaveling Spaarndammerschool, met bebouwing in 3 en 5 lagen aan een pleinruimte

Bij vervangende nieuwbouw is stedenbouwkundige inpassing gewenst, dat wil zeggen zowel in volume als in architectuur dient aangesloten te worden op de omgeving. Verder zijn bijzondere en beeldbepalende stedenbouwkundige detailleringen in de voorgevel, zoals afgeschuinde hoeken en erkers waardevolle kenmerken die bijdragen aan een goede stedenbouwkundige inpassing.

Bebouwingsregels

Voorgevel

Voor de bepaling van de voorgevelrooilijn wordt bij orde 1 panden, waaronder vele monumenten, orde 2 gebouwen¹ en bij nieuwbouw na 1990 als uitgangspunt gehanteerd dat deze de bebouwingsgrens exact volgt, zodat deze als bestemmingsgrenzen in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Bij andere panden worden kleine inspringingen niet precies geregeld, hier mag de voorgevel rechtgetrokken worden. Balkons, erkers en vergelijkbare bouwdelen aan de straatzijde zijn niet als recht mogelijk gemaakt maar als ontheffing.

Achtergevel

De hoofdbebouwing wordt langs de achtergevel gevolgd inclusief de uitbouwen. Kleine verschillen worden rechtgetrokken. Bestaande openingen in de hoeken van de gesloten bouwblokken worden zoveel mogelijk gerespecteerd vanwege daglichttoetreding.

Hoogte eerste bouwlaag (plint)

De hoogte van de eerste bouwlaag (de plinhoogte) is voor nieuwbouw vastgelegd op minimaal 3,50 meter. Reden van dit voorschrift is de wens om ook op de begane grond niet-woonfuncties mogelijk te maken. Een verdiepingshoogte van 3,50 meter voor de begane grond biedt meer mogelijkheden dit te kunnen realiseren.

Bouwhoogte

Over het algemeen is in het plangebied bebouwing aanwezig van vijf bouwlagen met een maximum bouwhoogte van circa 15-16 meter. Dit mag 17 meter worden. Deze situatie is uitgangspunt (in de regel dus bij nieuwbouw) voor het bestemmingsplan. Bestaande uitzonderingen (grotere bouwhoogte) zijn conform de bestaande en vergunde hoogte vastgelegd.

Dakopbouwen op platte daken

Voor panden met platte daken is de maximum nokhoogte vastgelegd. Conform de notitie “Verdichten in Bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden” is een vergroting van de bouwhoogte in de vorm van een dakopbouw voor een aantal blokken ruimtelijk en stedenbouwkundig goed inpasbaar. In de notitie (opgenomen in de bijlagen bij de toelichting) is aan de hand van een aantal criteria onderzocht waar een dakopbouw mogelijk zou kunnen zijn:

- niet bij orde 1 en 2 panden;
- niet bij stedenbouwkundige zones A en B
- niet bij bouwblokken smaller dan 40 meter;
- niet bij bouwblokken die recent zijn opgeleverd en waar de maximum bouwhoogte al is opgezocht;
- in een straat die smaller is dan 20 meter moet de dakopbouw aan de straatzijde 3 meter terug liggen, om voldoende licht in de straat te houden. Bij bredere straten mag de dakopbouw tot de dakrand aan de straatzijde worden gebouwd.

¹ Orde 2 panden zijn monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis. Bij deze panden staat restauratieve aanpak van geveldelen aan de voorzijde van een gebouw en de zijden gelegen aan de openbare ruimte voorop.

In alle gevallen geldt dat de dakopbouw alleen mag worden gerealiseerd als deze in één keer in de hele architectonische eenheid wordt gerealiseerd. Op deze manier wordt een rommelig dakenlandschap (de ene woning wel een dakopbouw en de andere niet) voorkomen. Een architectonische eenheid is een (gedeelte van een) bouwblok met een zelfde architectuur.

Voor twee blokken (genummerd 4 en 8 in de notitie) geldt dat de bebouwing in de huidige situatie is gerealiseerd in 3 bouwlagen. De dakopbouw mag voor die gevallen worden gerealiseerd in twee bouwlagen, waarbij voor beide extra lagen geldt dat een setback van 3 meter verplicht is als de straat minder dan 20 meter breed is. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is dit aangegeven.

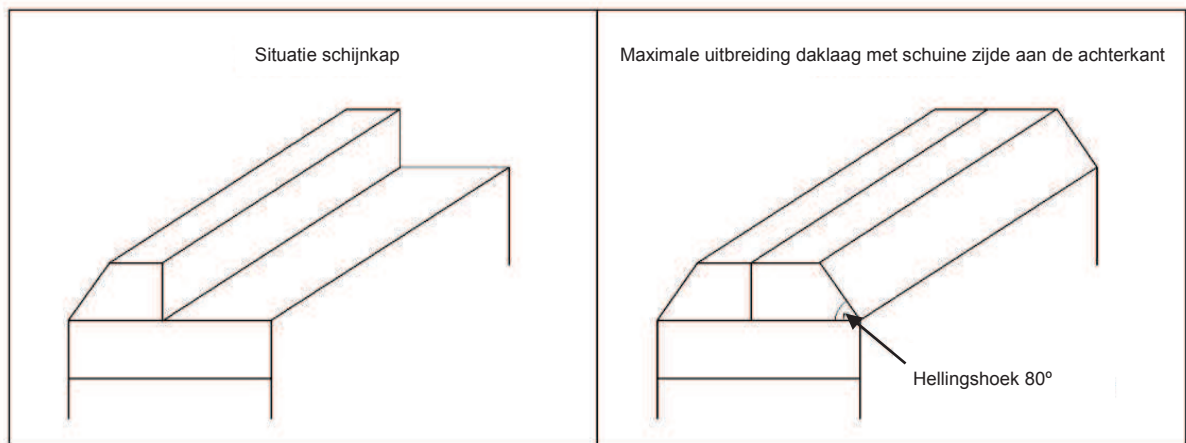
Op de afbeelding is aangegeven bij welke blokken een dakopbouw mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan. Het gaat daarbij om de blokken die voorzien van een nummer (1 t/m 8). Bij locatie 6 (schoolgebouw Roggeveenstraat) zijn de dakopbouwen alleen toegestaan op het nieuwbouwdeel aan de zijde van de Van Diemenstraat. Om cultuurhistorische redenen zijn dakopbouwen op het oude deel aan de Roggeveenstraat niet gewenst.



Bebouwing met een kap

Bij veel panden is de bovenste bouwlaag echter een bijzondere laag ofwel een kap. Kappen zijn gewenst waar deze ook nu al in het algemene straatbeeld aanwezig en dominant zijn. Voor bebouwing met een (schijn)kap, en bebouwing met een setback is naast een bouwhoogte ook een goothoogte vastgelegd. Over het algemeen ligt de goothoogte 3 meter lager dan de bouwhoogte. De kenmerkende opbouw van panden uit de 19^e en 20^e eeuwse wijken mag bij nieuwbouw of verbouw niet verloren gaan door bijvoorbeeld het rechtzetten van de bovenste laag. Om deze reden worden in dit bestemmingsplan de kaplagen omschreven als een bouwlaag met zowel aan de voor- als aan de achterzijde een schuinlopend dakvlak, waarbij de dakvlakken een hoek van 80 graden of scherper maken met het horizontale vlak.

Dakuitbreidingen aan de achterzijde bij een schijnkap zijn toegestaan tot aan de achtergevel, waarbij de hoek van maximaal 80 graden moet worden aangehouden. De figuren geven dit weer. Deze regels zijn niet aan te merken als welstandsnormen, maar als volumebepalingen, die in tegenstelling tot welstandsnormen wel een plaats dienen te hebben in een bestemmingsplan. Deze bepalingen zijn opgenomen op grond van cultuur-historische motieven.



Dakkapellen

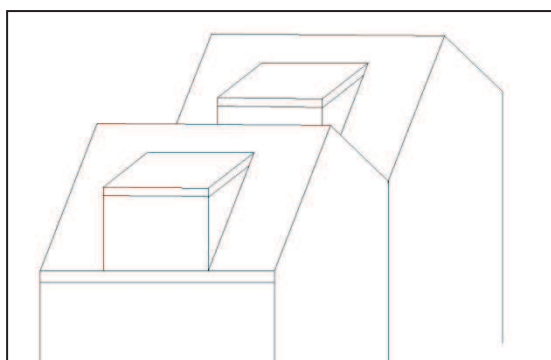
Dakkapellen op het achterdakvlak van een bestaand gebouw zijn op grond van het Besluit omgevingsrecht binnen bepaalde maten toegestaan zonder omgevingsvergunning. Uitgangspunt in het bestemmingsplan is dat aan de achterzijde geen grotere dakkapellen dan vergunningvrij worden toegestaan. Ook deze regeling is ingegeven door cultuur-historische waarden en niet vanuit een welstandelijke optiek.

Aan de voorzijde zijn dakkapellen niet vergunningvrij. Het bestemmingsplan staat dakkapellen aan de voorzijde toe. Richtlijnen voor plek op het dakvlak en afmetingen zijn in de Welstandnota opgenomen en dus niet in het bestemmingsplan.

Dakuitbouwen

Dakuitbouwen aan de voorzijde van woningen zijn niet toegestaan. Voor de toegestane dakuitbouwen aan de achterzijde en zijkant gelden de volgende bepalingen:

- dakuitbouwen realiseren vanuit de dakvoet;
- onder de nok;
- maximaal 50% van het dakvlak;
- in geval van plaatsing in het zijdakvlak:
 - * afstand tot voor- en achtergevel is minimaal 25% van de lengte van het zijdakvlak;
 - * maximale breedte is 50% van de lengte van het zijdakvlak;
- maximale hoogte vanuit de dakvoet: 2,80 meter.



Dakterrassen

Het gebruik van het dak als dakterras kan voor een bewoner een grote verbetering van het wooncomfort betekenen. Deze individuele meerwaarde mag echter niet leiden tot een verslechtering voor anderen. Om deze redenen zijn er in het 'Paraplubestemmingsplan Stadsdeel West, Amsterdam, deel 1' (vastgesteld op 5 juni 2012, in werking getreden op 26 juli 2012) voorwaarden gesteld aan de maatvoering en uitstraling van dakterrassen en daktoegangsopbouwen. Deze voorwaarden zijn in voorliggend bestemmingsplan overgenomen. Zo mag het dakterras alleen worden gebouwd op het dak. Het "dak" is in dit geval het hoogste horizontale vlak van het gebouw (afgezien van schoorstenen, opbouwen en dergelijke).

Ten behoeve van de toegang op het dakterras mag een opbouw worden gerealiseerd met een maximale hoogte van 2,80 meter (gemeten vanaf het dakvlak) en een maximale omvang van 6 m². De afstand van de toegangsopbouw tot de dakrand bedraagt minimaal de hoogte van de toegangsopbouw. Daktoegangsopbouwen zijn niet toegestaan bij orde-1 en orde-2 panden.

Dakluiken zijn tevens toegestaan als toegang met een maximale hoogte van 0,5 meter. In een aantal gevallen bestaat het hoofdgebouw uit een kap aan de voorzijde en een plat dak aan de achterzijde. In die gevallen mag in het schuine vlak aan de achterzijde een toegang worden gemaakt. Dit betreft in feite een hoge dakkapel, waarbij de voet van de dakkapel wordt geplaatst in de voet van de kap.

Dakterrassen worden niet toegestaan op orde-1 panden. Dakterrassen op andere panden worden toegestaan, met de voorwaarden die in de regels zijn genoemd. Dakterrassen op hoofdbebouwing dienen, conform de Welstandsnota, altijd "uit het zicht" te liggen: 2 meter uit de voorgevelrooilijn en 1 meter uit de achtergevelrooilijn. Beide gemeten vanaf het dakvlak, dus niet vanaf de goot. Bestaande legale uitzonderingen zullen wel worden gerespecteerd. Dakterrassen zijn daarnaast mogelijk op één- of meerlaagse aanbouwen waarbij het hekwerk tot het einde van aanbouw mag worden doorgezet. Een aanbouw is een deel van de bebouwing welke qua bouwhoogte ondergeschikt is aan de hoofdmassa.

3.2 Binnenterreinen

Het beleid in het bestemmingsplan is om de binnenterreinen zo groen mogelijk te houden. In de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt zijn zowel privétuinen als semi-openbare binnentuinen. Ten aanzien van bebouwing in privétuinen gelden de volgende uitgangspunten.

Vrijstaande bebouwing in privétuinen (schuurtjes)

Uitgangspunt is dat in het bestemmingsplangebied geen vrijstaande bergingen worden toegestaan. Daardoor zijn automatisch uitsluitend de in het Besluit omgevingsrecht (Bor) bedoelde vergunningsvrije bergingen toegestaan (Bijlage II, artikel 2, aanhef en onder 3). De maatvoering van deze vergunningsvrije bergingen is ruim voldoende om een berging te realiseren. Er is geen aanleiding om in het bestemmingsplan ruimere afmetingen mogelijk te maken.

Aan- en uitbouwen aan woningen in privétuinen

Ten aanzien van uitbouwen aan de achterzijde van (woon)gebouwen worden de volgende uitgangspunten aangehouden:

- De huidige achtergevel van hoofdbebouwing zoals aangegeven op de topografische ondergrond is de grens tussen de hoofdbebouwing en de tuin;
- Aan- en uitbouwen worden in het bestemmingsplan niet geregeld. Daarmee zijn automatisch alleen de op grond van het Besluit omgevingsrecht genoemde vergunningsvrije aan- en uitbouwen toegestaan.
- Bestaande grotere aan- en uitbouwen welke met bouwvergunning zijn gerealiseerd, worden in het bestemmingsplan opgenomen.
- Achter winkelconcentratiegebieden mogen de achtertuinten volledig worden bebouwd over maximaal één bouwlaag (alleen de begane grond). Conform de Welstandnota dienen deze daken “groen” te worden ingericht. Het voorschrijven van een groene inrichting is een welstandelement en kan niet in een bestemmingsplan worden voorgeschreven. In het bestemmingsplan wordt het gebruik van het dak van de uitbouw als (dak)tuin toegestaan.

Bebouwing in semi-openbare binnenterreinen

Uitgangspunt voor de semi-openbare binnenterreinen is om deze zo groen mogelijk te houden. De binnenterreinen zijn weliswaar alleen voor bewoners toegankelijk en zichtbaar, maar hebben een vergelijkbare ruimtelijke waarde als het openbaar groen. Daarom is voor de semi-openbare binnenterreinen dezelfde bouwregeling opgenomen als voor de openbare groenvoorzieningen.

Terrassen op binnenterreinen

Uitgangspunt is dat binnenterreinen worden ingericht en gebruikt als tuin. In de regels is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het realiseren van een terras behorend bij een horecazaak op het binnenterrein. Deze afwijkingsmogelijkheid zal in beginsel alleen worden toegepast voor een terras behorend bij een restaurant, omdat dit voor relatief weinig hinder voor omwonenden zal zorgen.

3.3 Wonen

Uitgangspunt is dat wonen wordt toegestaan op plekken waar nu wordt gewoond. Binnen de woonbestemming zijn aan huis gebonden beroepen en bedrijvigheid toegestaan, waarbij de woning in “overwegende mate” de woonfunctie moet behouden.

3.4 Economische en maatschappelijke functies

Detailhandel

Het detailhandelsbeleid is vertaald door een belangrijk deel van de Spaarndammerstraat te bestemmen als Gemengd-1 (“GD-1”). Winkels en consumentverzorgende dienstverlening worden in deze gebieden op de begane grond in alle panden toegestaan. Maximum bruto oppervlak per winkel bedraagt in beginsel 250 m², na ontheffing 400 m². Boven de winkels wordt gewoond. Bestaande buurtwinkels buiten de winkelconcentratiegebieden zijn toegestaan op plekken waar deze nu gevestigd zijn. Het maximum bruto oppervlak per winkel bedraagt in beginsel 250 m².

Uitgangspunt is dat de twee bestaande supermarkten positief worden bestemd. Beide supermarkten hebben een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.000 m², na ontheffing 1.500 m².

Horeca in winkels

In sommige winkels worden etenswaren verkocht die ter plaatse kunnen worden geconsumeerd. Een voorbeeld is een bakkerij waar een aantal tafeltjes staat, waar de broodjes kunnen worden opgegeten. Uitgangspunt is dat deze “ondergeschikte” horeca wordt toegestaan binnen de winkels. Om te zorgen dat het ondergeschikte horeca blijft, is in de regels bepaald dat maximaal 20% van het verkoop vloeroppervlak tot een maximum van 20 m² mag worden gebruikt voor horecadoeleinden, als onderdeel van en behorend bij de winkel (geen zelfstandige horeca).

Horeca

Uitgangspunt in het bestemmingsplan is het toestaan van horeca in het horecaconcentratiegebied. Daarbij zijn de categorieën 1 (fastfood), 3 (café) en 4 (restaurant) in alle panden op de begane grond toegestaan. Horecacategorie 2 (nachtzaken) komt alleen voor aan de Spaarndammerstraat 460 (zalenverhuur). Naast deze vestigingen worden geen nieuwe horecaken categorie 2 toegestaan. Er is in het gebied in de huidige situatie één hotel (horeca categorie 5) aan de Zoutkeetsgracht 114-118 en dit hotel is apart bestemd. Het bestemmingsplan maakt daarnaast een (klein) nieuw hotel in het brugwachtershuis aan de Van Diemenstraat mogelijk. Met een wijzigingsbevoegdheid kunnen bovendien extra hotels in het gebied worden gerealiseerd.

Een uitbreiding van het aantal horecavestigingen in het hele plangebied (zowel binnen als buiten de horecaconcentratiegebieden) is inpasbaar. Daarnaast is een (beperkte) uitbreiding van horeca goed te motiveren, gelet op het stedelijke karakter van het gebied waarbij er al in zekere mate sprake is van functiemenging met horeca. Waar deze nieuwe horeca wordt gerealiseerd, wordt aan de markt overgelaten: het is niet wenselijk en mogelijk om nu al plekken aan te wijzen waar de horeca buiten de concentratiegebieden kan komen. Echter, het als recht toestaan van nieuwe horeca zonder verdere plaatsbepaling, omvang en aantal in het bestemmingsplan biedt onvoldoende rechtszekerheid voor de toekomst. Ook het uitsluitend stellen van een maximum aantal vestigingen voor het hele plangebied biedt onvoldoende rechtszekerheid aan de bewoners waar de horeca precies zal komen. Gezien de ruimtelijke impact die horeca op een woonomgeving kan hebben, is gezien het ontbreken van concrete locaties een nader afwegingsmoment nodig. Daarom is uitgangspunt in dit bestemmingsplan dat nieuwe horeca buiten de horecaconcentratiegebieden alleen wordt toegestaan na wijziging van het bestemmingsplan zoals bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op die manier kan per geval worden afgewogen of horeca op die locatie goed inpasbaar is. De bij de wijzigingsbevoegdheid horende planologische procedure biedt voldoende mogelijkheden om in te spreken.

In de algemeen plaatselijke verordening zijn bepalingen met betrekking tot terrassen opgenomen. In het bestemmingsplan zijn daarom geen richtlijnen voor terrassen opgenomen voor de openbare ruimte.

Automatenhallen zijn niet toegestaan conform de horecanota en de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV). Dit uitgangspunt is ook voor het bestemmingsplan aangehouden door automatenhallen als verboden gebruik aan te merken.

Bedrijven, kantoren en dienstverlening

Bij dienstverlening wordt onderscheid gemaakt tussen consumentverzorgende (nagelstudio's, kappers, zonnestudio's) en zakelijke publieksgerichte (banken, makelaars, reisbureaus) dienstverlening. Kenmerk bij beide soorten dienstverlening is dat er een voor publiek toegankelijke ruimte is. Vanwege dit kenmerk kan dienstverlening de winkelfunctie versterken en is dan ook goed inpasbaar in de winkelconcentratiegebieden. Uitgangspunt is dat

dienstverlening op de begane grond in de winkelconcentratiegebieden wordt toegestaan, ook in panden waar die nu niet gevestigd zijn.

Bedrijven en kantoren worden ook toegestaan in horeca- en winkelpanden buiten de horeca- en winkelconcentratiegebieden. Daarmee kunnen leegkomende horeca- en winkelpanden ook voor andere niet-woonfuncties worden gebruikt.

Beroep en bedrijf *aan huis* wordt in het bestemmingsplan toegestaan binnen de woonbestemming, mits de woonfunctie in overwegende mate behouden blijft.

De vraag naar bedrijfsruimten blijft onverminderd groot, maar wordt wel grilliger. De keuzemogelijkheid van de huurder is groter geworden als gevolg van toenemende leegstand in kantoorgebouwen en tijdelijke verhuurmogelijkheden (antikraak). Ook werken vanuit huis zal alleen maar toenemen. Het belang van goede voorzieningen, zoals horeca in de buurt, wordt daarmee wel groter. Het reguliere bedrijfsruimteaanbod in West sluit niet altijd aan voor wat betreft locatie, grootte, bedrijfsconcept en vooral huurprijsniveau op deze vraag. Om deze kwalitatieve mismatch aan te pakken wordt enerzijds ingezet op het verminderen van leegstand door actieve bemiddeling en samenwerking met eigenaren. Anderzijds op realisatie van bedrijfsconcepten, in bestaande bouw, die beter aansluiten bij de veranderende vraag gericht op meer dynamiek en flexibiliteit.

Binnen het beleid van West blijft behoud van kleinschalige bedrijfsruimten uitgangspunt. Bedrijfspanden op zichtlocaties: hoekpanden, winkelstraten, pleinen en stadsstraten dienen dan ook behouden te blijven. Ook aaneengesloten bedrijfslinten mogen niet doorbroken worden. Daar staat tegenover dat behoud van de overige, vaak solitaire, bedrijfsruimten (in woonbuurten) niet langer de prioriteit van het stadsdeel heeft. Hier is omzetting naar wonen mogelijk; dit is ook zo vastgelegd in het bestemmingsplan. Bij de realisatie van nieuwe concepten zal multifunctioneel gebruik (stapeling van voorzieningen) toenemen. Binnen dit bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden om multifunctioneel gebruik en mengformules zo veel mogelijk faciliteren.

Maatschappelijke voorzieningen

Uitgangspunt is dat de gebouwen met een maatschappelijke functie, zowel medische voorzieningen, buurthuizen, culturele voorzieningen als scholen een maatschappelijke bestemming krijgen. Onderscheid is gemaakt tussen gebouwen met een onderwijsbestemming en overige maatschappelijke doeleinden. De reden hiervan is dat onderwijsvoorzieningen geluidgevoelig zijn in het kader van de Wet geluidhinder. Het toestaan van onderwijsvoorzieningen in gebouwen waar die nu niet zitten, vereist een akoestische procedure. Uitzondering hierop is de Spaarndammerschool, waarbij vanwege de verhuizing van de school naar de Houthaven, herontwikkeling tot woningbouwlocatie wordt voorzien.

Seksinrichtingen

Uitgangspunt is dat er geen seksinrichtingen worden toegestaan.

Kinderopvangvoorzieningen

In het bestemmingsplan kan een gemeente vastleggen welke locaties geschikt geacht worden voor vestiging van buitenschoolse opvang, peuterspeelzalen en kinderdagverblijven. De verzamelnaam is kinderopvangvoorzieningen. Het stadsdeel heeft in dat licht de notitie Kinderdagverblijven vastgesteld. Daarin is bepaald dat er per bouwblok maximaal één kinderopvangvoorziening gerealiseerd mag worden, om de (geluid)overlast van spelende kinderen in het binnenterrein binnen de perken te houden.

Omdat kinderopvangvoorzieningen geluidgevoelige functies zijn, zijn in het bestemmingsplan alleen de bestaande kinderopvangvoorzieningen mogelijk gemaakt. Nieuwe kinderopvangvoorzieningen zijn alleen toegestaan na wijziging van het bestemmingsplan. Daarbij is in de regels bepaald dat er maximaal één per bouwblok is toegestaan. Een bouwblok is in het bestemmingsplan gedefinieerd als een aaneengesloten of een als een eenheid te beschouwen reeks van gebouwen. Daarmee wordt beoogd dat in een bouwblok dat niet helemaal aaneengesloten is gebouwd, maar gelet op de stedenbouwkundige structuur wel moet worden beschouwd als één bouwblok, maar één kinderopvangvoorziening is toegestaan.

Evenementen

Stenen Hoofd

Deze locatie leent zich door zijn ligging voor een breder spectrum aan activiteiten. Enerzijds voor activiteiten verbonden met bewoners en ondernemers van de Spaarndammerbuurt en de Zeeheldenbuurt. Anderzijds voor evenementen met een bredere stedelijke uitstraling. De ligging van het Stenen Hoofd biedt ook kansen in combinatie met de ontwikkeling van de Houthavens. Bij de programmering van het Stenen Hoofd wordt onder andere samenwerking gezocht met de Stichting Stenen Hoofd. Het Stenen Hoofd wordt ingericht als een openbare verblijfsruimte aan het IJ, waarbij de locatie zo leeg mogelijk wordt gehouden en de inrichting tot een minimum wordt beperkt. De openheid en weidsheid worden zoveel wordt gehandhaafd.

Haparandadam

Aan de Haparandadam kunnen evenementen worden georganiseerd. Op de verbeelding is daartoe het laatste deel van de dam (tussen de keerlus en het restaurant Pont 13) aangeduid als “evenemententerrein”. Per jaar zijn maximaal 100 kleinschalige (maximaal 100 bezoekers) toegestaan. Van de 100 evenementen mogen er maximaal 10 wat meer bezoekers trekken, tot 400 personen. Door het beperkte aantal bezoekers zal het voornamelijk lokaal georiënteerde evenementen betreffen waarbij een groot deel van de bezoekers per fiets zal komen. Voor de bezoekers die met de auto komen zijn op de dam voldoende parkeerplaatsen beschikbaar (betaald parkeren).

3.5 Verkeer, parkeren en groen

Autoverkeer

Het wegcategoryseringsplan en de Structuurvisie vormen het uitgangspunt voor de bestemmingsplanregeling ten aanzien van wegen. Uitgangspunt is behoud van de huidige gebiedsontsluitingsstructuur. Zowel de gebiedsontsluitingswegen (50 kilometer per uur) als de erftoegangswegen (30 kilometer per uur) worden bestemd als “Verkeer”.

De van Diemenstraat behoort tot het Hoofdnet Auto. Het smalle profiel zorgt voor minimale afmetingen van de stoepen, fietspaden, en overige functies. Gezien de grote verkeersdruk, die zo mogelijk in de toekomst nog groter wordt, zijn grotere afmetingen benodigd voor de verschillende onderdelen van het profiel. De van Diemenstraat zou meer opgevat moeten worden als stadsstraat, waar naast auto's ook ruimte is voor fietsers en voetgangers. Een verbreding van het profiel (van 7 meter) is daarbij wenselijk. De bestaande bebouwing staat deze verbreding veelal in de weg. Bij nieuwbouw wordt gestreefd naar het vrijmaken van dit bredere straatprofiel. Bij de bouw van de brede school is hier al rekening mee gehouden.

Parkeren

Parkeren op straat wordt toegestaan binnen de openbare bestemming “Verkeer”. In de groenstroken (bestemming “groen”) wordt geen verkeer en ook geen parkeerplaatsen

toegestaan. Inpandig parkeren wordt in het bestemmingsplan toegestaan op plekken waar dat nu is gerealiseerd.

Met uitzondering van kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld 5 of 8 woningen) waarbij geen sprake is van een substantiële parkeervraag geldt voor (sloop)nieuwbouwprojecten als uitgangspunt (op grond van de Parkeernota stadsdeel West 2012-2020) dat de parkeervraag opgevangen wordt in een parkeervoorziening. De benodigde omvang van de parkeervoorziening wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen zoals opgenomen in de Parkeernota (voor woningen) en het Locatiebeleid Amsterdam (voor kantoren en voorzieningen). Bij de ontwikkeling van complexen waarin meerdere functies worden gerealiseerd vormen de aanwezigheidspercentages van CROW 182 (Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering) de basis voor de parkeerbalans. Dubbelgebruik van de parkeercapaciteit is nadrukkelijk gewenst.

Bij veel nieuwbouwprojecten is het realiseren van inpandige (en veelal ondergrondse) parkeerplaatsen al uitgangspunt. Daar zijn inpandige parkeervoorzieningen toegestaan. Bij overige panden waar nog geen inpandig parkeren is gerealiseerd, is de huidige situatie vastgelegd. Het onbeperkt toestaan van inpandige parkeergarages in het hele plangebied is niet mogelijk, aangezien dan in theorie overal openbare stallingsgarages kunnen worden gebouwd, met grote verkeerskundige gevolgen. Wel is een parkeergarage voor maximaal 250 auto's toegestaan op de locatie van de Spaarndammerschool, als daar te zijner tijd woningen voor in de plaats worden gebouwd.

Openbaar vervoer

In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam is voor de lange termijn (na 2030) voorzien in een tramverbinding over de Spaarndammerstraat / Spaarndammerdijk. Gelet op de planhorizon van dit bestemmingsplan (10 jaar) is deze toekomstige tramverbinding nog niet opgenomen in dit bestemmingsplan.

Groenvoorzieningen

Uitgangspunt in het bestemmingsplan is het behoud van de bestaande groenvoorzieningen en plantsoenen. Alleen voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen is in overeenstemming met de vastgestelde Strategienota (maart 2010) een beperkte mate van bebouwing van het plantsoen mogelijk. Geveltuinen worden niet in het bestemmingsplan afzonderlijk geregeld, maar zijn mogelijk binnen de bestemming “verkeer”. Zoals in paragraaf 3.2 is aangegeven, geldt voor de semiopenbare binnenterreinen eenzelfde bouwregeling als voor het openbaar groen.

Volkstuinencomplex

Voor het volkstuinencomplex Zonnehoek aan de Archangelweg is behoud van de bestaande situatie uitgangspunt. Overeenkomstig de bestaande situatie is bebouwing bij elke volkstuin toegestaan tot een totaal van 30 m². Hierbij zijn zowel tuinhuisjes, schuurtjes en kassen toegestaan. De maximale hoogte van deze bebouwing bedraagt 3,50 meter. Op het terrein staat daarnaast één verenigingsgebouw en wat bijgebouwen.

3.6 Water, woonschepen en andere vaartuigen

Woonboten

Woonboten zijn overeenkomstig de waterkaart toegestaan in de Zoutkeetsgracht en op de Kop Westerdok. Daarnaast worden woonboten toegestaan in het oostelijk deel van de Oude Houthaven, uitsluitend in een zone direct grenzend aan de Silodam. Ten aanzien van de maatvoering van woonboten zijn in het woonbotenbeleid bepalingen opgenomen. De toets aan deze maatvoering vindt plaats in het kader van de ligplaatsvergunning. Om die reden is in het bestemmingsplan alleen het toegestane gebruik van het water (voor woonboten) geregeld, maar is de toegestane maatvoering van woonboten niet in de regels opgenomen.

Pleziervaartuigen

Ligplaatsen voor pleziervaartuigen worden uitsluitend toegestaan op de Kop Westerdok, in de Le Mairegracht en de Van Noordtgracht.

Bedrijfsvaartuigen

In de Oude Houthaven zijn binnenvaartschepen, chartervaart en dienstvaartuigen toegestaan. In het water nabij de Haparandadam zijn alleen binnenvaartschepen toegestaan. In een strook langs de dam zijn daarnaast bedrijfsvaartuigen en dienstvaartuigen toegestaan. De plek waar deze vaartuigen zijn toegestaan is afgestemd met de dienst Binnenwaterbeheer van de gemeente Amsterdam.

Bouwwerken in het water

Binnen de waterbestemmingen zijn waterhuishoudkundige voorzieningen en waterbouwkundige kunstwerken toegestaan. Onder de eerste noemer vallen vooral voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, zoals dammen, dijken en gemalen. Waterbouwkundige kunstwerken zijn voorzieningen ten behoeve van de gebruikers van het water. Hieronder vallen kunstwerken als remmingswerken, afmeervoorzieningen, kades, steigers en bruggen.

4. PROJECTEN

Het bestemmingsplan is voor het overgrote deel gericht op beheer van de bestaande situatie. Daarnaast wordt een beperkt aantal ontwikkelingen / bouwprojecten juridisch planologisch mogelijk gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan. Deze projecten zijn in deze paragraaf beschreven. De herontwikkeling van Bogt Westerbeer en de aangrenzende Houtrijkstraat is op dit moment onvoldoende duidelijk om mee te nemen in dit bestemmingsplan en zijn daarom verder buiten beschouwing gelaten.

Spaarndammerschool

Op het binnenterrein tussen de Hembrugstraat en het Spaarndammerplantsoen staat de Spaarndammerschool, waarvan het gebouw bouwtechnisch verouderd is en vervangen moet worden. De school wordt verplaatst naar de Houthaven, zodat voor de locatie een andere functionele en stedenbouwkundige invulling gezocht kan worden. Functioneel is het wenselijk om in het betreffende bouwblok hoofdzakelijk woningen te realiseren, net als in de omliggende bouwblokken. Naast woningen worden ook horecazaken, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Stedenbouwkundig is het wenselijk om bij de herontwikkeling van de locatie het oude stratenpatroon te herstellen. In de situatie voor de stadsvernieuwing liep de Wormerveerstraat door tot aan de Hembrugstraat.



*Afbeelding: bebouwing
Spaarndammerschool*

In het bestemmingsplan is één en ander vertaald door de doorgetrokken Wormerveerstraat tot aan de Hembrugstraat een verkeersbestemming te geven. Het bouwblok aan de oostzijde van het nieuwe stuk straat wordt op een stedenbouwkundig logische wijze afgerond door aan het nieuwe stuk straat nieuwe bebouwing toe te voegen met een zelfde bouwhoogte als de rest van het bouwblok, circa 17 meter.

De vlek aan de westzijde van het nieuwe stuk straat is groter, zodat daar meerdere stedenbouwkundige opzetten mogelijk zijn. In dit bestemmingsplan zijn daarom voor dit blok de stedenbouwkundige randvoorwaarden vastgelegd.

- maximale bouwhoogte aan de zijde van de Spaarndammerstraat: 17 meter;
- maximale bouwhoogte aan de zijde van het binnenterrein: 11 meter;
- de minimale bebouwingsafstand tot de bestaande woningen bedraagt 20 meter;
- van het bouwvlak mag maximaal 60% bebouwd worden, de rest mag worden ingericht met onder meer tuinen, verkeersruimte en groenvoorzieningen.
- er mag alleen worden gebouwd indien er minimaal één openbaar toegankelijke doorgang tussen de Krommeniestraat en de Oostzanerstraat wordt gerealiseerd; deze kan zowel in de bebouwing als op het onbebouwd blijven deel van het terrein worden gerealiseerd.

Op de afbeelding is een proefverkaveling weergegeven.



Afbeelding: mogelijke verkaveling locatie Spaarndammerschool bij herontwikkeling

Voor de nieuwe woningen zijn parkeernormen opgenomen van 1 plek per woning voor koopwoningen en 0,6 plek per woning voor sociale huurwoningen.

Parkeergarage Spaarndammerschool

In de parkeerbeleidsnotitie van het stadsdeel Westerpark (2005) is aangegeven dat het wenselijk is om parkeerplaatsen op straat waar mogelijk te vervangen door inpandige parkeerplaatsen. Voor nieuwe bouwprojecten is parkeren op eigen terrein (en uit het zicht) uitgangspunt.

In het kader van de ontwikkeling van de parkeergarage onder de Pontsteiger is onderzoek gedaan naar de parkeerdruk in de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt. Voor de Zeeheldenbuurt blijkt dat de parkeerdruk nog steeds erg hoog is. Het uitvoeren van de 2e fase herprofilering straten kan niet uitgevoerd worden zonder dat de noodzakelijke compensatie van op te heffen parkeerplaatsen in een tweede bewonersparkeergarage gerealiseerd wordt. Om te voorkomen dat wederom een tijdelijke extra verhoging van de parkeerdruk ontstaat is besloten de uitvoering van de herprofilering uit te stellen totdat er een garage gerealiseerd is.

Voor de Spaarndammerbuurt blijkt uit de actualisatie dat de te verwachten parkeerbalans door de diverse plannen binnen de buurt negatief wordt beïnvloed. Zonder aanvullende maatregelen ontstaat naar verwachting een tekort van zeker 200 parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande situatie. Dit wordt onder andere veroorzaakt door het wegvallen van de geplande dubbel rij parkeerplaatsen langs de Tasmanstraat en Spaarndammerdijk en het wegvallen van parkeerplaatsen op de Houtmankade. Deels zijn deze tegenvallers onvermijdelijk en ontstaat er een noodzaak om een ondergrondse parkeergarage te realiseren. Mogelijk kunnen daarnaast extra parkeerplaatsen gevonden worden door intensivering van parkeren op maaiveld in straten die nog geherprofileerd moeten worden. Indien dit tezamen niet voldoende parkeerplaatsen oplevert dan zal overwogen moeten worden om een extra bewonersparkeerlaag op te nemen onder de geplande nieuwbouw op de locatie van de Spaarndammerschool. Hier zouden circa 100 parkeerplekken voor bewoners kunnen worden gerealiseerd.

Naast parkeerplaatsen voor buurtbewoners moet de parkeergarage tevens voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners van de te realiseren woningen en voorzieningen (zoals enkele bedrijven, horeca en maatschappelijke voorzieningen). In het bestemmingsplan is daarom uitgegaan van een parkeergarage met maximaal 250 parkeerplaatsen. Voor deze garage is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd.

Wormerveerstraat 15

Uitgangspunt voor de Wormerveerstraat 15 is de sloop van het huidige ROC gebouw en de realisatie van nieuwbouw waarbij zowel woningen, sociaal maatschappelijke functies als een hotel (horeca categorie 5) mogelijk zijn. De sloopnieuwbouw is op grond van het geldende bestemmingsplan al toegestaan. In het nu voorliggende bestemmingsplan is de beoogde functionele invulling uitgangspunt. Omdat er nog geen concreet bouwplan is, is een globale regeling opgenomen, uitgaande van de bestaande goot- en bouwhoogte van respectievelijk 15 en 18 meter.



Afbeelding: Wormerveerstraat 15

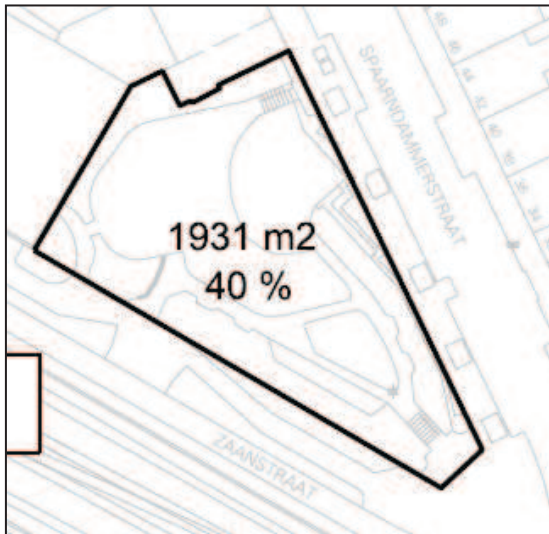
Domela Nieuwenhuisplantsoen

Voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen is op 2 maart 2010 een Strategienota vastgesteld door het dagelijks bestuur. Het plantsoen bevindt zich op de kop van de Spaarndammerstraat en vormt de entree naar de Spaarndammerbuurt vanaf het centrum van de stad. Tot de jaren '60 heeft op de plek van het huidige plantsoen de Maria Magdalenakerk gestaan.

Het toevoegen van een functie en het herinrichten van het plantsoen maken het mogelijk om een gezicht te geven aan deze entree die recht doet aan de metamorfose die de buurt in de afgelopen jaren met de integrale buurtontwikkelingsprojecten heeft ondergaan. Tal van panden zijn opgeknapt, de gevels van de winkels aan de Spaarndammerstraat zijn vernieuwd en de straat is geherprofileerd. Een groot deel van de overige openbare ruimte in de Spaarndammerbuurt krijgt een nieuwe inrichting. De hoekpleinen aan de Zaanstraat krijgen een nieuwe invulling. Het Domela Nieuwenhuisplantsoen (entreeplein op illustratie) is de grootste en belangrijkste in deze reeks van hoekpleinen.

Het plantsoen is dankzij onderhoud wat opgeknapt, maar in wezen is het onveranderd en mist het een aan het plein gesitueerde functie. Het is in de huidige situatie een sociaal onveilige plek. Belangrijk voor de sociale controle op het plantsoen is het toevoegen van bebouwing opdat er ogen gericht zijn op het plein. Entrees aan het plein en bij voorkeur openbaar toegankelijke functies hebben de voorkeur voor het levendig maken van de openbare ruimte. Door een gebouw neer te zetten aan de rand van het plantsoen wordt als het ware een gat opgevuld. In het gebouw kunnen functies komen die uitkijken op het plantsoen zodat sociale controle ontstaat.

Op de begane grond is een publieksfunctie wenselijk om voor levendigheid in het zuidelijk deel van de Spaarndammerstraat te zorgen en te functioneren als visitekaartje van de buurt bij de zuidentree.



Het ruimtelijk programma gaat uit van het 'afmaken' van de bebouwing aan de westzijde van het plantsoen en het behoud (of verplaatsing) van de huidige bomen. Uitgangspunten voor de bebouwing zijn:

- een bebouwingspercentage van maximaal 40%, wat neerkomt op ongeveer 780 m²;
- de nieuwe bebouwing sluit qua hoogte zoveel mogelijk aan op de omliggende bebouwing;
- de plint krijgt een publieksgerichte functie, die als visitekaartje van de buurt kan fungeren en levendigheid genereert voor de Zuidkant van de Spaarndammerbuurt en sociale controle voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen;
- een woonprogramma bestaat uit 30% sociaal en 70% marktwoningen;
- mogelijkheid voor een hotel;
- de huidige bomen blijven behouden of worden, indien mogelijk, binnen het plangebied verplaatst;
- parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgelost. Parkeren onder het gebouw toestaan tot maximaal 1.20 boven maaiveld. Dit om een onaantrekkelijke plint aan het plantsoen te voorkomen;
- Langs de Spaarndammerstraat vloerniveau aansluitend (dus geen half verhoogd parkeren langs de gevel) i.v.m. levendige toegankelijke plint aan de winkelstraat;
- Parkeertoegang bij voorkeur aan de Zaanstraat om de uitstraling aan de Spaarndammerstraat zo sprekend mogelijk te maken.

Aangezien de stedenbouwkundige uitwerking nog moet plaatsvinden, is het Domela Nieuwenhuisplantsoen voorzien van een uit te werken bestemming. Een omgevingsvergunning kan pas worden verleend als het dagelijks bestuur een uitwerkingsplan ex artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening heeft vastgesteld. Omdat op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan nog geen concrete plannen beschikbaar waren en om recht te doen aan de nota Globaal en flexibel bestemmen, maakt de uitwerkingsplicht ook vestiging van een hotel mogelijk.

Op de afbeelding is een mogelijke uitwerking van de ruimtelijke uitgangspunten weergegeven.



Afbeelding: mogelijke uitwerking ruimtelijke uitgangspunten

Barentszplein

Stedenbouwkundig Plan 2007

Voor het Barentszplein en omgeving is op 26 juni 2007 een Stedenbouwkundig Plan vastgesteld. Op het Barentszplein is de Zuiderspeeltuin gevestigd. De speeltuin bestaat uit drie onderdelen: een verenigingsgebouw (275 m²), een speelplaats voor kleine kinderen (1.250 m²) en een voetbalkooi voor de oudere jeugd (1.250 m²).

De staat en de inrichting van de speeltuin en het verenigingsgebouw zijn matig tot slecht. Met name het hoge, kale hek dat de plek omgeeft geeft de speeltuin een weinig vriendelijke indruk. Positief aan het plein zijn de grote bomen. Zij geven aan de speeltuin een groen karakter en bieden een zekere beschutting ten opzichte van de drukke weg. De opzet van het Stedenbouwkundig Plan is om van het Barentszplein een aantrekkelijk stadsplein te maken dat het gezicht is van de Zeeheldenbuurt. Het plein wordt gedomineerd door de grote bestaande bomen en wordt in de nieuwe situatie een open plein voor alle leeftijdsgroepen. De speelfunctie inclusief het voetballen op het plein blijft gehandhaafd.

Inrichtingsplan Openbare Ruimte 2012

Voor de inrichting van het Barentszplein is een schetsontwerp en een voorlopig ontwerp gemaakt, waarover in respectievelijk juli en oktober 2012 met de bewoners van gedachten is gewisseld. In dat kader zijn inrichtingsvoorstellen voor het plein gedaan. In het bestemmingsplan zijn de beoogde bouwwerken alleen juridisch planologisch geregeld door het opnemen van een bouwhoogte. De exacte vormgeving, plek en materialisering is niet in het bestemmingsplan te regelen, maar in het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte. Bij de inrichting wordt in ieder geval uitgegaan van een goede afscheiding tussen de speeltuin en de Van Diemenstraat.

Robinsonade

Kenmerkend voor de Zeeheldenbuurt is de ligging aan het IJ, naast het gebied van de Westelijke Eilanden met al zijn grachten, dokken en kaden. Om het eilandkarakter van de Zeeheldenbuurt te versterken, wordt de Robinsonade aangelegd, een belangrijk onderdeel van het Plan Openbare Ruimte. Door nieuwe openbare ruimte aan het water te realiseren wordt de relatie tussen de buurt en het water versterkt.

De Robinsonade wordt een onderdeel van een reeks voetgangersvoorzieningen die samen een rondwandeling door de buurt vormen. Andere onderdelen zijn onder andere het nieuwe plein op de Kop van Diemenstraat en de wandelsteigers die langs de Kop van Diemenstraat in de Oude Houthaven en langs de kade van Kop Westerdok lopen.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het belangrijk dat een breed publiek uit de Zeeheldenbuurt kan genieten van de Kop Westerdok. De plek moet open en herkenbaar blijven, rekening houdend met de historische waarde. Het stadsdeel wil daarom de toegankelijkheid van het Westerdok vergroten. De meelsteiger wordt in zijn oude glorie hersteld en opengesteld voor publiek. Daarnaast wordt aan de wandelsteiger ruimte gecreëerd voor twee extra woonboten en tien fluisterbootjes.

Voor de Robinsonade zijn de kades opgeschoond en autovrij gemaakt en worden onder meer steigers aangelegd. De wandelroute rond de buurt komt zowel aan de noordkant van de Zeeheldenbuurt in de oude Houthaven achter de pakhuizen, als aan de zuidkant in de Kop Westerdok. Het zuidelijke gedeelte is onderdeel van de planontwikkeling van de Kop Westerdok.

Oude Houthaven

In het water van de Oude Houthaven wordt een steiger gerealiseerd. Daar waar de woningen direct aan het water zijn gebouwd, wordt een afstand van minimaal 5 meter tot de gevel van de woningen in acht genomen.

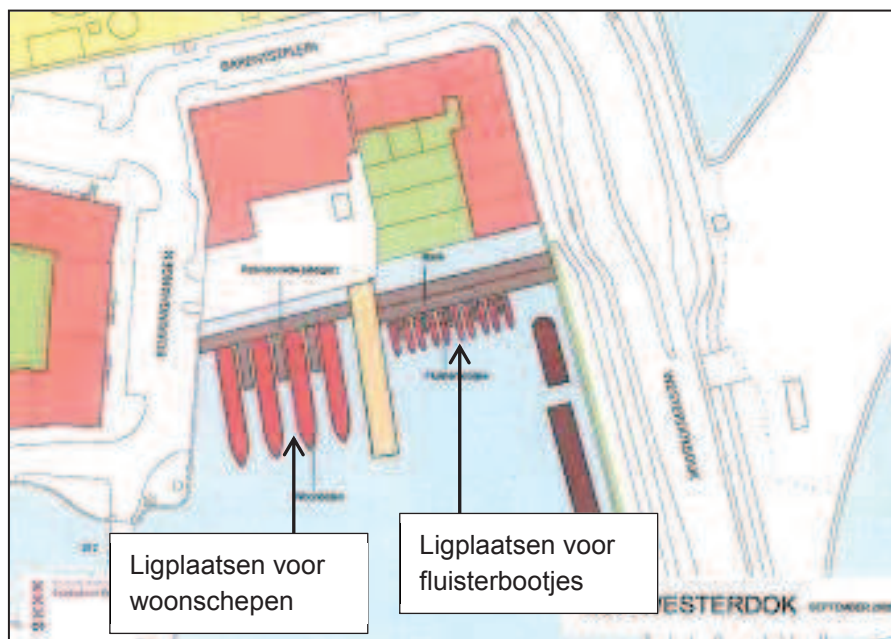


Kop Westerdok

Het Westerdok is onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan Barentszplein e.o. (vastgesteld op 18 september 2007) vastgesteld. Naar aanleiding van de bezwaren tegen planonderdelen uit het Stedenbouwkundig Plan, is het plan aangepast, waarbij de eerder voorgenomen bebouwing in het Westerdok is geschrapt en uit wordt gegaan van het in oude staat herstellen van de oude betonnen steiger van de voormalige meelfabriek. De oude meelsteiger wordt daarbij openbaar gemaakt.

Daarnaast wordt een openbare steiger gerealiseerd tussen de Bokkinghangen, de meelsteiger en de Westerdoksdijk, zodat de oude meelsteiger vanaf de openbare ruimte bereikbaar wordt en een wandelroute langs het water ontstaat zodat het Westerdok vanaf de openbare ruimte beter kan worden beleefd. Aan deze steiger worden ligplaatsen voor woonschepen gerealiseerd en wordt de mogelijkheid geboden om maximaal 10 fluisterbootjes af te meren. Op de steiger zijn geen gebouwen toegestaan.

De woonschepen moeten van origine varende schepen zijn. De karakteristieken als vorm, materialisering, detaillering en kleur moeten nog in tact zijn. Opbouwen, die niet eigen zijn aan het oorspronkelijke karakter van het schip, zijn niet toegestaan. Op de afbeelding is de plek van de woonschepen en de fluisterbootjes weergegeven. De steiger wordt gerealiseerd op minimaal 5 meter van de aangrenzende tuinen en aangrenzende woningen, zodat deze fysiek van elkaar gescheiden blijven door water.



5. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN

5.1 Geluid

Verkeerslawaaï

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Dit betreft wegen waar een maximum snelheid van meer dan 30 kilometer per uur geldt. Straten waar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur of minder geldt zijn niet gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een zoneplichtige weg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidgevoelige bestemmingen conform artikel 82 van de Wgh ten hoogste 48 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van één van de wegen afzonderlijk hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden per weg.

Spaarndammerschool

De Spaarndammerschool ligt binnen de geluidzone (200 meter) van de Spaarndammerdijk, op minimaal circa 165 meter van de weg. Tussen de Spaarndammerdijk en de nieuwbouw bevindt zich een aantal bestaande woningbouwblokken met een zelfde bouwhoogte (circa 15 meter) als de nieuwbouw. Door Cauberg Huygen is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen maximaal 30 dB is. Dit is ruim lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het vaststellen van hogere waarden is daarmee niet nodig.

Domela Nieuwenhuisplantsoen

De Spaarndammerstraat is onderdeel van een 30 kilometer zone, welke zich uitstrekt tot aan de zuidzijde van het spoorwegviaduct. Voor de Spaarndammerstraat is daarom geen akoestisch onderzoek nodig. Het Domela Nieuwenhuisplantsoen ligt wel binnen de geluidzone van het Nassauplein en de Houtmankade. Voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen is een uit te werken bestemming opgenomen. Op grond van artikel 48 van de Wet geluidhinder kan de hogere waarde in het kader van het uitwerkingsplan worden vastgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan is akoestisch onderzoek en een akoestische procedure daarom niet aan de orde.

Kop Westerdok

Op de Kop Westerdok worden nieuwe ligplaatsen voor woonboten toegestaan. Ondanks dat woonboten op grond van de Wet geluidhinder niet geluidgevoelig zijn, is gelet op de ligging nabij de Van Diemenstraat en de Westerdoksdijk akoestisch onderzoek nodig om te bepalen of de woonboten op die locatie vanuit goede ruimtelijke ordening inpasbaar zijn. Op grond van de geluidkaarten van de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht kan worden vastgesteld dat de geluidbelasting lager is dan 55 dB. Er zijn vanuit goede ruimtelijke ordening daarom geen bezwaren tegen de woonboten op deze locatie.

Industrielawaai

Spaarndammerschool

De Spaarndammerschool ligt binnen de zonegrens van het industrieterrein Westpoort. Door Cauberg Huygen is akoestisch onderzoek verricht. De berekende geluidbelasting op de woningen is maximaal 55 dB(A). Hiervoor is op 13 maart 2013 een hogere waarde vastgesteld.

Domela Nieuwenhuisplantsoen

Het Domela Nieuwenhuisplantsoen ligt binnen de zonegrens van het industrieterrein Westpoort. Voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen is een uit te werken bestemming opgenomen. Op grond van artikel 48 van de Wet geluidhinder kan de hogere waarde in het kader van het uitwerkingsplan worden vastgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan is akoestisch onderzoek en een akoestische procedure daarom niet aan de orde.

Spoorweglawaai

Overeenkomstig de zonekaart spoorwegen geldt voor het spoortracé dat langs het plangebied loopt een zone van 500 meter. Binnen deze zone is voor de bouw van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen akoestisch onderzoek verplicht. Voor railverkeer geldt een voorkeurgrenswaarde van 55 dB en een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Spaarndammerschool

Voor de Spaarndammerschool geldt dat het geluid van de spoorwegen wordt afgeschermd door de bebouwing aan het Spaarndammerplantsoen, welke even hoog is als de beoogde nieuwbouw. Desondanks is dit aspect door Cauberg Huygen onderzocht. De berekende geluidbelasting op de nieuwe woningen is maximaal 51 dB. Dit is lager dan de voorkeurgrenswaarde van 55 dB. Het vaststellen van hogere waarden is daarmee niet nodig.

Domela Nieuwenhuisplantsoen

Het Domela Nieuwenhuisplantsoen ligt naast de spoorbaan Amsterdam CS – Sloterdijk. Voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen is een uit te werken bestemming opgenomen. Op grond van artikel 48 van de Wet geluidhinder kan de hogere waarde in het kader van het uitwerkingsplan worden vastgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan is akoestisch onderzoek en een akoestische procedure daarom niet aan de orde.

Geluid inrichtingen

Werkplaats Nedtrain

De Spaarndammerschool ligt binnen de richtafstand volgens de VNG-publicatie van 200 meter. Derhalve zijn de geluidniveaus ten gevolge van de werkplaats in kaart gebracht. Uit de toetsing van de berekeningsresultaten blijkt dat de toetswaarden niet worden overschreden. Daarmee kan worden gesteld dat de komst van het plan geen negatieve invloed heeft op de bedrijfsvoering van de inrichting en anderzijds dat de geluidhinder ter plaatse van de woningen tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft.

Spoorwegemplacement Zaanstraat

Het bouwplan valt binnen de richtafstand volgens de VNG-publicatie van 200 meter. Daarom zijn de geluidniveaus ten gevolge van het spoorwegemplacement in kaart gebracht. Uit de toetsing van de berekeningsresultaten blijkt dat de toetswaarden niet worden overschreden.

Daarmee kan worden gesteld dat de komst van het plan geen negatieve invloed heeft op de bedrijfsvoering van de inrichting en anderzijds dat de geluidhinder ter plaatse van de woningen tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft.

5.2 Bodem

Op grond van de Regeling omgevingsrecht dient bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning een onderzoeksrapport betreffende verontreiniging van de bodem te worden ingediend, dat gebaseerd is op onderzoek dat is uitgevoerd door een persoon of een instelling die daartoe is erkend op grond van het Besluit bodemkwaliteit. In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht of de bodem in beginsel geschikt is voor de beoogde functie.

Spaarndammerschool

Voor de Spaarndammerschool is in 2005 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Wareco (nummer An27.002nb.rap, van 2 november 2005). Het bodemonderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de geplande nieuwbouw op de locatie. Uit het onderzoeksrapport blijkt dat alleen een onderzoek op het buitenterrein van de school is uitgevoerd. De grond van 0,5 tot 1,3 m-mv is plaatselijk sterk verontreinigd met lood en zink. De bovengrond is licht tot matig verontreinigd met lood en PAK en licht verontreinigd met kwik, zink en minerale olie. De ondergrond is matig verontreinigd met PAK en licht verontreinigd met kwik en zink. Tijdens het asbestonderzoek is geen asbest in de bodem aangetoond. Het grondwater is licht tot matig verontreinigd met arseen en licht verontreinigd met cis 1,2-dichlooretheen en tetrachlooretheen.

Het bodemrapport is beoordeeld door de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht. In de beoordeling heeft de dienst zich gericht op de geschiktheid van de bodem voor het toekomstige gebruik van de locatie, te weten nieuwbouw van woningen. Geconcludeerd is dat er waarschijnlijk sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging, maar dat er op basis van de onderzoeksgegevens vooralsnog geen bezwaar is tegen het toekomstige gebruik als wonen.

Domela Nieuwenhuisplantsoen

Door de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam is voor deze locatie historisch bodemonderzoek verricht. De locatie is op basis van de resultaten (ophoogperiode, activiteiten en tanks) aangemerkt als “verdacht”. Op de deellocaties waar geen potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden geldt dat als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen) er kan worden volstaan met een indicatief bodemonderzoek (IO). Op de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden geldt dat als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen) er een oriënterend bodemonderzoek (OO) moet worden uitgevoerd.

5.3 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder andere stikstofdioxide en fijn stof. In het “Besluit niet in betekenende mate bijdragen” is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als “niet in betekenende mate” er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de

grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden. Voor de laatste categorie projecten is in de regeling een verdeelsleutel woningen-kantoren opgenomen.

Het bestemmingsplan maakt de bouw van woningen mogelijk op het terrein van de Spaarndammerschool en aan het Domela Nieuwenhuisplantsoen. De woningen aan het Domela Nieuwenhuisplantsoen zijn pas toegestaan na uitwerking van het bestemmingsplan, zodat toetsing aan de wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit pas in dat stadium moet worden gedaan. Gelet op het beperkte programma is een "in betekenende mate" zijnde overschrijding niet realistisch.

Voor de ontwikkelingen op het terrein van de Spaarndammerschool is door Cauberg Huygen onderzoek gedaan. Primair doel van het luchtkwaliteitsonderzoek is vast te stellen of de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met de realisatie van de functies uit het deelplan 'Spaarndammerschool' voldoen aan vigerende wet- en regelgeving. In dit kader zijn de concentraties van de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen berekend langs de wegen binnen en in de omgeving van het plangebied. De concentraties zijn bepaald voor zowel de autonome situatie als voor de situatie met ontwikkeling en ingebruikname van alle geplande functies binnen het deelplan 'Spaarndammerschool'. Voor het bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn berekeningen uitgevoerd in overeenstemming met Standaard Rekenmethode 1 en 2 uit de Ministeriële regeling 'Beoordeling Luchtkwaliteit 2007'.

Uit de berekeningen volgt dat realisatie én volledige ingebruikname van de planontwikkeling:

- niet leidt tot een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en NO₂ ter hoogte van het plangebied;
- niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor grenswaarde fijn stof in en NO₂ na het verstrijken van de 'derogatieperiode' langs de ontsluitingswegen.

Op grond van bovenstaande bevindingen vormt de Wet luchtkwaliteit, zelfs bij een worstcase invulling van diverse relevante uitgangspunten, geen belemmering voor de realisatie van het deelplan Spaarndammerschool.

Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 100 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat niet uit van de bouw van *nieuwe* in het besluit genoemde gevoelige functies, zodat wordt voldaan aan de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

Beleid gemeente Amsterdam

Ten aanzien van gevoelige functies heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 17 december 2009 een richtlijn vastgesteld. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe gevoelige functies mogelijk langs stedelijke wegen, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met het beleid.

5.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid inrichtingen

Het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art. 2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied. Indien hiervan sprake is zal vastgesteld moeten worden of voor het plan wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

Chemtura

Op enkele kilometers van het plangebied ligt het bedrijf Chemtura. In het kader van het bestemmingsplan Houthaven is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid van het bedrijf Chemtura. Het huidige groepsrisico als gevolg van Chemtura is ruim een factor honderd lager dan de oriëntatiewaarde. Door AVIV is het invloedsgebied voor het groepsrisico berekend op maximaal 1.000 meter rond de inrichting. De Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt liggen op circa 3.000 meter van het bedrijf zodat de toename van bebouwing niet leidt tot een toename van het groepsrisico. Desondanks is het onderzoek in het kader van het bestemmingsplan Houthaven voorgelegd aan de brandweer voor advies. De brandweer heeft geconcludeerd dat er geen risicobeperkende maatregelen nodig zijn. Aangezien de Spaarndammerbuurt op ongeveer dezelfde afstand van Chemtura ligt als de Houthaven, kan er worden geconcludeerd dat de conclusies uit de Houthaven ook gelden voor de ontwikkelingen in de Spaarndammerbuurt en dat de aanwezigheid van Chemtura geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van ondermeer de Spaarndammerschool en het Domela Nieuwenhuisplantsoen.

Externe veiligheid transport - rail

In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) heeft het rijk het beleid vastgelegd met betrekking tot de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de circulaire zijn normen opgenomen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De circulaire is onder meer van toepassing op omgevingsbesluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

Op grond van de circulaire geldt een afstand van 200 meter waarbinnen onderzoek moet worden gedaan naar het groepsrisico. Daarbuiten hoeven geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik. De Spaarndammerschool ligt op meer dan 200 meter van het spoor waar de gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

De locatie Domela Nieuwenhuisplantsoen ligt binnen de zone van 200 meter waarbinnen onderzoek naar groepsrisico moet worden gedaan. Het onderzoek is uitgevoerd door AVIV. Voor de huidige vervoerssituatie is daarbij gebruik gemaakt van de realisatiecijfers 2010. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van het ontwerp Basisnet Spoor van 8 juli 2010. Voor de hoogte van het risiconiveau is het van groot belang of het transport van brandbaar gas stofcategorie A) plaatsvindt in een bonte trein (samen met brandbare vloeistof stofcategorie C3) of in een bloktrein (zonder C3). Door het ministerie I&M is in een memo getiteld "Warme BLEVE vrij rijden op het spoor" gedateerd 24 maart 2011 aangegeven dat het transport op dit

traject warme BLEVE vrij plaats zal gaan vinden. Het transport vindt volgens de voorgaande terminologie plaats met een bloktrein. Voor de volledigheid is het groepsrisico voor beide veronderstellingen berekend.

De berekeningen voor het gerealiseerd transport 2010 hebben niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden.

Het groepsrisico geeft aan wat de kans per jaar is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het GR wordt in een grafiek weergegeven als een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Het groepsrisico is berekend voor de volgende situaties:

- Bestaande situatie en het transport volgens de realisatiecijfers 2010.
- Bestaande situatie en het transport volgens het ontwerp Basisnet Spoor.
- Nieuwe situatie (met de ontwikkeling op het Domela Nieuwenhuisplantsoen) en het transport volgens ontwerp Basisnet.

De onderstaande tabel toont de mate van overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het hoogste groepsrisico per kilometer met de aanname dat het transport van categorie A plaatsvindt in een bloktrein of in een bonte trein. In 2010 is uitsluitend transport van categorie C3 over het beschouwde traject vervoerd. Het onderscheid in blok- of bonte treinen is in deze situatie niet aan de orde.

Situatie	Blok	Bont
Realisatie 2010	--	--
Ontwerp Basisnet Spoor, huidige bebouwing	0.23	6.29
Ontwerp Basisnet Spoor, toekomstige functie Domela plantsoen	0.23	6.29

Tabel 2. Mate van overschrijding oriëntatiewaarde van het hoogste groepsrisico per kilometer (transport van categorie A in een bloktrein of een bonte trein)

De bijdrage aan het groepsrisico door de bebouwing behorende bij het bestemmingsplan is beperkt.

Conclusies

- De berekeningen voor het gerealiseerd transport van 2010 hebben niet geleid tot een groepsrisico. Dat wil zeggen dat de kans op een ongeval met tien of meer slachtoffers kleiner is dan $1.0 \cdot 10^{-9}$ per jaar.
- Uitgaande van de bestaande bebouwing en het transport volgens Basisnet Spoor neemt het groepsrisico toe tot 0.23 keer de oriëntatiewaarde (ongeveer 4 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde).
- Uitgaande van de nieuwe bebouwing en het transport volgens Basisnet Spoor blijft het groepsrisico 0.23 keer de oriëntatiewaarde (ongeveer 4 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde).
- De nieuwe ontwikkeling op het Domela Nieuwenhuisplantsoen heeft een geringe invloed op het groepsrisico.

Externe veiligheid transport – water

Het plangebied ligt voor een groot deel binnen de 200 meter risicozone van de vaarweg over het IJ. In het kader van het (onherroepelijke) bestemmingsplan De Houthaven is door AVIV onderzoek gedaan naar de externe veiligheid van de scheepvaart op het IJ. Buiten de vaarweg is het plaatsgebonden risico overal kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Aangezien de

Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt op dezelfde afstand van het IJ ligt als de Houthaven zijn de conclusies uit dat onderzoek ook van toepassing op de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering.

In de huidige situatie is het groepsrisico verwaarloosbaar laag. Voor dit deel van het IJ is er in de berekende toekomstige situatie (inclusief alle nieuwe bebouwing in de aangrenzende Houthaven) geen groepsrisico (het maximum aantal slachtoffers is kleiner dan 10 bij een frequentie van $1.0 \cdot 10^{-9}$ /jr). Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe bebouwing binnen 200 meter van de vaarweg, zodat nader onderzoek naar groepsrisico niet aan de orde is.

Externe veiligheid transport weg

Het plangebied ligt niet in de zone van een hoofdroute waar gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd mogen worden. Uitsluitend vervoer van gevaarlijke stoffen ten behoeve van de bevoorrading van bijvoorbeeld LPG pompen is toegestaan. Onderzoek externe veiligheid is daarom voor het wegverkeer niet nodig.

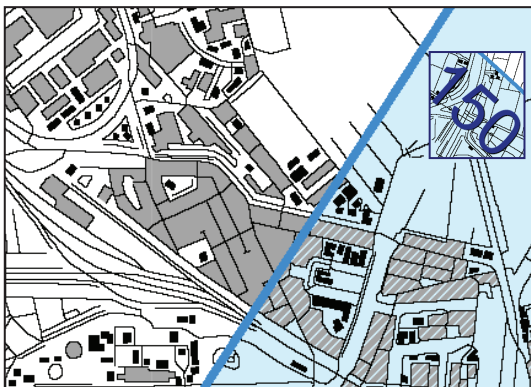
5.5 Luchthavenindelingbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn regels opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen).

Het oostelijk deel van het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan ligt in het beperkingengebied van Schiphol. Op grond van het Luchthavenindelingbesluit geldt voor dit deel een maximale bouwhoogte van 150 meter. Het plangebied ligt buiten de zones waar beperkingen worden gesteld aan functies en vogelaantrekkende voorzieningen. Op de afbeelding is te zien voor welk deel de maximale bouwhoogte geldt (blauw gebied). De zone is op de verbeelding (plankaart) aangegeven.

Het bestemmingsplan staat geen gebouwen toe die hoger zijn dan 150 meter



5.6 Watertoets

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Dit is voorts vertaald als verplicht onderdeel van de bestemmingsplantoelichting in het Besluit ruimtelijke ordening.

De watertoets is een procesinstrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij om aspecten als voldoende ruimte voor water, voldoende aandacht voor effecten op ecologische waterkwaliteit, garanderen van veiligheid (waterkeringen) en het voorkomen van te lage of te hoge grondwaterstanden. In het kader van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met Waternet, de instantie die de waterbeheertaken uitvoert namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de grondwaterzorgtaak verricht voor de Gemeente Amsterdam. Daarnaast is overleg gevoerd met Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland, als waterbeheerder van het Noordzeekanaal en de daarmee in open verbinding staande wateren zoals de Houthaven.

Vaargeul

Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland is vaarwegbeheerder van het in en nabij het plangebied gelegen vaargeul van het afgesloten IJ. Dit water maakt onderdeel uit van het hoofdvaarwegennet (hoofdtransportas en is onderdeel van de zeehaventoegang). Het Centraal nautisch beheer (CNB) voert het nautisch beheer uit namens Rijkswaterstaat. Ook is Rijkswaterstaat waterbeheerder (waterkwaliteit en waterkwantiteit) van het Noordzeekanaal en de daarmee in open verbinding staande wateren zoals de in het plangebied gelegen Houthaven.

De vaargeul van het IJ is onderdeel van de hoofdtransportas en heeft een belangrijke functie voor de scheepvaart (zeevaart en binnenvaart CEMT VIb). Het gebied met de bestemming Water-1 ligt voor een deel in de vaargeul. In artikel 2.1.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is geregeld dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een Rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, rekening wordt gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor onder andere de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte. Het bestemmingsplan gaat voor het IJ uit van de bestaande situatie waarbij geen aanplanting of bebouwing in het water mogelijk wordt gemaakt die de vaargeul verkleinen of anderszins het scheepvaartverkeer hinderen.

Keur AGV 2011

Het bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht heeft een nieuwe Keur vastgesteld. De Keur AGV 2011, bestaande uit de Keur, het Keurbesluit Vrijstellingen en de Beleidsregels Keurvergunningen zijn op 1 december 2011 in werking getreden.

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

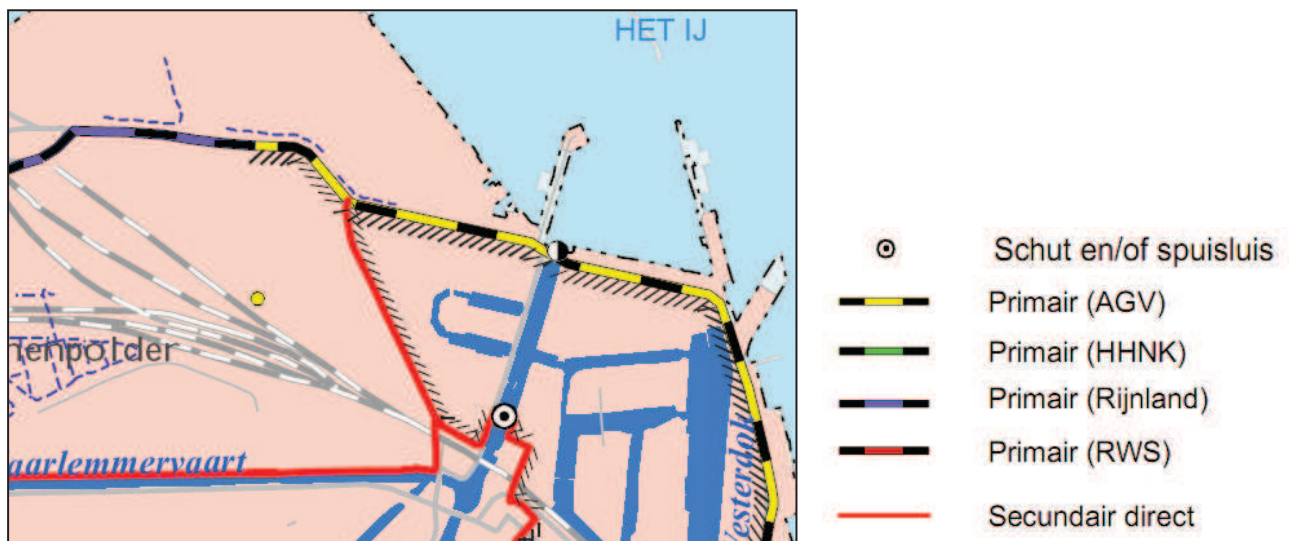
- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste,
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen,
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de

manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden vergunning worden verleend. In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. In de Beleidsregels Keurvergunningen is aangegeven onder welke voorwaarden de keurvergunning wordt verleend.

Waterkering

De waterkering onder de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat wordt via regelgeving van de integrale keur van het Hoogheemraadschap beschermd om de waterkerende werking blijvend te kunnen garanderen. Op de verbeelding en in de planregels is de waterkering opgenomen in overeenstemming met het ontwerp van de nieuwe legger. Daarbij is voor de primaire waterkering onder de Spaarndammerdijk een beschermingszone van 100 meter aan weerszijden van het hart van de waterkering aangehouden, voor de secundaire kering onder de Spaarndammerstraat is de beschermingszone 40 meter aan weerszijden van het hart van de waterkering.



Afbeelding: uitsnede Keurkaart AGV, regio Amsterdam (19 juni 2007)

Geohydrologie

De bebouwing op en onder het Domela Nieuwenhuisplantsoen is pas toegestaan als het bestemmingsplan is uitgewerkt. Eén van de uitwerkingsregels is dat door middel van geohydrologisch onderzoek moet worden vastgesteld of de effecten op de waterhuishouding aanvaardbaar zijn of door middel van maatregelen kunnen worden verzacht.

Ook voor de woningbouw en de parkeergarage daaronder op de plek van de Spaarndammerschool zijn nog geen concrete plannen; eerst zal de school nog moeten verhuizen naar de Houthaven. Het is daarom nog onzeker welke omvang de parkeergarage zal krijgen en in hoeveel ondergrondse lagen deze dan gerealiseerd zal worden. Om het noodzakelijk inzicht te verkrijgen heeft het Ingenieursbureau Gemeente Amsterdam een geohydrologisch onderzoek gedaan. Onderzocht zijn de effecten van een ondergrondse parkeergarage met maximaal lagen.

Het effect van de parkeergarage Spaarndammerschool op de grondwaterstand is berekend voor een toekomstig nat klimaatscenario (KNMI 2100 scenario W).

Uit het MicroFEM grondwatermodel blijkt dat de realisatie van de parkeergarage ter plaatse van de Spaarndammerschool een verwaarloosbaar effect heeft op de grondwaterstand in de omgeving. De maximale stijging van de grondwaterstand, als gevolg van de bouw van de

parkeerkelder, is minder dan 0,05 m aan de noordzijde. De maximale daling van de grondwaterstand, als gevolg van de bouw van de parkeerkelder, is maximaal 0,06 meter aan de zuidzijde. De straal van het invloedsgebied van 0,05 meter verlaging aan de zuidzijde bedraagt 5 meter.

Veranderingen van minder dan 10 cm van de grondwaterstanden komen vaker voor als gevolg van de natuurlijke fluctuaties in droge en natte perioden en worden niet als risico gezien voor grondwater-overlast of -onderlast. Het effect van de parkeerkelder Spaarndammerschool op de grondwatersituatie in de bestaande omgeving is verwaarloosbaar klein. Er wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm voor bouwen in de bestaande stedelijke omgeving.

Verharding

Toename van verharding wordt door Waternet met maximaal 1.000 m² toegestaan, aangezien er door deze toename een extra beslag wordt gelegd op de capaciteit van het rioolstelsel en de waterberging in open water.

Het terrein van de Spaarndammerschool is in de huidige situatie vrijwel volledig bebouwd en verhard met schoolgebouwen en schoolpleinen. Circa 650 m² is in de huidige situatie onbebouwd en onverhard (grasveld en plantsoen). In het bestemmingsplan is een bouwvlak opgenomen dat voor maximaal 75% bebouwd mag worden. De onbebouwde gronden mogen voor tuinen, erven, groenvoorzieningen en verkeersareaal worden gebruikt. Theoretisch kan het hele terrein worden verhard. Al zou dat gebeuren, wordt er maximaal 650 m² verharding toegevoegd. Compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet nodig. Overigens gaat het bestemmingsplan uit van woningen met tuinen, die voor een deel onverhard zullen zijn, zodat de toename van maximaal 650 m² naar verwachting (veel) lager zal uitpakken.

Het Domela Nieuwenhuisplantsoen heeft een oppervlak van circa 1.950 m². Daarvan is in de huidige situatie circa 1.100 m² verhard. Het bestemmingsplan staat bebouwing toe op maximaal 40% van het oppervlak van het Domela Nieuwenhuisplantsoen (circa 780 m²). Voor het overige mag het plantsoen worden ingericht als tuin of groenvoorziening. De hoeveelheid verharding zal gelet op de inrichting als park niet of nauwelijks toenemen. Compensatie in de vorm van nieuw open water is daarom niet nodig.

Materialisering en afkoppelen verhard oppervlak

Waternet adviseert om het gebruik van uitlogende materialen te voorkomen. In de planvorming is uitgangspunt om waar mogelijk niet-uitlogende materialen toe te passen. Waternet stimuleert het afkoppelen van verharde oppervlakken. Dit draagt bij aan de doelstellingen zoals die zijn gesteld in het Waterbeheer 21^e eeuw. Op dit moment wordt het huishoudelijk afvalwater en hemelwater via het gemengde stelsel afgevoerd. Wellicht dat in de toekomst een gescheiden stelsel wordt gerealiseerd. Waternet adviseert hierop te anticiperen door de hemelwaterafvoer en de vuilwaterafvoer gescheiden aan de perceelsgrens aan te bieden.

5.7 Flora en fauna

Voor de bescherming van diersoorten is de Flora en Faunawet (april 2002) van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

Voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen, Wormerveerstraat 15, Kop Westerdok en de Spaarndammerschool is een natuurtoets uitgevoerd om na te gaan of er beschermde plant- of diersoorten leven.

Spaarndammerschool

Op het terrein van de Spaarndammerschool komen geen beschermde flora en fauna voor, behoudens vleermuizen. De gebouwen zijn opgetrokken uit enkelsteensmuurtjes en zijn daarmee mogelijk geschikt als zomerverblijfplaatsen voor de gewone dwergvleermuis. Voor gierzwaluwen is het gebouw ongeschikt. Naar aanleiding van de bevindingen in de natuurtoets is aanvullend onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd. De vleermuizeninventarisatie heeft plaatsgevonden op twee tijdstippen in het voorjaar en het najaar. Er zijn geen vaste verblijfplaatsen aangetroffen.

Wormerveerstraat 15

Het pand is niet meer in gebruik als school. Dit gebouw heeft enkelsteens muren, een deel van de voorgevel is in glas uitgevoerd. Op de voorgevel zijn twee randen met sierstenen aangebracht. Hierachter zijn mogelijk invliegopeningen voor vleermuizen. Ook achter de afdekplaat zouden vleermuizen kunnen kruipen. Voor gierzwaluwen is het gebouw ongeschikt. Omdat er nog geen concrete plannen zijn voor dit pand (sloopnieuwbouw of behoud met functiewijziging) is in dit stadium nog geen aanvullend vleermuizenonderzoek uitgevoerd. Indien sloopnieuwbouw of verbouwing waarbij de gevel wordt gewijzigd aan de orde is, zal in het kader van het bouwplan aanvullend onderzoek moeten worden gedaan.

Domela Nieuwenhuisplantsoen

In het Domela Nieuwenhuisplantsoen zullen vanwege de voorgestelde bouw circa vijf bomen moeten worden gekapt, waaronder drie iepen en een Italiaanse populier. Deze bomen zijn in beginsel geschikt als baltsplaats voor de ruige en gewone dwergvleermuis. Holtes in de bomen zijn echter niet waargenomen. In de bomen zijn geen nesten voor eksters en kraaien aangetroffen. Er zaten een paar houtduiven in de boom, het is mogelijk dat die gaan broeden.

Kop Westerdok

Rond de meelsteiger zijn de natuurwaarden gering. Er moet rekening worden gehouden met broedende watervogels (meerkoet, waterhoen, wilde eend) in de ondiepere gedeelten waar deze vogels vlotjes kunnen bouwen. De nesten van de vogels zijn tijdens de broedtijd beschermd.

5.8 Cultuurhistorie en archeologie

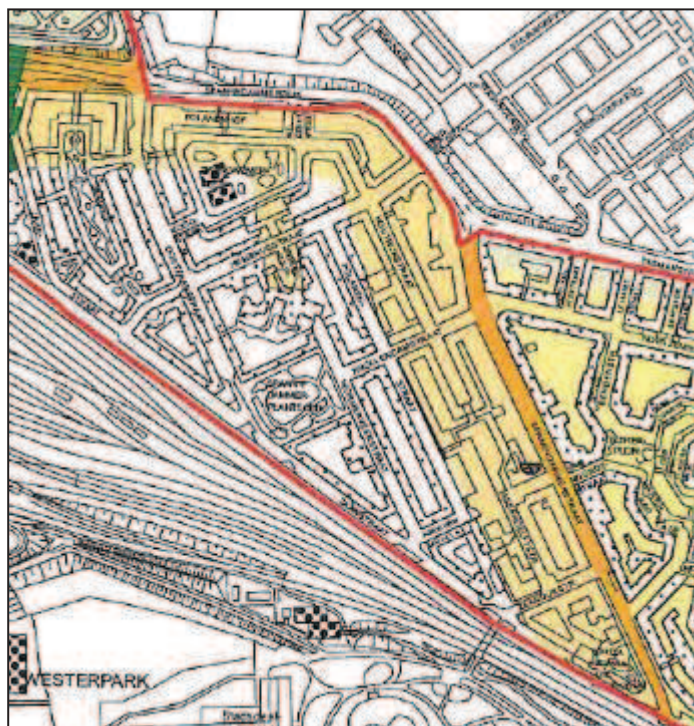
5.8.1 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij de vaststelling van bestemmingsplan archeologische waarden in acht moeten worden genomen.

Door Bureau Monumenten en Archeologie is een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (BO 09-082, 30 september 2009). In het onderzoek is een archeologische beleidskaart opgenomen, waarop gebieden zijn aangeduid met een hoge en een lage archeologische verwachting. Voor de verschillende zones is bepaald bij welke ingrepen in de bodem, gelet op de archeologische verwachting, een inventariserend veldonderzoek (met proefsleuven) nodig is. De archeologische zones met een hoge verwachting zijn:

- het gebied globaal gelegen tussen de Zoutkeetsgracht en de Barentszstraat;
- een stukje Spaarndammerdijk (t.h.v. de volkstuinen) en de Spaarndammerstraat;
- een strook van ongeveer 100 meter ten zuiden van de Spaarndammerdijk en ten westen van de Spaarndammerstraat.

Op de afbeelding is e.a.a. weergegeven. Voor de gebieden met een hoge archeologische verwachting zijn bepalingen in dit bestemmingsplan opgenomen ten aanzien van het (ondergronds) bouwen en uitvoeren van werkzaamheden. Voor alle overige gebieden geldt op grond van de Monumentenwet een meldingsplicht (bij Bureau Monumenten en Archeologie) indien er bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen.



Afbeeldingen: vlakken met hoge archeologische verwachting bij Barentszstraat (boven) en ten zuiden van Spaarndammerdijk / ten westen van Spaarndammerstraat (rechts)

Spaarndammerschool

Een klein deel van de Spaarndammerschool (de noordelijke punt) ligt in het gebied waar een hoge archeologische verwachting geldt. Bij ingrepen in de bodem van meer dan 100 m² en dieper dan 3 meter geldt op grond van dit bestemmingsplan de verplichting om een

inventariserend veldonderzoek te verrichten, tenzij uit aanvullend archeologisch onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden te verwachten zijn.

Domela Nieuwenhuisplantsoen

Het hele Domela Nieuwenhuisplantsoen ligt in het gebied waar een hoge archeologische verwachting geldt. Bij ingrepen in de bodem van meer dan 100 m² en dieper dan 3 meter geldt op grond van dit bestemmingsplan de verplichting om een inventariserend veldonderzoek te verrichten, tenzij uit aanvullend archeologisch onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden te verwachten zijn.

5.8.2 Bovengrondse cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6., tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in de toelichting een beschrijving opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. In paragraaf 1.2 is reeds de geschiedenis van het plangebied beschreven. Het plangebied is, zoals al opgemerkt, ruwweg in drie te onderscheiden delen te splitsen: de Oude Houthaven, de Spaarndammerbuurt en de Zeeheldenbuurt.

De Oude Houthaven

Om de economie nieuwe impulsen te geven startte Koning Willem I begin 19^e eeuw grote infrastructurele projecten die ook in het plangebied van dit bestemmingsplan te vinden zijn: ook het Westerdok (1834), het Westerkanaal (1875), de Le Maire- en Van Noordtgracht (1877) aangelegd en het Noordzeekanaal (1876). In deze periode werden ook de stadswal en bolwerken afgebroken. Het verloop van de Van Diemenstraat en de pleinruimtes ter hoogte van de voormalige bolwerken zijn de enige overblijfselen die hier nog herinneren aan de oude vestingwerken. Tijdens de aanleg van het Noordzeekanaal werd langdurig onderhandeld om het oostelijke deel van de Overbrakerbuitenpolder niet in te polderen ten behoeve van de aanleg van de Houthavens. Houthandel was voor Amsterdam van oudsher belangrijk. Het hout werd als stammen door zeeschepen uit Scandinavië aangevoerd. Al snel werd de houthaven uitgebreid met de Nieuwe Houthaven en de Minervahaven en werd de eerste houthaven de Oude Houthaven of Vlothaven genoemd.

Behalve tot de ontwikkeling van de houthavens leidde de aanleg van de nieuwe kanalen ook tot het beoogde economische resultaat: de scheepvaartgerelateerde industrie en overzeese handel kwamen weer tot bloei. De stad breidde haar havens, dokken en aanlegkades uit. Eind 19^{de} begin 20^{ste} eeuw is er sprake van een enorme toename van grootschalige pakhuizen, overslagbedrijven en fabrieken die aan of vlakbij het Noordzeekanaal lagen zodat ze goed bereikbaar waren voor de zeeschepen die producten uit de overzeese gebieden aanleverden. Dankzij de aanleg van het spoor konden de goederen snel verder gedistribueerd worden. De – inmiddels gesloopte – fabrieken die in de Zeehelden- en Spaarndammerbuurt kwamen, zijn onder meer de Hollandse Meelfabriek waarvan een deel van de fabriek en de steiger nog aanwezig zijn, en de Wester Suikerraffinaderij die respectievelijk op de kop van het Westerdok bij het Bokkinghangen en aan de Le Mairegracht stonden. Om zeeschepen goede aanleg- en overslagmogelijkheden te bieden werden in 1877 de Suezsteigers aangelegd, die vervolgens in 1902 werden vervangen door het Stenen Hoofd voor de vrachtschepen van de Holland Amerikalijn.

Het eerste pakhuys dat aan de Oude Houthaven verrees is het Veem uit 1897. Het werd gebouwd in opdracht van de NV het Nederlandse Veem en naar ontwerp van Foeke en Roel Kuipers. In het pakhuys werden luxe goederen als stukgoed overgeslagen. Niet lang daarna kwamen nog meer pakhuizen langs de Van Diemenstraat. De aanvoer vond plaats vanaf de waterkant en via de straatzijde werden de goederen verder gedistribueerd.

De bouw van de veel moderner graansilo Korthals Altes uit 1896 kwam enerzijds voort uit een economische behoefte aan schaalvergroting van de graanhandel en anderzijds ten behoeve van graanopslag om Amsterdammers te voorzien van voedsel tijdens een mogelijke belegering. De silo maakt namelijk onderdeel uit van de voorzieningen in het kader van de Stelling van Amsterdam. De locatie voor de silo's werd zo gekozen dat zeeschepen het vanaf het Noordzeekanaal konden bereiken. De silodam werd er speciaal voor aangelegd. Het innovatieve karakter hiervan kwam tot uitdrukking in de inpandige reeks silo's die grote hoeveelheden graan konden verwerken. Met het gebruik van de modernste elevatoren kon graan uit schepen gezogen worden en bovenin de silo's gepompt worden. De silo's zijn als trechters opgezet; aan de onderzijde kon het graan er eenvoudig uit gehaald worden en overgeslagen worden op binnenvaartschepen of treinwagons.

Na de tweede oorlog nam het houttransport over het water af en een groot deel van de insteekhavens werd gedempt. De houthandel is inmiddels vrijwel geheel uit Amsterdam verdwenen. De Oude Houthaven wordt tegenwoordig gebruikt als wachthaven voor binnenvaartschepen. Als zeehaven is het niet meer bruikbaar omdat het zand dat vrijkomt bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn hier wordt gestort zodat de diepte tot enkele meters wordt verminderd. De oorspronkelijke bedrijven vertrokken ook uit het gebied, onder meer wegens concurrentie. Dit leidde ertoe dat veel historische pakhuizen en fabrieken gesloten en gesloopt werden. Andere kregen een nieuwe functie als woon- en/of (creatieve)werkgebouwen. Ondanks al deze veranderingen is toch het oorspronkelijke havenkarakter in het plangebied nog altijd goed afleesbaar: de Oude Houthaven en het Noordzeekanaal aan de ene zijde van de alzijdig ontworpen grootschalige pakhuizen en silo's en de landgebonden distributiezijde aan de andere zijde – zij het dat de spoorrails en de feitelijke overslag niet meer aanwezig zijn. Daar omheen werd woningbouw voor de arbeiders gerealiseerd.

De Zeeheldenbuurt

De Zeeheldenbuurt is grotendeels onderdeel van de Amsterdamse 19de-eeuwse Ring. Alleen het gedeelte ten zuiden van de Barentszstraat is ouder. Deze strook ligt tegen de voormalige bolwerkenzone aan en maakt deel uit van de stadsuitbreiding van 1612. Het Barentszplein en Zoutkeetsplein zijn aangelegd op de voormalige bolwerken. Het gebied ten noorden van de Barentszstraat maakt onderdeel uit van de 19de eeuwse Ring. Het bestaat uit een strook bedrijfsgebouwen en pakhuizen langs de Van Diemenstraat, gebouwd tussen 1896 en 1914, en een gebied met woningbouw van 'eigenbouwers' en sociale woningbouw, dat aan het eind van de 19de en begin van de 20e eeuw werd bebouwd. In de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw is, vooral langs de Zoutkeetsgracht, sociale woningbouw verrezen. De stadsvernieuwing heeft niet geleid tot een ingrijpende wijziging van de stedenbouwkundige structuur. De Zeeheldenbuurt wordt door al deze verschillende soorten gebouwen en bouwperiodes gekenmerkt door een grote bebouwingsdiversiteit binnen een klein gebied. De totstandkoming van de 19de-eeuwse Ring vindt haar oorsprong in het uitbreidingsplan van 1877, ontworpen door J. Kalff die destijds de directeur was van Publieke Werken. Het plan was meer een raamwerk dan een gedetailleerd ontwerp en fungeerde als onderlegger in de onderhandeling met grondeigenaren. Het deel tussen de Haarlemmertrekvaart en het IJ betreft 'vak 1' van dit plan en omvat naast de havens ook arbeiderswoningen. De uitvoering voor de woningen was in handen van particuliere ondernemers, makelaars en aannemers – en vaak ook speculanten. Maar er werden ook filantropische initiatieven genomen om de armen van zo goed mogelijke kwaliteitswoningen te voorzien. Een voorbeeld daarvan zijn de woningbouwblokken van stadsbouwmeester B. de Greef rond de Van Linschoten- en Heemskerkenstraat uit 1879 en 1883. In de rest van de Zeeheldenbuurt verrezen nog enkele eind- 19de eeuwse scholen en enige woningbouw, met name in de west- en zuidzijde van de buurt.

De stedenbouwkundige structuur van de 19de-eeuwse Ring is vaak bepaald door de verkaveling van het voorafgaande agrarische landschap, maar in de Spaarndammer- en

Zeeheldenbuurt is er sprake van een nieuw ontwerp dat geen verband met de voorgaande verkaveling heeft. De structuur van de 19de-eeuwse uitbreidingen bestaat uit een rechthoekig raster van straten binnen een raamwerk van doorgaande wegen.

Gesloten bouwblokken met gestapelde woningen beslaan het grootste deel van het gebied. De gesloten bouwblokken zijn doorgaans 4 of 5 bouwlagen hoog, waarbij de hogere delen aan de hoofdstraten gelegen zijn en de lagere aan de woonstraten. De panden zijn in series van twee of meer ontworpen, soms betreft het complexen van een of meer bouwblokken die als één geheel zijn ontworpen. Kenmerkend voor de 19de-eeuwse Ring is het samenhangend straatbeeld. Daarin zijn stedenbouwkundige structuur en bebouwing sterk met elkaar verweven. Soms zijn in een bouwblok woonbebouwing, scholen, kerken en bedrijfsgebouwen als een complex in de straatwand opgenomen. Maar er zijn scholen, kerken en bedrijfsgebouwen als afzonderlijke gebouwen neergezet. Om de lange, tamelijk smalle, straten te verlevendigen zijn de bouwblokken op allerlei manier verbijzonderd: door vooruitgeschoven gevelpartijen, erkers, insteekkappen, topgevels, verspringingen in goot- en dakhoogtes en decoratief metselwerk.

Spaarndammerbuurt

In de Spaarndammerbuurt zijn de 19e eeuwse woningen te vinden langs de Spaarndammerstraat. De eerste huizen verrezen in 1880, bij het Westerkanaal en langs de spoorlijn en de Spaarndammerstraat. Opdrachtgevers waren particuliere beleggers. De tweede bouwphase werd uitgevoerd volgens een stedenbouwkundig plan van 1915, waarbij J. Van der Mey als ontwerper betrokken was. Een aantal woningbouwverenigingen begon daarop met de bouw van de Spaarndammerbuurt, tussen de Spaarndamerdijk en het spoor naar Haarlem. Rond de Le Maire- en Van Noordtgracht, op het voormalige Suikerraffinaderijterrein, kwam in de jaren 1980 en '90 nieuwbouw.

Een groot deel van deze buurt wordt gekenmerkt door de sociale woningbouwcomplexen uit de periode 1915-1940. Het maakt onderdeel uit van de zogenaamde Gordel 20-40, die om de 19^{de} eeuwse Ring heen werd aangelegd en tot stand kwamen tussen de twee wereldoorlogen. De opzet van deze wijken hangt samen met de Woningwet van 1901 waarbij de overheid voor het eerst minimumeisen aan woningbouw stelt. In Amsterdam nam de gemeentelijke overheid nog meer verantwoordelijkheid op zich en richtte een speciale Woningdienst op. In samenwerking met nieuw opgerichte woningbouwverenigingen (al dan niet van religieuze of politieke signatuur) en toonaangevende architecten startte een intensieve periode waarin men gezamenlijk zocht naar de meest optimale wijze voor volkshuisvesting. Licht, lucht, groen, hygiëne en een esthetisch aansprekende omgeving stonden daarbij hoog in het vaandel. Karakteristiek voor de Gordel 20-40 is de samenhang tussen de hiërarchische, bloksgewijze stedenbouwkundige structuur, de architectuur van de straatwanden en de aandacht voor het sculpturale detail. De Spaarndammerbuurt is een van de eerste wijken die volgens deze principes tot stand kwam. De wonderlijke trapziumvorm van de wijk is het resultaat van de ligging tussen het spoor en de havens, alsmede de loop van de Spaarndammerstraat. Daardoor werd er naarstig gezocht naar een geschikte stedenbouwkundige invulling met zoveel mogelijk noord-zuid georiënteerde straten zodat de woningen de meest optimale bezonning krijgen. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Plan West of Zuid, waarvoor een tot in detail uitgewerkt plan klaar lag, getuigt de Spaarndammerbuurt van stapsgewijze invulling waarbij verschillende architecten en ontwikkelende partijen betrokken waren. Toch waren er gemeenschappelijke uitgangspunten, te weten een zo zorgvuldig mogelijke stedenbouwkundige opzet met veel aandacht voor een uitgekiende openbare ruimte, verkaveling van de bouwblokken en oriëntatie van de woningen. Er is veel aandacht voor een mooie, aangename, rustige leefomgeving zodat de opzet en inrichting van de woonstraten en pleinen daarop wordt gericht.

De gesloten bouwblokken krijgen verschillende vormen en formaten om bijzondere openbare en gemeenschappelijke buitenruimtes met plantsoenen en hoven te creëren. Verspringende

rooilijnen worden gebruikt om de vorm en de functie van de openbare ruimte te versterken. Er wordt gewerkt met onderscheid tussen hoofd- en secundaire straten waarbij eerstgenoemde vaak één of twee bouwlagen hogere bebouwing heeft dan de woonstraten. Ook torens, dakpartijen, poorten, hoekaccenten en andere elementen, al dan niet in een zichtas, versterken de hiërarchische structuur en de monumentale, sculpturale straatwanden. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van spiegelingen en symmetrieën. Soms zijn de gevelwanden exact gespiegeld, elders zijn de blokken variaties op een thema. De bouwblokken hebben vaak een beeldbepalende kap, maar er zijn ook platte daken. De architectuur varieert van op Engelse Arts & Crafts Movement geïnspireerde romantische bebouwing tot de nieuwe, expressieve Amsterdamse School. In de Spaarndammerbuurt komt zodoende woningbouw tot stand die tot op de dag van vandaag tot ver over de grenzen bekendheid geniet: het Zaanhof van H.J.M. Walenkamp, het Spaarndammerplantsoen en het Schip van M. de Klerk. Maar er zijn nog tal van andere toonaangevende projecten in deze buurt en ook aan de vormgeving van de inrichting van de openbare en bruggen wordt in deze periode bijzondere aandacht geschonken. Dit alles zorgt ervoor dat er een zorgvuldige afgestemde en nauwe samenhang bestaat tussen stedenbouw, openbare ruimte en gevelbeeld. Verbijzondering van de openbare ruimte gebeurt behalve door middel van architectonische accenten, maar ook door de specifieke inrichting met veel groen en statige bomenrijen.

De cultuurhistorische waarden van het plangebied Zeehelden en Spaarndammers zijn gelegen in de sterke samenhang tussen het scheepvaart gerelateerde industriële en volkshuisvestelijke karakter. Dit hangt nauw samen met de ontwikkeling van het Noordzeekanaal en de Oude Houthaven. Hierbij werden grootschalige, alzijdig ontworpen pakhuizen, silo's, (enkele resterende) fabrieksgebouwen en steigers gerealiseerd. In verband met deze industrie werden eind 19e en begin 20e eeuw ook woningbouwprojecten voor de arbeiders gebouwd. De architectonische en stedenbouwkundige waardering hiervoor is vastgelegd in de Welstands ordekaarten voor de 19e eeuwse Ring en de Gordel 20-40. Een deel van de bebouwing is bovendien rijks- danwel gemeentelijk monument.

Resumerend

De cultuurhistorische waarden van het plangebied zijn geborgd in het bestemmingsplan:

- de stedenbouwkundige structuur, door vastlegging van het straten- en pleinpatroon;
- tuinen en plantsoenen zijn als groen bestemd;
- waterwegen, dokken en havens zijn als water bestemd en er zijn regels omtrent ligplaatsen en bouwwerken opgenomen;
- het bebouwingskarakter, zoals rooilijnen, karakteristieke bouw-, nok- en goothoogtes voor de 19e en 20e eeuwse bebouwing, is in regels vastgelegd;
- cultuurhistorische elementen zoals Rijksmonumenten zijn aangeduid op de verbeelding met de specifieke bouwaanduiding "rijksmonument".

5.9 Milieueffectrapportage (MER)

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;

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

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

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

Aangezien het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft op een herontwikkeling van geringe schaal is een zeer beperkte beoordeling aan de orde.

De herontwikkeling leidt niet of nauwelijks tot nieuwe emissies of nieuwe verkeersaantrekkende werking. Het ruimtebeslag is vergelijkbaar met de bestaande situatie. Er zijn geen gevoelige gebieden in de nabijheid die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden. Het bestemmingsplan geeft daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een m.e.r.

5.10 Economische uitvoerbaarheid

In het kader van de vastgestelde Strategienota voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen is een globale kosten- en opbrengstenraming gemaakt. De opbrengsten waren daarbij groter dan de kosten. Het plan moet echter zowel functioneel als stedenbouwkundig nog verder uitgewerkt worden. Tevens moet er eerst nog een investeringsbesluit worden genomen. Pas dan kan worden geconcludeerd of er sprake is van een financieel uitvoerbaar plan. Gelet het positieve saldo van de gemaakte globale kosten- en opbrengstenraming wordt vooralsnog uitgegaan van het bebouwen van het Domela Nieuwenhuisplantsoen overeenkomstig de vastgestelde Strategienota.

5.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.11.1 Vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Over het voorontwerp heeft conform het artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schriftelijk overleg plaatsgevonden met de volgende instanties:

1. VROM-inspectie, regio Noord-West
2. De Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland
3. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest
4. Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, sector Ruimtelijke Inrichting.
5. Gemeente Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening (dRO)
6. Gemeente Amsterdam, dienst Milieu- en bouwtoezicht (dMB)
7. Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Centrum
8. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie
9. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
10. Waternet
11. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
12. N.V. Nederlandse Gasunie
13. Binnenwaterbeheer Amsterdam
14. ProRail.
15. Gemeente Amsterdam, stadsdeel Amsterdam-Noord

De reacties van de instanties die hebben gereageerd zijn hieronder samengevat en voorzien van een beantwoording. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

1. VROM inspectie

Opmerking

Gelet op de nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB) is er geen aanleiding opmerkingen te maken op het bestemmingsplan

Antwoord

De reactie leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

4. Provincie Noord-Holland

Opmerking

Het plangebied ligt binnen bestaand bebouwd gebied en raakt geen provinciale belangen.

Antwoord

De reactie leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

5. Gemeente Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening (dRO)

Opmerking

Het plan past binnen de visie en ambities van de op 17 februari 2011 vastgestelde structuurvisie.

Antwoord

De tekst in de toelichting is van de vaststelling van de structuurvisie geactualiseerd.

Opmerking

Het Spaarndammerplantsoen is met de nieuwe Structuurvisie onderdeel van de Hoofdgroenstructuur en is daarin aangeduid als “stadspark”. Plannen die betrekking hebben op bebouwing of verharding binnen dit stadspark moeten worden voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Groen (TAC). Verzocht wordt om in de toelichting aan te geven of deze plannen er zijn en op welke wijze rekening is gehouden met de status als hoofdgroenstructuur. Mogelijk vraagt dit om aanpassing van de regels (artikel 9 lid 2).

Antwoord

Er zijn geen plannen voor de herinrichting of bebouwing van het Spaarndammerplantsoen. In het bestemmingsplan is de huidige situatie vastgelegd, waarbij uitsluitend gebouwen ten behoeve van de groenvoorziening, speelvoorziening of nutsvoorziening zijn toegestaan tot 25 m² per gebouw. Dit is in overeenstemming met de bepalingen uit de Structuurvisie.

Opmerking

Het Stenen Hoofd is in de Structuurvisie onderdeel van de Hoofdgroenstructuur en daarin aangeduid als “curiosa”. Daarbij vallen alleen de kademuren onder de hoofdgroenstructuur vanwege de begroeiing met beschermde muurplanten. Verzocht wordt om dit in het bestemmingsplan vast te leggen.

Antwoord

Voor het Stenen Hoofd is in het bestemmingsplan de bestaande situatie vastgelegd: een verharde kade met een maatschappelijke / horecavoorziening. De bestemming “verkeer-verblijfsgebied” doet gelet op het versteende karakter het meeste recht aan de bestaande situatie. Het is niet te doen om alleen de kademuur te bestemmen als groen, om daarmee de hoofdgroenstructuur aan te duiden. De toelichting is op dit punt aangevuld.

Opmerking

De taluds van de spoorwegen vallen onder de Ecologische Structuur van Amsterdam, gekenmerkt als “secundaire verbinding”. Verzocht wordt om dit in het bestemmingsplan te vermelden. Voor deze Ecologische Structuur wordt op korte termijn een aanvullende visie op de Structuurvisie ontwikkeld.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting op dit punt aangevuld.

Opmerking

Het waterplan “Het blauwe goud” vormt momenteel het beleidskader. Dit waterplan zal op korte termijn worden geactualiseerd en herzien, hetgeen zal leiden tot een Watervisie, aanvullend op de Structuurvisie. Gelieve het plan af te stemmen op de uitgangspunten van het Waterplan.

Antwoord

De toelichting is aangevuld met de watergerelateerde uitgangspunten uit de Structuurvisie.

Opmerking

In de structuurvisie zijn de hoofdnetten Auto, OV en Fiets vastgelegd, evenals het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Gelieve de status van de betreffende straten in het plan te vermelden. Plannen die betrekking hebben op de hoofdnetten dienen te worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie. De gemeenteraad heeft uitgesproken voorstander te zijn van het sluiten van de Kleine Ring. De daartoe in de structuurvisie planologisch gereserveerde ruimte verdient vermelding in het voorliggende plan.

Antwoord

Er zijn in het kader van dit bestemmingsplan geen plannen voor ingrepen aan het Hoofdnet Auto. Het compleet maken van de ringlijn van de metro (“de kleine ring”), zijnde het stuk tussen de Isolatorweg en het Centraal Station, staat in de Structuurvisie (pagina 261) in de planning voor de lange termijn. Op grond hiervan is het niet mogelijk dit toekomstige metrotracé nu al juridisch planologisch te regelen. De toelichting is aangevuld.

Opmerking

Het invloedsgebied van het tankstation Commandeurs aan de Spaarndammerdijk ligt voor ongeveer de helft over het plangebied. Tenminste enkele honderden woningen vallen binnen deze zone (zie ook atlas Amsterdam). Een motivering externe veiligheid is daarom nodig.

Antwoord

Het LPG vulpunt van deze pomp is inmiddels ontmanteld om de herontwikkeling van de Houthavens mogelijk te kunnen maken. De veiligheidscontour is daarmee komen te vervallen.

Opmerking

Het plangebied ligt voor een groot deel binnen de 200m risicozone van de vaarweg over het IJ. Een motivering van de externe veiligheid ontbreekt.

Antwoord

In het kader van het bestemmingsplan De Houthaven is door AVIV onderzoek gedaan naar de externe veiligheid van de scheepvaart op het IJ. Buiten de vaarweg is het plaatsgebonden risico overal kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Aangezien de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt op dezelfde afstand van het IJ ligt als de Houthaven zijn de conclusies uit dat onderzoek ook van toepassing op de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering.

In de huidige situatie is het groepsrisico verwaarloosbaar laag. Voor dit deel van het IJ is er in de berekende toekomstige situatie (inclusief alle nieuwe bebouwing in de aangrenzende Houthaven) geen groepsrisico (het maximum aantal slachtoffers is kleiner dan 10 bij een frequentie van $1.0 \cdot 10^{-9}$ /jr). Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe bebouwing binnen 200 meter van de vaarweg, zodat nader onderzoek naar groepsrisico niet aan de orde is. De toelichting is aangevuld.

Opmerking

Het zuidwestelijk deel van het plangebied ligt binnen de 200 meter risicozone van de spoorverbinding Westpoort (emplacement Westhaven) - Amsterdam CS. Deze verbinding maakt onderdeel uit van het toekomstig Basisnet spoor. Op dit traject moet in de toekomst ondermeer rekening gehouden worden met 600 ketelwagen brandbaar gas (“LPG”) en wellicht met ca. 3.500 ketelwagens brandbare vloeistof. De gevolgen hiervan voor de externe veiligheid zijn onvoldoende gemotiveerd. Onvermeld is de toename van het groepsrisico t.o.v.

de huidige situatie en hoe deze berekend is. Tevens dient volgens de circulaire RNVGS (hoofdstuk 5.1) bij elke toename van het GR in de motivering van het ruimtelijk besluit, alle relevante gegevens te worden opgenomen. De veranderingen in de transportstroom zijn van dien aard, dat een serieuze motivering, inclusief advies van de regionale brandweer is vereist, mede gezien de kwetsbare bestemmingen (onderwijs) op zeer korte afstand van de spoorlijn.

Antwoord

Inmiddels is door AVIV onderzoek gedaan naar externe veiligheid rond het spoor. De resultaten van het onderzoek zijn in de toelichting verwerkt.

Opmerking

Bij de voormalige pontfuik op de kop van de Tasmanstraat ligt mogelijk een blindganger uit de tweede wereldoorlog. Meer informatie bij IBA.

Antwoord

Ter plaatse zijn momenteel geen bouwvoornemens bekend, waarbij grondroerende werkzaamheden zullen worden verricht.

8. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie

Opmerking

In tegenstelling tot de uitkomst van het archeologisch bureauonderzoek zijn voor de zones met een lage archeologische verwachting geen bepalingen in het bestemmingsplan opgenomen. In de toelichting op de regels zou moeten worden aangegeven waarom om dit punt van het archeologisch bureau onderzoek wordt afgeweken.

Antwoord

Conform het Besluit ruimtelijke ordening moet in het bestemmingsplan worden opgenomen: "een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". Doel van die bepaling is om mogelijk aanwezige archeologisch waardevolle elementen in de bodem te beschermen. Uit het bureau onderzoek blijkt dat de archeologische verwachting voor delen hoog en voor andere delen laag is. Mogelijk archeologische resten zijn in de gebieden met een lage verwachting verspreid. BMA heeft aangegeven dat voor gebieden met een lage verwachting geldt dat er een inventariserend veldonderzoek nodig is bij ingrepen vanaf 10.000 m² (in één geval vanaf 500 m²). Het stadsdeel heeft een afweging gemaakt tussen enerzijds de archeologische belangen en anderzijds de regeldruk en bestuurslast die een procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor werkzaamheden (voorheen aanlegvergunning) met zich meebrengt. Gelet op het feit dat het een conserverend bestemmingsplan voor een binnenstedelijke situatie betreft, is ervoor gekozen om alleen de gebieden waar een hoge archeologische verwachting geldt te voorzien van een dubbelbestemming en een bijbehorende procedure voor een omgevingsvergunning. Voor alle andere gebieden geldt op grond van de Monumentenwet de verplichting om bij de vondst van archeologisch waardevolle elementen melding te doen bij het bevoegde gezag. Op deze wijze zijn de mogelijk archeologische waarden naar oordeel van het stadsdeel voldoende beschermd.

Opmerking

Verzocht wordt om naast de Rijksmonumenten ook de gemeentelijke monumenten aan te geven in de toelichting. Het gaat om de volgende adressen:

- Barentszstraat 319-355, Zoutkeetsgracht 342-370. Zoutkeetsplein 1-7
- Van Diemenstraat 412
- Polanenstraat 174
- Nova Zemblastraat 546-598, Spaarndammerstraat 792-872, Tasmanstraat 437-451
- Aert van Nesstraat 1-55, Bontekoestraat 1-56, Le Mairestraat 1-56, Nova Zemblastraat 14-508, Tasmanstraat 17-435
- Hembrugstraat 68-246
- Houtrijkstraat 301-379, Polanenstraat 150-220

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting op dit punt aangevuld.

10. Waternet

Opmerking

In het plangebied bevindt zich een primaire waterkering onder de Spaarndammerdijk en indirecte secundaire kering in de Spaarndammerstraat. Deze keringen komen onvoldoende terug op de kaart en in de toelichting. In een aan het stadsdeel toegestuurde notitie "Waterkeringen en bestemmingsplan" (d.d. 9 december 2010) is aangegeven op welke wijze de waterkeringen moeten worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Antwoord

De waterkeringen waren per abuis nog niet op de kaart aangegeven. Conform de notitie "Waterkeringen en bestemmingsplan" van Waternet (d.d. 9 december 2010) zullen de waterkeringen met een dubbelbestemming op de kaart worden aangegeven. De dubbelbestemming zal daarbij de breedte hebben zoals aangegeven in de notitie: voor de primaire waterkering is dat 100 meter aan weerszijden van de referentielijn, voor indirecte secundaire keringen is dat 40 meter aan weerszijden van de referentielijn. Conform de genoemde notitie van Waternet worden de waterkeringen aangeduid op de verbeelding, zonder dat er aanvullende bepalingen in de regels worden opgenomen. De dubbelbestemming heeft uitsluitend een signaalfunctie. Bij ingrepen op en rond de waterkering is een waterwetvergunning van het Hoogheemraadschap AGV nodig. De toelichting is aangevuld.

13. Binnenwaterbeheer Amsterdam

Opmerking

Adressant geeft aan in te kunnen stemmen met het bestemmingsplan en geen opmerkingen te hebben.

Antwoord

De reactie leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

15. Gemeente Amsterdam, stadsdeel Amsterdam-Noord

Opmerking

Adressant geeft aan geen opmerkingen te hebben behalve dat het bestemmingsplan een pakkende titel heeft gekregen.

Antwoord

De reactie leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

5.11.2 Zienswijzen op ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan Spaarndammers en zeehelden en het ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden geluidhinder ten behoeve van in het bestemmingsplan nieuw geprojecteerde woningen hebben vanaf 27 september 2012, gedurende zes weken ter inzage gelegen. Op dinsdag 16 oktober 2012 is een informatiebijeenkomst gehouden in het KunstEnhuis.

Tijdens de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Aangezien door meerdere personen bezwaar is gemaakt tegen hetzelfde onderwerp, zijn de bezwaren per onderwerp samengevat en voorzien van een beantwoording. Daarbij is aangegeven door welke personen bezwaren zijn geuit tegen dit onderwerp.

1. Robinsonade, kop Westerdok

Indieners zienswijze: A.G. van Ree – van Benthem Jutting, E. Beenhakker, F. Jansma, S. Notmeijer, H. van Haastere (namens Vereniging tot Behoud van het Westerdok), I. Scharree, T. van Marle, W. van Rossum, P. Bosboom, T. Zijlstra, A. de Blaeij, F. Maus, C.H. Kemmer, H. Mooij, L. Jakulj, J.A. Wellinga, B. Kwa

Voor een situatieschets van wat beoogd wordt, zie pagina 46 van deze toelichting.

1.1 Opmerking

Door de realisatie van vier ligplaatsen voor woonschepen en tien ligplaatsen voor fluisterbootjes wordt het open karakter van het gebied en het water aangetast.

Antwoord

Het open karakter van het gebied wordt voor een belangrijk deel bepaald door de stedenbouwkundige opzet van dit deel van de buurt, die wordt gekenmerkt door gesloten bouwblokken met veel water. De stedenbouwkundige opzet verandert niet door de realisatie van vier ligplaatsen en een aantal fluisterbootjes. Ook met deze ligplaatsen is er vanaf de openbare ruimte en de aangrenzende bebouwing zicht op het water en kan de ruimte worden beleefd. Het zicht op het water vanaf de openbare ruimte wordt door de bouw van de steiger, de restauratie van de voormalige meelsteiger en het opheffen van de parkeerplaatsen aan de Bokkinghangen verbeterd. Het vastleggen in het bestemmingsplan is het gevolg van eerdere besluitvorming:

- op 21 april 2006 en op 29 juni 2006 zijn vergunningen verleend voor de exploitatie van tien (twee keer vijf) fluisterbootjes;
- over de Robinsonade heeft besluitvorming plaatsgevonden in het Plan openbare ruimte Zeeheldenbuurt (9 november 1999), waarin verwezen werd naar het Stedenbouwkundig programma van eisen Barentszplein;
- in het Stedenbouwkundig plan Barentszlein e.o. 2007 (door de stadsdeelraad vastgesteld op 18 september 2007) is dit overgenomen (zie hoofdstuk 4 van de toelichting van dit bestemmingsplan).

1.2 Opmerking

In het ontwerpbestemmingsplan is gesproken over de Robinsonade. Wat dit inhoudt is niet toegelicht. Er kan geen sprake zijn van een rondwandeling door de buurt, want op het trottoir langs de waterkant van de Zoutkeetsgracht kun je niet zonder hindernissen lopen.

Antwoord

Kenmerkend voor de Zeeheldenbuurt is de ligging aan het IJ, naast het gebied van de Westelijke Eilanden met al zijn grachten, dokken en kaden. Om het eilandkarakter van de Zeeheldenbuurt te versterken, wordt de Robinsonade aangelegd, een belangrijk onderdeel van het Plan Openbare Ruimte. Door nieuwe openbare ruimte aan het water te realiseren wordt de relatie tussen de buurt en het water versterkt. De Robinsonade wordt een onderdeel van een reeks voetgangersvoorzieningen die samen een rondwandeling door de buurt vormen. Andere onderdelen zijn onder andere het nieuwe plein op de Kop van Diemenstraat en de wandelsteigers die langs de Kop van Diemenstraat in de Oude Houthaven en langs de kade van Kop Westerdok lopen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het belangrijk dat een breed publiek uit de Zeeheldenbuurt kan genieten van de Kop Westerdok. De plek moet open en herkenbaar blijven, rekening houdend met de historische waarde. Het stadsdeel wil daarom de toegankelijkheid van het Westerdok vergroten. De meelsteiger wordt in zijn oude glorie hersteld en opengesteld voor publiek. Daarnaast wordt aan de wandelsteiger ruimte gecreëerd voor twee extra woonboten en tien fluisterbootjes. Met de aanleg van de Robinsonade krijgt de Zeeheldenbuurt er een wandelroute en een stukje extra openbare ruimte bij. De toelichting is op dit punt aangevuld. Zie ook de beantwoording onder 1.1.

- 1.3 Opmerking
Het hoekhuis aan de Westerdoksdijk 705 krijgt door de openbare steiger last van inkijk, geluidsoverlast en lichtoverlast. Daarnaast grenst de tuin in de toekomst direct aan het openbare gebied, waardoor de veiligheid van de tuin in het geding is.
- Antwoord
Het plan voor de Robinsonade gaat uit van de bouw van een steiger die niet direct grenst aan de tuin. Tussen de steiger en de tuin zit nog ongeveer 5 meter water. De tuin is derhalve niet fysiek bereikbaar vanaf de steiger, zodat de tuin niet direct aan het openbare gebied grenst. Naar aanleiding van de zienswijze is dit in het bestemmingsplan verankerd door het water tot 5 meter vanaf de tuin / hoekhuis te bestemmen als "Water-1" en te voorzien van een aanduiding die de bouw van steigers verbiedt.
In de huidige situatie is er vanaf de openbare weg en het water al inkijk in de woning. Met het realiseren van de steiger verandert deze situatie niet significant.
Een wandelsteiger en 10 ligplaatsen voor fluisterbootjes zullen gelet op het kleinschalige karakter en de soort bootjes niet tot een onevenredige geluid- en lichthinder leiden.
- 1.4 Opmerking
Uit de tekeningen kan niet opgemaakt worden welke afstanden tot de bestaande woningen en boten wordt aangehouden.
- Antwoord
De onderlinge afstanden, voor zover vastgelegd in het bestemmingsplan, zijn na te meten op www.ruimtelijkeplannen.nl.
- 1.5 Opmerking
Achter de steiger zal zich vuil ophopen. In de huidige situatie komt er twee keer per week een boot van de stadsreiniging om de enorme hoeveelheid zwerfafval op te ruimen dat zich vanwege de overwegende zuidwestenwind ophoopt aan het eind van het Westerdok. Als de fluisterbootjes er liggen, kan de boot van de stadsreiniging niet meer in de hoek komen.
- Antwoord
Er blijft voldoende ruimte over tussen de steiger en de walkant om het vuil ter plaatse op te ruimen.
- 1.6 Opmerking
Hoe gaan de nieuwe woonboten manoeuvreren in de niet al te ruime hoek?
- Antwoord
Er worden ligplaatsen voor woonboten gerealiseerd, waar woonboten een keer worden afgemeerd en vervolgens lange tijd blijven liggen. Er is geen sprake van een haven waar regelmatig woonboten in- en uitvaren. Er is aan de zuidzijde voldoende ruimte om te manoeuvreren.
- 1.7 Opmerking
Het verplaatsen van de bootjes naar het Westerdok is niet nodig. Bij de Zandhoek is er al een ligplaats voor. Tegen de huidige plek heeft niemand bezwaar.
- Antwoord
Het verplaatsen van de fluisterbootjes is op verzoek van de initiatiefnemer in het bestemmingsplan geregeld.
- 1.8 Opmerking
Waar worden de ruimten voor kaartverkoop en toiletten gerealiseerd bij de fluisterbootjesverhuur?

Antwoord

Uitgangspunt is dat er geen gebouwen op de steiger worden gerealiseerd; er komt dus geen kaartverkooploket en geen toiletgebouw. Deze zijn in het bestemmingsplan dan ook niet mogelijk gemaakt.

1.9 Opmerking

De term “pleziervaartuigen” is veel te ruim voor de fluisterbootjes. Op deze manier is de realisatie van een jachthaven mogelijk.

Antwoord

In het bestemmingsplan is onderscheid gemaakt in ligplaatsen voor pleziervaartuigen, waarbij de kade een overwegend openbaar karakter behoudt en jachthavens, welke in veel gevallen niet-openbare steigers hebben. In geval van het Westerdok worden ligplaatsen voor pleziervaartuigen (waaronder fluisterbootjes vallen) toegestaan. Er is op grond van het bestemmingsplan geen jachthaven toegestaan.

1.10 Opmerking

De omwonenden staan positief tegenover het restaureren van de cultuurhistorisch waardevolle meelsteiger.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot wijzigingen van het bestemmingsplan.

1.11 Opmerking

Adressanten hebben procedurele bezwaren over de wijze waarop het plan voor het “Plan Openbare Ruimte Zeeheldenbuurt” (1999) en het “Stedenbouwkundig Plan Barentszplein e.o.” (2007) tot stand zijn gekomen.

Antwoord

De inhoud en de wijze van totstandkoming van de genoemde plannen staat in het kader van dit bestemmingsplan niet ter discussie.

1.12 Opmerking

De fluisterbootjes worden geëxploiteerd door Van Hemert Stakenburg. Deze ondernemer staat bekend als iemand die zich agressief gedraagt tegenover buurtbewoners en andere ondernemers. De adressanten maken zich zorgen over het feit dat deze ondernemer zijn activiteiten mag gaan uitoefenen in de openbare ruimte.

Antwoord

In het bestemmingsplan is de aanvaardbaarheid van de functie gemotiveerd. Wie eigenaar is van de betreffende functie is planologisch niet relevant.

1.13 Opmerking

Verwezen wordt naar een uitspraak van de Rechtbank voor de Kloveniersburgwal. Daar zijn de bezwaren van de bewoners gegrond verklaard, terwijl de afstand tot de woningen groter was dan bij de Kop Westerdok. Gelden de door de rechter erkende bezwaren niet voor de bewoners van het Westerdok?

Antwoord

De inpasbaarheid van een functie of bouwwerk kan per locatie verschillen. Het kan dus zijn dat bezwaren op de ene plek gegrond en op de andere plek ongegrond worden verklaard vanwege de specifieke situatie ter plaatse. In dit bestemmingsplan is gekozen om ter plaatse een openbare steiger toe te staan, waarbij de verschillende belangen zijn gewogen.

1.14 Opmerking

Verwezen wordt naar een uitspraak van de Raad van State (bestemmingsplan Barentszplein, uitspraak 16 juli 2003, 200203383/1). Daarin heeft de Raad van State geoordeeld dat de openheid van het gebied van belang is. Het aanleggen van een steiger en ligplaatsen voor fluisterbootjes is in strijd met deze uitspraak.

Antwoord

De uitspraak van de Raad van State heeft betrekking op het bestemmingsplan Barentszplein, waar over de volledige breedte van het Westerdok (ten zuiden van de bestaande bebouwing) nieuwe bebouwing tot maximaal 30 meter hoogte werd toegestaan. Daarbij zou een aanzienlijk deel van het Westerdok aangeplempt moeten worden. Voor deze voorgestelde bebouwing heeft de Raad van State geoordeeld dat het open karakter teveel zou worden aangetast. Een bebouwingswand met een hoogte van maximaal 30 meter is volstrekt onvergelijkbaar met een steiger van een paar meter breed die niet of nauwelijks hoger zal zijn dan het aangrenzende maaiveld. Door de steiger wordt het open karakter van dit deel van het Westerdok niet of nauwelijks aangetast.

1.15 Opmerking

Er wordt gevreesd voor geluidsoverlast omdat stemmen op het water ver dragen. Niet alleen doordat mensen over de steiger lopen, maar ook omdat mensen in de fluisterbootjes zelf niet fluisteren.

Antwoord

Er is in de huidige situatie al veel activiteit op en rond het water, zodat het toevoegen van een wandelsteiger en ligplaatsen voor maximaal 10 fluisterbootjes niet zal leiden tot een onevenredige toename van geluid. Daarnaast zal het geluid van wandelaars vrijwel volledig wegvallen tegen het achtergrondgeluid dat het wegverkeer op de Westerdoksdijk (Hoofdnet auto) veroorzaakt.

2. Speeltuín Barentszplein

Indieners zienswijze: A.G. van Ree – van Benthem Jutting, B. Kwa

2.1 Opmerking

Op het Barentszplein kan in de huidige situatie worden gevoetbald en dat moet ook zo blijven. De huidige situatie is echter onveilig omdat ondanks het hek de ballen op de rijbaan van de Van Diemenstraat terecht komen. Omdat kleine kinderen tussen de spijlen van het hek kunnen glippen, gaan zij vaak de bal halen, hetgeen tot onveilige situaties leidt. Verzocht wordt om dit op te lossen. Als hiervoor een scheidingswand moet worden gerealiseerd, dan zou deze doorzichtig moeten zijn, zodat het doorzicht op het water van de Houthavens en het IJ behouden blijft. Ook is een transparante muur beter voor de sociale veiligheid.

Antwoord

Voor de inrichting van het Barentszplein is een schetsontwerp en een voorlopig ontwerp gemaakt, waarover in respectievelijk juli en oktober 2012 met de bewoners van gedachten is gewisseld. In dat kader zijn inrichtingsvoorstellen voor het plein gedaan. In het bestemmingsplan zijn de beoogde bouwwerken alleen juridisch planologisch geregeld door het opnemen van een bouwhoogte. De exacte vormgeving, plek en materialisering is niet in het bestemmingsplan te regelen, maar in het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte.

2.2 Opmerking

Verzocht wordt om rond de speeltuin een hek te plaatsen, zodat kinderen niet zomaar de drukke weg op kunnen rennen.

Antwoord

Op grond van het bestemmingsplan is een hekwerk toegestaan. De exacte inrichting van het speelplein is in het voorlopig ontwerp opgenomen. Daarin is uitgegaan van het in voldoende mate afschermen van het speelplein.

3. Stenen Hoofd

Indiener zienswijze 3.1: A.G. van Ree – van Benthem Jutting

Indiener zienswijze 3.2: E. Vermathen (Stichting Stenen Hoofd)

3.1 Opmerking

Het is prijzenswaardig dat het Stenen Hoofd is bestempeld als “cultuurhistorisch waardevol element” en dat het huidige gebruik kan worden voortgezet. Dat hoort bij de buurt.

Antwoord

Behoud van het Stenen Hoofd in haar huidige vorm blijft uitgangspunt in het bestemmingsplan.

3.2 Opmerking

Bezwaar wordt gemaakt tegen de bestemming “Verkeer” met de aanduiding “gemengd” die geldt voor het Stenen Hoofd. Op basis van deze bestemmingsregeling zijn allerlei ontwikkelingen mogelijk die het karakter van het Stenen Hoofd onevenredig aantasten. Het uitzicht op het water gaat door de beoogde bebouwing verloren en de bestemming “Verkeer” maakt parkeervoorzieningen die gelet op het karakter van het Stenen Hoofd ongewenst zijn. Verzocht wordt om de bestemming te wijzigen in “Groen” of “Verkeer-verblijfsgebied” zodat parkeervoorzieningen niet mogelijk zijn. Daarnaast zou de bebouwing moeten worden beperkt tot enkele kiosken.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de bestemming gewijzigd in “Verkeer-verblijfsgebied” en is de omvang van de bestemming “Verkeer-verblijfsgebied” verkleind tot de huidige omvang van het Stenen Hoofd. De kop van het Stenen Hoofd is bestemd als “Water-1”. Naar aanleiding van de zienswijze is de aanduiding “gemengd” verkleind, waarbij voor de horecakiosken minimaal 5 meter tot de kade moet worden aangehouden. Op grond van de regels is maximaal 100 m² horeca toegestaan, waarmee

4. Horeca Zoutkeetsplein 1-7

Indieners zienswijze: E. Zengerink (namens VVE De Zoutkeet), N. Breedveld, R.L. Mol

4.1 Opmerking

Bezwaar wordt gemaakt tegen de aanduiding van het Zoutkeetsplein 1-7 als horecaconcentratiegebied voor horeca categorie 3 en 4. Het bezwaar richt zich vooral op de horeca 3. In de huidige situatie is er al veel roet- en stankoverlast van de horeca categorie 4. De buurt is een overwegende woonbuurt waar horeca categorie 3 voor onevenredige hinder zal zorgen. Verzocht wordt om de horeca categorie 3 niet langer toe te staan.

Antwoord

Conform de horecanota 2011 is het Zoutkeetsplein onderdeel van het horecaconcentratiegebied. Het bestemmingsplan is een juridisch planologische vertaling ervan. Ruimtelijk is een café (horeca categorie 3) op deze plek inpasbaar, aangezien er sprake is van een stedelijke situatie waar al sprake is van horecafuncties op de begane grond. Voor onder andere geur en geluid zijn bepalingen opgenomen in het Activiteitenbesluit waar een horecazaak aan moet voldoen.

5. Horeca Barentszstraat 171-173

Indieners zienswijze: E. Rots, R. Bresser

5.1 Opmerking

Bezwaar wordt gemaakt tegen de mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt om op de Barentszstraat 171-173 horeca categorie 1 (fastfood) te realiseren. Er is in het verleden ontheffing verleend voor horeca categorie 3 en 4 (café en restaurant). Dit zijn beide dagzaken. In het bestemmingsplan is op pagina 21 dat uitbreiding van horeca categorie 1 niet gewenst is. Verzocht wordt om deze mogelijkheid te schrappen.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast, waarbij nog alleen horeca categorie 3 en 4 is toegestaan ter plaatse van de Barentszstraat 171-173. Algemene beleidslijn is om alleen de bestaande vestigingen horeca categorie 1 (fastfood) toe te staan.

6. Hotel brugwachtershuis Van Diemenstraat naast 420

Indiener zienswijze: J. Diepersloot, gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV).

6.1 Opmerking

De raadscommissie Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam heeft op 9 februari 2012 ingestemd met de herbestemming van 28 brugwachtersposten die vrijkomen in het kader van de invoering van afstandsbedienbare bruggen. Gekozen is om van alle brugwachtersposten samen één hotel te maken. Op deze manier blijft de brugwachterspost een levend Amsterdams stadsgezicht waardoor er minder kans op verloedering is. Verzocht wordt om naast de huidige functie ook hotels toe te staan bij het brugwachtershuis.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan hierop aangepast, door bij het betreffende brugwachtershuis de aanduiding "horeca van categorie 5" toe te voegen.

7. Geluidzone Westpoort

Indiener zienswijzen: W. Vlemmix (Haven Amsterdam)

7.1 Opmerking

De geluidzone van Westpoort loopt ook over het meest zuidelijk deel van het plangebied. Dit deel moet op kaart 4 nog worden gearceerd.

Antwoord

De verbeelding is gecontroleerd en waar nodig aangepast.

8. Woonschepen en steigers Oude Houthaven

Indieners zienswijzen: W. Vlemmix (Haven Amsterdam), Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, A. Stiphout, G. van Straaten

8.1 Opmerking

Op de gronden met de bestemming "Water - 2" zijn ligplaatsen voor woonboten toegestaan. De adressant kan zich niet vinden in de situatie dat woonboten ook zijn toegestaan aan steigers die bedoeld zijn voor binnenvaartschepen, chartervaart en dienstvaartuigen. Ten onrechte is geen aanduiding opgenomen voor de specifiek voor woonboten toegestane locaties. Woonboten - voor zover zij wat geluidhinder betreft

geen belemmeringen vormen voor de bedrijven in Westpoort - mogen wat de adressant betreft alleen worden toegelaten direct ten westen van de Silodam.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de bestemming "Water-2" verkleind tot een zone aan de westzijde van de Silodam waar in de huidige situatie woonschepen zijn afgemeerd. De bestemming van het water rond de tijdelijke steigers is naar aanleiding van de zienswijze gewijzigd in "Water-1", op grond waarvan geen ligplaatsen voor woonschepen zijn toegestaan.

8.2 Opmerking

Het plaatsen van steigers in het water naast IJside is op grond van het bestemmingsplan toegestaan. De steigers maken echter een onevenredige inbreuk op de privacy van de bewoners van de woningen die direct aan het water zijn gebouwd. In 2010 heeft het college besloten enkele woonschepen te plaatsen aan de tijdelijke steigers in de Oude Houthaven, als gevolg van de bouw van de wooneilanden en het gebouwd de Pontsteiger in de Houthaven. Eén van de tijdelijke steigers zou naast IJside worden geplaatst, maar daar is na overleg met de bewoners van afgezien, vanwege de aantasting van het woongenot. In 2010 heeft de Welstandcommissie geoordeeld dat in de Oude Houthaven alleen tijdelijke steigers zouden mogen, om de visuele relatie tussen de kade en het water in stand te houden. Verzocht wordt om de steigers en andere bouwwerken niet langer toe te staan in de Oude Houthaven.

Antwoord

Er zijn naast het project "Robinsonade" geen concrete voornemens om in de Oude Houthaven extra permanente steigers te bouwen, maar het is wel wenselijk om de mogelijkheid open te houden om één van de bestaande steigers te kunnen vergroten of een nieuwe steiger te kunnen bouwen ten behoeve van de beroepsvaart. Naar aanleiding van de zienswijze is aan de zijde van de woningen een zone aangegeven op de verbeelding waar geen steigers zijn toegestaan en zijn maximale afmetingen opgenomen voor mogelijk nieuwe steigers in de Oude Houthaven.

8.3 Opmerking

In de Oude Houthaven zijn woonboten toegestaan. Er zijn echter afspraken gemaakt tussen het stadsdeel Westerpark en de Nautische sector van Haven Amsterdam in het "Faseringsplan verplaatsen woonboten Houthaven". Daarin is onder andere bepaald dat woonboten tijdelijk gebruik kunnen maken van de steigers B, B1, B2 en C in de Oude Houthaven. Dit betreft een tijdelijke situatie, de woonschepen nemen na voltooiing van de bouw weer een ligplaats in de Houthavens in. De tijdelijke steigers B1 en B2 zullen dan verdwijnen, de steigers B en C in de Oude Houthaven zijn dan alleen bestemd voor de beroepsvaart. Verzocht is geen woonschepen toe te staan in de Oude Houthaven, met uitzondering van de locatie langs de Silodam.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast, waarbij de Oude Houthaven is bestemd als "Water-1" op grond waarvan geen ligplaatsen voor woonschepen zijn toegestaan. Alleen de strook met woonschepen langs de Silodam behoudt de bestemming "Water-2".

Opmerking van Bureau Monumenten en Archeologie

8.4 Opmerking

Ten aanzien van de ligplaatsen voor de woonschepen in de Oude Houthaven is aangegeven dat de haven belangrijke cultuurhistorische waarde heeft. Om deze waarden te behouden zouden richtlijnen moeten worden opgesteld voor de wijze waarop deze planontwikkeling gerealiseerd kan worden. Daarbij wordt gedacht aan de dichtheid en oriëntatie van steigers, zodat deze aansluit op het historische karakter. Het is van belang dat de haven als zodanig herkenbaar blijft.

Antwoord

De mogelijkheid voor de woonschepen in de Oude Houthaven is al op grond van een andere zienswijze geschrapt, zie onder 8.1 en 8.3

9. Werkgebouw Het Veem

Indiener zienswijze: P. van Soomeren, mede namens de overige initiatiefnemers van Goud voor Hout: M. van Stiphout, A. van der Horst en A. de Bont

9.1 Opmerking

De woningen op de kop van het Veem (Houtmankade) zijn bestemd als “Wonen”. Verzocht wordt de bestemming te verruimen door ook horeca categorie 3 en 4 toe te staan.

Antwoord

Het veemgebouw bestaat uit werkruimten voor kunstenaars waarbij ondermeer op de bovenste verdieping horeca is gevestigd. Omdat het verplaatsen van de horeca naar een andere verdieping in het pand ruimtelijk geen probleem is, is de horeca in alle bouwlagen toegestaan. Maximaal drie horecazaken zijn daarbij toegestaan.

9.2 Opmerking

De bestemming “Water-2” biedt geen mogelijkheden voor lichte horecaboten en evenementenboten terwijl dit de oude houthavens juist kan vitaliseren.

Antwoord

Het beleid is erop gericht om horeca te concentreren in de horecaconcentratiegebieden. Om die reden is op het water geen horeca toegestaan. De wijzigingsbevoegdheid voor horeca is niet van toepassing op het water, omdat horeca op het water gelet op de mogelijke geluidoverlast ongewenst is.

9.3 Opmerking

De kop van de Silodam is bestemd als “Verkeer”. Dit zou “Verkeer-verblijfsgebied” moeten zijn, omdat dit meer mogelijkheden biedt een aantrekkelijke verblijfsplek te maken.

Antwoord

Omdat dit deel van de Silodam voor autoverkeer toegankelijk is en blijft, blijft de bestemming “Verkeer”. Deze bestemming staat overigens het realiseren van een aantrekkelijke verblijfsplek niet in de weg.

9.4 Opmerking

Verwacht wordt dat de Houthaven een goede plek is om hotels te realiseren.

Antwoord

Met toepassing van de algemene wijzigingsbevoegdheid kan bij onder andere de bestemmingen “Gemengd-2” en “Gemengd-3” een hotel worden toegestaan.

9.5 Opmerking

Verwacht wordt dat de Oude Houthaven ook een geschikte plek is voor evenementen.

Antwoord

In het bestemmingsplan is daar nu nog niet van uitgegaan.

9.6 Opmerking

De Robinsonade wordt ook ter hoogte van de Houthavens gerealiseerd. Dat staat nog niet in de toelichting.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de toelichting hierop aangevuld.

9.7 Opmerking

Een eventuele luchtbrug tussen de Silodam en de bebouwing aan het Barentszplein wordt niet genoemd in het bestemmingsplan. Een dergelijke voetgangersluchtbrug wordt in de Goud voor Hout plannen wel genoemd, vooral om de drukke Van Diemenstraat te overbruggen.

Antwoord

Een brug over de Van Diemenstraat is op grond van dit bestemmingsplan mogelijk.

9.8 Opmerking

Voor het oostelijk deel van de Oude Houthaven is aangegeven dat hier “planontwikkeling” van toepassing is. De plannen van Goud van Hout gaan uit van tijdelijke vaartuigen. Woonschepen zijn veelal niet tijdelijk. Verzocht wordt derhalve geen woonschepen toe te staan.

Antwoord

De mogelijkheid voor de woonschepen in de Oude Houthaven is al op grond van een andere zienswijze geschrapt, zie onder 8.1 en 8.3

10. Brede school Zeeheld / HVO Roggeveen

Indiener zienswijze: R. Mol en N. Breedveld (bewonerscommissie oudbouw Zeeheldenbuurt)

10.1 Opmerking

Bezwaar wordt gemaakt tegen de mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt om een dakopbouw te realiseren op het schoolgebouw aan de Roggeveenstraat 14. Het betreft een mooi orde-2 pand waar dakopbouwen architectonisch ongewenst zijn. Daarnaast neemt een dakopbouw veel licht weg uit de straat en het binnenterrein. De straat is in de huidige situatie al druk door spelende kinderen en verkeersbewegingen door het halen en brengen. Als de school groeit doordat er een dakopbouw wordt gerealiseerd en er meer leerlingen op school kunnen zijn, wordt de druk op de openbare ruimte nog groter.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de verbeelding aangepast, waarbij dakopbouwen alleen nog zijn toegestaan op het nieuwbouwdeel, aan de zijde van de Van Diemenstraat.

10.2 Opmerking

Het pand van HVO / Roggeveen is deels bestemd als “Wonen” en deels als “Gemengd-3”. Dit laatste is niet conform de huidige situatie. Daarnaast wil HVO/Querido op termijn verhuizen naar meer kleinschaligere woonvormen. Een woonwerkgebouw / broedplaats kan in de toekomst tot de mogelijkheden behoren. Staat het bestemmingsplan dit toe?

Antwoord

Binnen de bestemming “Wonen” is zowel beroep als bedrijf aan huis toegestaan, zodat de woonwerkwoonvormen zijn geregeld. Daarnaast is de huidige functie (begeleid en beschermd wonen) mogelijk. In het bouwdeel met de bestemming “Gemengd-3” zijn maatschappelijke functies gevestigd, zodat de bestemming in overeenstemming is met de huidige situatie.

11. Barentszstraat 243-245

Indiener zienswijze: R.L. Mol, P.N. Breedveld

11.1 Opmerking

In het bestemmingsplan zijn deze panden bestemd als “Wonen” met de aanduiding “(sgd-1)”. Op 20 april heeft het stadsdeel echter het besluit genomen om de bedrijfsruimten om te zetten naar woonruimte (OLO 341827).

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de verbeelding aangepast, waarbij de aanduiding (sgd-1) is geschrapt, zodat uitsluitend wonen is toegestaan, conform de vergunning.

12. Vaargeul voor zeevaart en beroepsvaart

Indiener zienswijze: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat

12.1 Opmerking

Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland is vaarwegbeheerder van het in en nabij het plangebied gelegen vaargeul van het afgesloten IJ. Dit water maakt onderdeel uit van het hoofdvaarwegennet (hoofdtransportas en is onderdeel van de zeehaventoegang). Het Centraal nautisch beheer (CNB) voert het nautisch beheer uit namens Rijkswaterstaat. Ook is Rijkswaterstaat waterbeheerder (waterkwaliteit en waterkwantiteit) van het Noordzeekanaal en de daarmee in open verbinding staande wateren zoals de in het plangebied gelegen Houthaven. De vaargeul van het IJ is onderdeel van de hoofdtransportas en heeft een belangrijke functie voor de scheepvaart (zeevaart en binnenvaart CEMT VIb). Het gebied met de bestemming Water-1 ligt voor een deel in de vaargeul. In de bestemming "Water-1" van de planregels ontbreekt bij de bestemmingsomschrijving de bestemming vaargeul voor zeevaart en beroepsvaart. Verzocht wordt om de vaargeul op de verbeelding weer te geven.

Antwoord

In artikel 2.1.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is geregeld dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een Rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, rekening wordt gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor onder andere de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte. Het bestemmingsplan gaat voor het IJ uit van de bestaande situatie, dus wordt voldaan uit de bepalingen van het Barro. Naar aanleiding van de zienswijze is voor de volledigheid het begrip "vaargeul voor zeevaart en beroepsvaart" toegevoegd in de bestemmingsomschrijving van de bestemming "Water-1".

12.2 Opmerking

Op de landtong van de Westerdoksdijk (bestemming "Verkeer") wil Rijkswaterstaat, indien nodig, scheepvaarttekens of andere aanwijzingen voor de scheepvaart kunnen plaatsen. De benodigde bouwhoogte is maximaal 12 meter.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze zijn de planregels hierop aangepast door in de bestemming "Verkeer" en "Verkeer-verblijfsgebied" dergelijke bouwwerken toe te staan.

12.3 Opmerking

In paragraaf 2.2 van de toelichting ontbreekt nog een beschrijving van het Beheer- en ontwikkelplan van de Rijkswateren 2010-2015.

Antwoord

Voor zover relevant voor dit bestemmingsplan is de toelichting aangevuld.

12.4 Opmerking

In hoofdstuk 5.6 van de Toelichting ontbreekt Rijkswaterstaat Dienst Noord-Holland als waterbeheerder van het Noordzeekanaal en de daarmee in open verbinding staande wateren zoals de in het plangebied gelegen Houthaven.

Antwoord

Voor zover relevant voor dit bestemmingsplan is de toelichting aangevuld.

12.5 Opmerking

Verzocht is om in de regels en in de toelichting de vrijwaringzone vaarweg met de relevante afmetingen te verwerken.

Antwoord

Voor zover relevant voor dit bestemmingsplan is de toelichting aangevuld.

13. Elektriciteitsvoorziening Westzaanstraat 2

Indiener zienswijze: Liandon B.V.

13.1 Opmerking

Op het perceel Westzaanstraat 2 staat een 50/10Kv station. Het gebouw is bestemd als “Gemengd-3” en het omliggende erf als “Groen”. Echter, het gehele kadastrale perceel 1712 is in gebruik als nutsvoorziening, ook het plantsoen (ondergrondse nutsvoorziening). Verzocht is het gehele kadastrale perceel 1712 te bestemmen als “nutsvoorziening”.

Antwoord

Naar aanleiding van de zienswijze is de verbeelding hierop aangepast door het kadastrale perceel te bestemmen als “Bedrijf – nutsvoorziening”. Omdat op een deel van het kadastrale perceel een openbare groen- en speelvoorziening is gerealiseerd, zijn deze functies met bijbehorende bouwwerken opgenomen in de bestemming “Bedrijf – nutsvoorziening”.

14. Nautische aspecten bestemmingsplan

Indiener zienswijze: Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

14.1 Opmerking

Het IJ valt volgens het Basisnet Water onder de zwarte categorie. Dat betekent onder ander een plasbrandaandachtsgebied van 25 meter landinwaarts vanaf de waterlijn. Nieuwe kwetsbare bestemmingen binnen deze zone zijn alleen toegestaan na een zorgvuldige afweging van de risico's.

Antwoord

Binnen 25 meter vanaf de oevers van het IJ worden geen nieuwe kwetsbare bestemmingen toegestaan.

14.2 Opmerking

In de bestemming “Verkeer” zijn ook voorzieningen toegestaan om duurzame energie op te wekken. Gevraagd is of hiermee ook windturbines zijn toegestaan. Als dat zo is, zouden deze op minimaal 50 meter vanaf de rand van de vaarweg mogen worden gerealiseerd, tenzij kan worden aangetoond dat de windmolens op kortere afstand geen hinder voor het scheepvaart opleveren.

Antwoord

De maximum toegestane bouwhoogte binnen de bestemming “Verkeer” bedraagt 6 meter, dat is ongeveer de hoogte die nodig is voor straatverlichting en vergelijkbare bouwwerken. Windturbines hebben gelet op de stedelijke omgeving een grotere bouwhoogte dan 6 meter nodig om voldoende windvang te hebben en worden feitelijk niet mogelijk gemaakt. De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

14.3 Opmerking

In de bestemmingen “Verkeer”, “Water-1”, “Water-2” en “Water-3” worden waterbouwkundige kunstwerken toegestaan. Verzocht wordt om, voor zover het water ligt in het IJ of de Oude Houthaven, voor de bouw van steigers, remmingswerken, afmeervoorzieningen, kades en bruggen op te nemen dat bouwen alleen is toegestaan

als dit vanuit nautisch oogpunt veilig is en vooraf advies is ingewonnen bij de nautische beheerder, het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.

Antwoord

De vaargeul is in beheer bij Rijkswaterstaat, het nautisch beheer wordt door het CNBN verzorgd, waar de gemeente Amsterdam onderdeel van uitmaakt. Eventuele waterbouwkundige werken zullen derhalve alleen door de waterbeheerder of het stadsdeel worden gerealiseerd. De opmerking is niet overgenomen.

15. Monumenten en archeologie

Indiener zienswijze: Gemeente Amsterdam, bureau Monumenten en Archeologie

15.1 Opmerking

Geadviseerd is de ordekaart als bijlage bij het bestemmingsplan te voegen.

Antwoord

De ordekaart is reeds bij het ontwerpbestemmingsplan als bijlage bij de regels gevoegd.

15.2 Opmerking

Geadviseerd is om voor alle orde 1 en 2 een sloopvergunningstelsel op te nemen waarbij advies aan BMA moet worden gevraagd. De reden hiervan is dat sinds 1 april 2012 voor de activiteit slopen alleen nog een meldingsplicht bestaat.

Antwoord

Het sloopvergunningstelsel is van oudsher in de wetgeving opgenomen om te voorkomen dat gebouwen zouden worden gesloopt zonder dat het zeker was dat er nieuwe bebouwing voor terug zou komen. Daarmee werden “gaten” in de bebouwing voorkomen. Dat is in onderhavig bestemmingsplan niet aan de orde. De sloopvergunning is niet bedoeld om monumentale panden te beschermen. Voor de Rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten geldt op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning wijzigingen aan een monument aan te brengen of het monument te slopen. Het opnemen van een sloopvergunningstelsel is dus niet nodig. Voor de bescherming van waardevolle, maar niet-monumentale, panden bestaat de mogelijkheid om, buiten het bestemmingsplan om, de monumentenstatus aan te vragen.

15.3 Opmerking

In de toelichting is aangegeven dat de gemeentelijke monumenten op de kaart zijn weergegeven, maar dat klopt niet.

Antwoord

Dat is inderdaad niet correct, alleen de Rijksmonumenten zijn op de verbeelding weergegeven. De toelichting is hierop aangepast.

15.4 Opmerking

De hoogte van de eerste bouwlaag is gesteld op minimaal 3,50 meter. BMA vraagt of het in alle situaties wenselijk is om dit zo dwingend op te leggen. Als de omliggende panden een lagere verdiepingshoogte hebben, kan het om architectonische redenen wenselijk zijn een begane grondlaag te realiseren die lager is dan 3,50 meter. Verzocht wordt om de regels op dit punt te nuanceren.

Antwoord

De opmerking is niet overgenomen, omdat het wenselijk is om bij nieuwbouw een flexibele invulling van de begane grondlaag mogelijk te maken. Door het voorschrijven van de verdiepingshoogte is de ruimte in ieder geval qua hoogte geschikt voor diverse functies.

15.5 Opmerking

In paragraaf 3.1 wordt melding gemaakt van het belang van de kappen in de 19^e eeuwse ring. Verzocht wordt dit aan te vullen met de 20^e eeuwse gordel.

Antwoord

De toelichting is hierop aangepast.

15.6 Opmerking

Geadviseerd is om paragraaf 5.8.2 (Cultuurhistorie) te hernoemen naar “bovengrondse cultuurhistorie”.

Antwoord

De toelichting is hierop aangepast.

15.7 Opmerking

Geadviseerd wordt om de hoogteverschillen van de Spaarndammerdijk in het bestemmingsplan vast te leggen.

Antwoord

De Spaarndammerdijk is een primaire waterkering. Het afgraven van grond is op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap niet toegestaan. Dit hoogteverschil kan daarom niet ook in het bestemmingsplan worden geregeld.

5.12 Handhaving

Een bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. Tegen een overtreding van het bestemmingsplan moet in beginsel handhavend worden opgetreden.

Er kan tegen overtredingen van bestemmingsplannen strafrechtelijk en bestuurlijk worden opgetreden. In de planregels is een algemene verbodsbepaling opgenomen met de strekking dat het verboden is om de gronden en de gebouwen te gebruiken in strijd met de bestemming. Daarnaast zijn er specifieke vormen van verboden gebruik opgenomen in dit bestemmingsplan. Overtreding van deze verbodsbepalingen levert een strafbaar feit op. De gemeente is daarnaast bevoegd om bestuurlijk op te treden tegen handelen in strijd met het bestemmingsplan. Dit kan door het toepassen van bestuursdwang en het opleggen van een last onder dwangsom. Dit is geregeld in de Algemene wet bestuursrecht.

Het handhavingsinstrumentarium van de gemeente is door de wijziging van de Woningwet aangescherpt, waarbij gemeenten verplicht worden om een handhavingbeleidsplan vast te stellen en jaarlijks verslag te doen van het gevoerde handhavingsbeleid. Vooruitlopend op deze wettelijke verplichting heeft het stadsdeel Westerpark in 2006 het Handhavingsbeleidsplan bouwregelgeving 2006 vastgesteld, waarin de kaders en prioriteiten van het te voeren handhavingsbeleid zijn geformuleerd. In dit beleidsplan is ten aanzien van bestemmingsplannen gesignaleerd dat veel van deze plannen verouderd zijn en dringend toe zijn aan actualisering. Het beleidsplan bevestigt dat toezicht op het gebruik van de bestemmingsplannen nodig is in het belang van de ruimtelijke kwaliteit en goede leefomgeving in het stadsdeel.

De basis voor een goed functionerend handhavingsbeleid wordt gevormd door een adequate inventarisatie van de bestaande situatie van het bestemmingsplangebied. Het betreft dan concreet een inventarisatie van het gebruik van de grond en van de bebouwing. Hiermee wordt ook voorkomen dat later discussie ontstaat of het gebruik of de bebouwing al dan niet valt onder de overgangsbepalingen van het bestemmingsplan.

Voor de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt heeft de volgende inventarisatie plaatsgevonden. Er heeft allereerst een buiteninventarisatie plaatsgehad waarbij alle niet-woonfuncties (zoals detailhandel, kantoren etc.) op bouwblokniveau zijn vastgelegd. Daarnaast zijn de bouwhoogtes van de gebouwen geïnventariseerd en wordt een apart onderzoek verricht naar

de aanwezige garages in het plangebied. Een bijzonder onderwerp hierbij zijn de binnenterreinen, waarvan het handhavingsbeleidplan heeft gesteld dat “het groen houden” van deze binnenterreinen één van de prioriteiten is. Vanwege praktische bezwaren is ervan afgezien om alle binnenterreinen daadwerkelijk te betreden en ter plekke alle bebouwing te inventariseren. Een dergelijk diepgravend onderzoek zou ook een te groot beslag op de beschikbare capaciteit leggen en ondoenlijk zijn. Er is in eerste instantie gekozen voor een inventarisatie aan de hand van de kadastrale gegevens en van luchtfoto's. Indien deze gegevens daartoe aanleiding geven wordt gericht ter plaatse onderzoek verricht naar de aanwezige bebouwing en worden maten en hoogtes daarvan opgenomen. Hiermee kan ook voor de binnenterreinen een redelijk actuele inventarisatie van de relevante (vergunningsplichtige) bebouwing in de binnenterreinen worden bereikt.

Handhavingsmaatregelen op grond van het bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden zijn niet aan de orde, omdat dit bestemmingsplan geen functies en bebouwing beoogt weg te bestemmen. De inventarisatie is dan ook met name nuttig als “nulmeting”, voor het geval van toekomstige overtredingen van het plan, omdat het stadsdeel dan beschikt over een inventarisatie van de bebouwing en gebruik ten tijde van het ter visie leggen van het ontwerp bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan legt in het kader van het handhavingsprogramma van het stadsdeel dan ook een basis voor een preventieve handhaving.

Tot slot is voor een adequate handhaving van bestemmingsplannen van belang dat deze duidelijk en goed toetsbaar zijn. In dat verband is bij het opstellen van dit bestemmingsplan gebruik gemaakt van een eenduidig begrippenkader en van uniforme bestemmingsnamen, waarbij gebruik is gemaakt van landelijke DURP-standaard (SVBP2008). Deze standaardisering kan interpretatieverschillen en misverstanden bij de burger voorkomen en draagt in die zin ook bij aan de preventieve handhaving van het bestemmingsplan.

6. TOELICHTING OP DE WERKING VAN HET BESTEMMINGSPLAN

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

6.1 Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden 2008 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld. Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (plankaart) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven. Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan. Als ondergrond voor de plankkaart is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankkaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankkaart weergegeven.

6.2 Regels

Standaarden

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen. Ingevolge de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, moeten de regels van een bestemming als volgt opgebouwd en benoemd worden:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Ontheffing van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Ontheffing van de gebruiksregels;

- Omgevingsvergunning voor het aanleggen
- Omgevingsvergunning voor het slopen;
- Wijzigingsbevoegdheid.

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

6.3 Toelichting per artikel

Bedrijf – nutsvoorziening

Het 50/10Kv station aan de Westzaanstraat 2 is bestemd als “Bedrijf – nutsvoorziening”. Toegestaan zijn nutsvoorziening en de daarbij behorende onbebouwde ruimten ten behoeve van parkeren en groen. De bouwvlakken zijn afgestemd op de huidige bebouwing, waarbij op de gehele kavel tevens ondergrondse gebouwen zijn toegestaan ten behoeve van de nutsvoorzieningen. De begrenzing van de bestemming is afgestemd op de huidige eigendomssituatie (kadastrale grens). Een deel van het kadastrale perceel is openbaar toegankelijk en ingericht als groenvoorziening en speelvoorziening. Deze functies zijn om die reden met bijbehorende bouwwerken mogelijk gemaakt binnen de bestemming.

Gemengd-1

Het winkelconcentratiegebied en het horecaconcentratiegebied zijn bestemd als “Gemengd-1”. Detailhandel en consumentverzorgende dienstverlening is in alle panden op de begane grond toegestaan. Voor de panden die behoren tot het horecaconcentratiegebied (veelal de hoekpanden aan de Spaarndammerstraat) geldt dat daarnaast horeca categorie 3 (café) en horeca categorie 4 (restaurant) op de begane grond, de kelder en het souterrain is toegestaan.

Voor andere niet woonfuncties, zoals kantoren, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen geldt dat deze alleen zijn toegestaan op de plekken waar ze ten tijden van het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan waren gerealiseerd. Uitbreiding van dergelijke functies is in het winkelconcentratiegebied niet gewenst, aangezien er wordt gestreefd om in het winkelconcentratiegebied de detailhandel te concentreren. Hetzelfde geldt voor woningen op de begane grond: de bestaande woningen worden gerespecteerd, nieuwe woningen worden op de begane grond niet toegestaan.

De bestaande horecazaken in de panden buiten het horecaconcentratiegebied zijn nader aangeduid, waarbij uitsluitend horeca is toegestaan die qua hinder inpasbaar is in het gemengde stedelijke gebied, zijnde categorie 3 en 4. Voor fastfood (categorie 1) geldt een terughoudend beleid, deze zijn alleen toegestaan op de huidige locatie. Nachtzaken (horeca categorie 2) zijn niet toegestaan. De horeca is daarnaast in oppervlakte beperkt tot maximaal 200 m² per horecazaak.

Voor de winkels is een maximum bruto vloeroppervlak opgenomen van 250 m², met een ontheffingsmogelijkheid tot 400 m². Om te voorkomen dat er teveel supermarkten komen die de overige winkels kunnen verdringen is bepaald dat er maximaal 2 supermarkten van ieder maximaal 1.000 m² zijn toegestaan.

Ten aanzien van kinderopvangvoorzieningen (buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal) geldt dat alleen de bestaande vestigingen zijn toegestaan. De reden hiervoor

is dat dergelijke voorzieningen geluidgevoelige functies zijn. Daarom zijn nieuwe kinderopvangvoorzieningen alleen toegestaan via de algemene wijzigingsbevoegdheid).

Zoals in de horecanota is beschreven is er in het winkelconcentratiegebied meer vraag naar extra horeca om de winkelfunctie te ondersteunen. In het bestemmingsplan is daarom voorzien in maximaal 5 extra horecazaken. Omdat er nu nog geen concrete initiatieven voor zijn en de locatie dus nog niet vaststaat, zijn de horecazaken toegestaan na wijziging van het bestemmingsplan. Zo kan per geval worden afgewogen of de voorgenomen locatie geschikt is en niet te veel overlast voor omwonenden oplevert.

Gemengd-2

De gebouwen waar op de begane grond diverse niet-woonfuncties zitten en niet behoren tot het winkelconcentratiegebied of horecaconcentratiegebied zijn bestemd als “Gemengd-2”. Bij deze gebouwen wordt er op de verdiepingen uitsluitend gewoond. De horeca en detailhandel zijn apart aangeduid, zodat uitsluitend de bestaande vestigingen worden gerespecteerd. Voor horeca en detailhandel is het beleidsmatig om deze te concentreren in de winkel- en horeca concentratiegebieden (bestemming “Gemengd-1”).

Gemengd-3

De gebouwen waar niet wordt gewoond en over alle bouwlagen diverse niet-woonfuncties zijn gevestigd zijn bestemd als “Gemengd-3”. Dit betreft onder andere de gebouwen langs de Van Diemenstraat en het gebouw op de hoek Houtmankade / Westerpark naast de spoorbaan. In gebouw Het Veem (met kleine bedrijfsruimten voor onder andere kunstenaars) is horeca op meerdere verdiepingen toegestaan. Het volledig benutten van dit gebouw voor horeca is echter ongewenst. Daarom is het aantal en de omvang van de horecazaken beperkt.

Gemengd-4

Het pand aan de Zoutkeetsgracht 114-118 is bestemd als “Gemengd-4”. In het pand zitten zowel woningen, enkele niet-woonfuncties als een hotel. Aangezien het onwenselijk is om hotels zonder beperking of aanvullende procedure door de hele buurt mogelijk te maken, is gekozen voor deze aparte bestemming.

Gemengd-5

Het pand aan de Spaarndammerstraat 460 is bestemd als “Gemengd-5” (voormalige kerkgebouw). Naast de bestaande functies (zalenaccommodatie en dansschool) zijn op de begane grond winkels en dienstverlening toegestaan, net als bij de andere panden aan de Spaarndammerstraat.

Groen

Groene en autovrije openbare ruimte is bestemd als “groen”. Gebouwen zijn daarbij in beperkte mate toegestaan, uitsluitend ten dienste van de bestemming. Nutsgebouwen zijn weliswaar op grond van het Besluit omgevingsrecht vergunningvrij (tot 15 m²), maar het bestemmingsplan staat grotere nutsgebouwen toe (tot 25 m²) dan de vergunningsvrije gebouwen.

Horeca

Aan de Spaarndammerdijk bevindt zich een hotel (Golden Tulip Art hotel). De bestaande bebouwing is daarbij vastgelegd. Een deel van de begane grond wordt gebruikt als entree van het Brediusbad. Dit deel is voorzien van de aanduiding “gemengd”.

Maatschappelijk 1, 2 en 3

De maatschappelijke voorzieningen in het gebied zijn bestemd als “Maatschappelijk-1”, “Maatschappelijk-2” of “Maatschappelijk-3”. Het enige verschil tussen de bestemmingen “Maatschappelijk-1” en “Maatschappelijk-2” is dat bij “Maatschappelijk-2” ook geluidgevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Dit zijn medische en onderwijsvoorzieningen.

Het politiebureau aan de Houtmankade is bestemd als “Maatschappelijk-3”. Op de verdiepingen zijn woningen gerealiseerd.

In het brugwachtershuis naast Van Diemenstraat 420 is naar aanleiding van een zienswijze van de gemeente Amsterdam een hotel mogelijk gemaakt. Gelet op de beperkte omvang van het brugwachtershuis is een dergelijke functie inpasbaar.

Recreatie 1 en 2

Het Brediusbad is bestemd als “Recreatie-1”. Daarbij zijn de bestaande voorzieningen en functies vastgelegd. De volkstuinen aan de Spaarndammerdijk zijn bestemd als “Recreatie-2”. Naast een verenigingsgebouw is per volkstuin een berging toegestaan van maximaal 35 m².

Tuin-1

De privétuinen zijn bestemd als “Tuin”. Qua bebouwing zijn alleen de bouwwerken toegestaan die op grond van het Besluit omgevingsrecht zonder omgevingsvergunning zijn toegestaan. Daarnaast zijn grotere vergunningsplichtige gebouwen alleen toegestaan indien deze ten tijde van het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan waren gerealiseerd.

Tuin-2

De semiopenbare binnenterreinen hebben een vergelijkbare ruimtelijke kwaliteit als het openbaar groen, al zijn deze terreinen alleen voor de omwonenden zichtbaar. Omdat deze semiopenbare binnenterreinen niet kunnen worden beschouwd als tuin zijn de bepalingen uit het Besluit omgevingsrecht ten aanzien van vergunningvrij bouwen hier niet van toepassing. In het bestemmingsplan is daarom voor deze binnenterreinen een zelfde bouwregeling opgenomen als het openbaar groen. Daarbij zijn privébergingen niet toegestaan, wel ondermeer groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen en kunstobjecten.

Verkeer en Verkeer-verblijfsgebied

De straten waar autoverkeer is toegestaan zijn bestemd als “Verkeer”. Openbare ruimte waar geen autoverkeer is toegestaan is bestemd als “Verkeer-verblijfsgebied”. Gebouwen zijn alleen toegestaan ten dienste van de bestemming. Hiermee worden ondermeer gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en speelvoorzieningen bedoeld. Nutsgebouwen zijn weliswaar op grond van het Besluit omgevingsrecht vergunningvrij (tot 15 m²), maar het bestemmingsplan staat grotere nutsgebouwen toe (tot 25 m²) dan de vergunningvrije gebouwen.

In de beide verkeersbestemmingen zijn daarnaast (overeenkomst het onherroepelijke paraplubestemmingsplan) kiosken ten behoeve van detailhandel en horeca toegestaan. Hiervoor gelden wel voorwaarden ten aanzien van de inpasbaarheid van de gebouwen, onder andere op het gebied van stedenbouw en verkeersveiligheid.

Scootsafes (om scootmobiel in te stallen) zijn in dit bestemmingsplan onder bepaalde voorwaarden als recht toegestaan binnen de bestemmingen “Verkeer-verblijfsgebied” en “Verkeer”. Plaatsing binnen andere bestemmingen zoals “Groen” zijn in principe niet gewenst. Voor specifieke gevallen kan het echter toch inpasbaar zijn, in die gevallen kan gebruik worden gemaakt van de algemene afwijkingsregels.

Het Stenen Hoofd is bestemd als “Verkeer-verblijfsgebied”. De kop van het Stenen Hoofd is conform de huidige situatie bestemd als “Water-1”. Op het Stenen Hoofd zijn horeca-kiosken toegestaan met een gezamenlijk oppervlakte van maximaal 100 m². Daarbij is bepaald dat deze minimaal 5 meter uit de oever moeten worden gebouwd, vanwege de ecologisch waardevolle kades (hoofdgroenstructuur). Daarnaast mogen de horeca-kiosken met bijbehorende terrassen alleen binnen 30 meter vanaf de straat (bestemming “Verkeer”) worden gerealiseerd. Evenementen zijn op het Stenen Hoofd conform de huidige situatie toegestaan. Hierbij worden maximaal 40 grotere (maximaal 1.500 bezoekers) toegestaan. Daarnaast mag op maximaal 45 dagen per jaar de ruimte worden gebruikt voor tentoonstellingen.

Water-1, Water-2 en Water-3

De verschillende waterbestemmingen onderscheiden zich van elkaar door de soort vaartuigen die er een ligplaats mogen hebben. In het bestemmingsplan is geregeld dat binnen de waterbestemmingen zowel waterhuishoudkundige voorzieningen (zoals dammen, dijken, etc) als waterbouwkundige kunstwerken (zoals bruggen, remmingswerken, steigers, kades, etc) zijn toegestaan.

Water-1

In de bestemming “Water-1” zijn in principe geen ligplaatsen toegestaan, op enkele ligplaatsen voor pleziervaartuigen en een jachthaven in de Le Mairegracht na. Deze zijn afzonderlijk aangeduid. De jachthaven mag maximaal 20 ligplaatsen herbergen. Dit maximum is gesteld, omdat een jachthaven zonder beperking in aantal ligplaatsen MER-beoordelingsplichtig is.

Het grootste deel van de Oude Houthaven is bestemd als “Water-1”. Steigers zijn daarbij conform de huidige situatie toegestaan. Om te voorkomen dat het open karakter van de Oude Houthaven verloren gaat, is in het bestemmingsplan voor de steigers een bebouwingspercentage opgenomen, op grond waarvan naast de bestaande steigers in beperkte mate nieuwe steigers mogen worden gebouwd. Aan de zijde van de woningen aan de Van Diemenstraat is een zone aangeduid waar geen steigers zijn toegestaan.

Water-2

In “Water-2” (onder andere delen van de Oude Houthaven, aan de zijde van de Silodam) zijn ligplaatsen voor woonboten, binnenvaartschepen, chartervaart en dienstvaartuigen toegestaan.

Water-3

In “Water-3” zijn alleen ligplaatsen voor binnenvaartschepen toegestaan, met uitzondering van de Haparandadam, waar ook bedrijfsvaartuigen en dienstvaartuigen zijn toegestaan. Ook het café restaurant Pont 13 is nader aangeduid.

Wonen

De panden waar in hoofdzaak wordt gewoond en geen onderdeel zijn van het winkel- of horecaconcentratiegebied zijn bestemd als “Wonen”. In de huidige situatie wordt de Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt gekenmerkt door een zekere mate van functiemenging. Op veel plekken zijn niet-woonfuncties op de begane grond gerealiseerd. Het is net als in Westerpark Zuid beleidsmatig wenselijk dat deze bedrijfsruimten behouden blijven en niet worden omgezet naar woonruimte. In het bestemmingsplan is daarom bepaald dat daar waar niet-woonfuncties op de begane grond zitten, de begane grond uitsluitend hiervoor mag worden gebruikt. Het omzetten naar een woning op de begane grond is daarmee niet mogelijk. Op deze wijze blijven de bedrijfsruimten behouden.

Bij een aantal bouwblokken is conform de notitie “Verdichten in bestemmingsplan Spaarndammers en Zeehelden” in het bestemmingsplan de realisatie van een dakopbouw mogelijk gemaakt. Bij smalle straten (<20 meter) moet deze dakopbouw minimaal 3 meter van de dakrand aan de straatzijde worden gerealiseerd. Bij bredere straten geldt deze eis niet. In alle gevallen geldt dat de dakopbouw alleen mag worden gerealiseerd als deze in één keer in de hele architectonische eenheid wordt gerealiseerd. Op deze manier wordt een rommelig dakenlandschap (de ene woning wel een dakopbouw en de andere niet) voorkomen.

Woongebied

Het terrein van de Spaarndammerschool, welke zal verhuizen naar de Houthaven, wordt herontwikkeld tot woningbouwlocatie, waarbij net als de rest van de buurt enige mate van functiemenging wordt toegestaan. Zo zijn maximaal twee bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en horeca toegestaan. Rond de gebouwen wordt een tuin gerealiseerd, waarbij het op een deel is toegestaan is om een in- en uitrit naar de ondergrondse parkeergarage te realiseren. Op deze wijze blijft er voldoende ruimte tussen de nieuwbouw en de bestaande bouw. Het bouwvlak is tevens afgestemd op de gewenste stedenbouwkundige opzet, waarbij de oorspronkelijke blokverkaveling weer wordt hersteld en het Spaarndammerplantsoen weer wordt verbonden met de Krommeniestraat.

Om te kunnen voorzien in parkeergelegenheid op eigen terrein is bepaald dat in pandige parkeervoorzieningen zijn toegestaan op de begane grond. Intussen worden ook de mogelijkheden onderzocht voor de bouw van een parkeergarage voor buurtbewoners onder de nieuwbouw van de Spaarndammerschool. Omdat hiervan de haalbaarheid nog moet worden onderzocht (zowel op financieel als milieukundig gebied) is de ondergrondse parkeergarage pas toegestaan na wijziging van het bestemmingsplan.

Gemengd – Uit te werken

Voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen is een Strategienota vastgesteld waarin drie mogelijke ontwikkelingsrichtingen zijn beschreven. Deze moeten nog worden uitgewerkt in een definitieve programmatische en stedenbouwkundige opzet. Gelet hierop is ervoor gekozen om voor het Domela Nieuwenhuisplantsoen een uit te werken bestemming (artikel 3.6 Wro) op te nemen. Voordat een bouwvergunning verleend kan worden, moet het dagelijks bestuur eerst een uitwerkingsplan vaststellen. Daarbij moeten de kaders worden aangehouden, die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. De kaders hebben betrekking op de toegelaten functies (woningen, hotel, horeca in de plint, parkeren ondergronds) en enkele bouwregels (maximum bebouwingspercentage 40%, maximum bouwhoogte 20 meter). In het kader van het uitwerkingsplan moet nog een aantal onderzoeken worden uitgevoerd, zoals akoestisch onderzoek, flora- en faunaonderzoek, onderzoek naar de gevolgen van de parkeerkelder op de waterhuishouding, etc.

Dubbelbestemming archeologische waarde

Voor verschillende delen van het plangebied geldt dat op grond van het historische gebruik van het gebied er een hoge of lage kans is dat er archeologisch waardevolle elementen worden aangetroffen als er grondroerende werkzaamheden plaatsvinden. Er zijn drie dubbelbestemmingen waarbij bij “Waarde – archeologie 1” er sprake is van een hoge archeologische verwachting waarbij al bij grondroerende werkzaamheden van meer dan 50 m² of 0,5 meter onder maaiveld nader onderzoek nodig is. Bij “Waarde – archeologie 3” is nader onderzoek pas nodig bij grondroerende werkzaamheden vanaf 100 m² of 3 meter onder maaiveld.

De dubbelbestemmingen regelen dat, ter bescherming van eventuele archeologisch waardevolle elementen, er in een aantal gevallen nader archeologisch onderzoek gedaan

moet worden. Dit betreft een inventariserend veldonderzoek, waarbij onder meer proefsleuven worden gegraven.

In de dubbelbestemmingen zijn niet alleen bepalingen opgenomen voor bouwwerkzaamheden, maar ook voor werkzaamheden niet zijnde bouwen. Hiervoor moet in een aantal gevallen een omgevingsvergunning voor het aanleggen (voorheen aanlegvergunning) worden aangevraagd.

Dubbelbestemming waterkering

Onder de Spaarndammerdijk ligt een primaire waterkering. Deze is voorzien van een dubbelbestemming. In de Keur zijn nadere bepalingen opgenomen ter bescherming van de waterkering. Het is op grond van jurisprudentie niet toegestaan om in een bestemmingsplan zaken te regelen die ook al in andere regelgeving is opgenomen, in dit geval de Keur. In het bestemmingsplan is daarom volstaan met een dubbelbestemming, waarbij uitsluitend is aangegeven dat het een waterkering betreft.

Algemene wijzigingsbevoegdheden

Gelet op het karakter als gemengd stedelijk gebied is het beleidsmatig wenselijk om onder bepaalde voorwaarden extra economische functies aan het gebied toe te voegen. Het is op grond van jurisprudentie en rechtszekerheid echter niet mogelijk om een groot aantal niet-woonfuncties (zoals hotels en andere horeca, winkels, bedrijven, etc) als recht in het bestemmingsplan toe te laten. Voor de burger is dan onduidelijk waar precies een dergelijke functie kan komen. Het is daarom noodzakelijk om een besluit- en afwegingsmoment in te bouwen. In het bestemmingsplan is dit gedaan door een groot aantal niet-woonfuncties toe te staan na wijziging van het bestemmingsplan. Hiervoor moet een procedure worden doorlopen, welke is beschreven in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Daarbij is het mogelijk voor omwonenden om zienswijzen in te dienen en beroep aan te tekenen bij de Raad van State.

In de algemene wijzigingsregels zijn onder bepaalde voorwaarden de volgende extra economische functies in het hele plangebied toegestaan in de plint (begane grond) van gebouwen:

- 50 horecazaken van maximaal 200 m² per horecazaak;
- 5 hotels met een gezamenlijk aantal kamers van maximaal 500;
- 10 winkels van maximaal 250 m² per winkel;
- 50 bedrijven, kantoren of maatschappelijke voorzieningen van maximaal 200 m² per bedrijf / kantoor / maatschappelijke voorziening;
- kinderopvangvoorzieningen, maximaal één per bouwblok.

Zoals in de horecanota is aangegeven wordt de wijzigingsbevoegdheid terughoudend toegepast bij horeca categorie 1 (fastfood) omdat daar al veel vestigingen van zijn in dit deel van de stad. Bij de afweging of er wordt meegewerkt aan de wijzigingsprocedure wordt beoordeeld of de horecazaak van categorie 1 een aanvulling is op het reeds bestaande aanbod.

Ten aanzien van kinderopvangvoorzieningen is geregeld dat er maximaal één per bouwblok is toegestaan. De achtergrond van deze bepaling is dat een kinderopvangvoorziening met een buitenruimte die doorgaans in het binnenterrein is gelegen, kan zorgen voor geluidsoverlast bij de omliggende woningen door de spelende kinderen. Omdat het woon- en leefklimaat kan worden aangetast als er teveel kinderdagverblijven per bouwblok zijn, is bij de wijzigingsbevoegdheid bepaald dat er per bouwblok maar één is toegestaan.

Met een bouwblok wordt een reeks gebouwen rondom een binnenterrein (al dan niet – gedeeltelijk – openbaar). Omdat een bouwblok soms niet helemaal aaneengesloten is gebouwd, is in de definitie bepaald dat het gaat om een aaneengesloten reeks gebouwen, danwel een reeks gebouwen die moeten worden beschouwd als een bouwblok. Op de

afbeelding is aangegeven wat er in dit bestemmingsplan onder wordt verstaan. De zwarte lijnen geven de grenzen van het bouwblok weer.

