

Weespertrekvaart Midden



Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Algemeen	9
1.2	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Beschrijving van het plangebied	11
2.2	Geschiedenis van het plangebied	12
2.3	Geldend planologisch kader	12
2.4	Bevoegdheidsverdeling	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Regionaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	21
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	21
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	23
Hoofdstuk 5	Verkeer en parkeren	25
5.1	Algemeen	25
5.2	Beleid, wet- en regelgeving	25
5.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	26
5.4	Conclusies	27
Hoofdstuk 6	MER	29
6.1	Algemeen	29
6.2	Beleid, wet- en regelgeving	29
6.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	29
6.4	Conclusies	29
Hoofdstuk 7	Geluid	31
7.1	Algemeen	31
7.2	Beleid, wet- en regelgeving	31
7.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	32
7.4	Conclusie	39
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	41
8.1	Algemeen	41
8.2	Beleid, wet- en regelgeving	41
8.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	41
8.4	Conclusie	42
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	43
9.1	Algemeen	43
9.2	Beleid, wet- en regelgeving	43
9.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	45
9.4	Conclusie	49

Hoofdstuk 10	Milieuzonering	51
10.1	Algemeen	51
10.2	Beleid, wet- en regelgeving	51
10.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	52
10.4	Conclusie	52
Hoofdstuk 11	Bodem	53
11.1	Algemeen	53
11.2	Beleid, wet- en regelgeving	53
11.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	54
11.4	Conclusie	54
Hoofdstuk 12	Water	55
12.1	Algemeen	55
12.2	Beleid, wet- en regelgeving	55
12.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	57
12.4	Conclusie	58
Hoofdstuk 13	Natuur en Landschap	59
13.1	Algemeen	59
13.2	Beleid, wet- en regelgeving	59
13.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	60
13.4	Conclusie	60
Hoofdstuk 14	Luchthavenindelingbesluit	61
14.1	Algemeen	61
14.2	Beleid en regelgeving	61
14.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	61
14.4	Conclusie	62
Hoofdstuk 15	Cultuurhistorie en archeologie	63
15.1	Algemeen	63
15.2	Beleid, wet- en regelgeving	63
15.3	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	65
15.4	Conclusie	70
Hoofdstuk 16	Duurzaamheid	71
Hoofdstuk 17	Juridische planbeschrijving	73
17.1	Algemeen	73
17.2	Artikelgewijze toelichting	73
17.3	Handhaving	76
Hoofdstuk 18	Economische uitvoerbaarheid	77
Hoofdstuk 19	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	79
19.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	79
Bijlagen bij toelichting		81
Regels		83
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	85
Artikel 1	Begrippen	85

Artikel 2	Wijze van meten	95
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	97
Artikel 3	Bedrijf	97
Artikel 4	Groen	99
Artikel 5	Verkeer - 1	100
Artikel 6	Verkeer - 2	101
Artikel 7	Water	102
Artikel 8	Wonen - Voorlopig	103
Artikel 9	Leiding - Gas	105
Artikel 10	Waarde - Archeologie 1	107
Artikel 11	Waarde - Archeologie 2	108
Artikel 12	Waarde - Archeologie 3	109
Artikel 13	Waterstaat - Waterkering	110
Hoofdstuk 3	Algemene regels	111
Artikel 14	Anti-dubbeltelregel	111
Artikel 15	Algemene bouwregels	112
Artikel 16	Algemene gebruiksregels	113
Artikel 17	Algemene afwijkingsregels	114
Artikel 18	Algemene wijzigingsregels	115
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	114
Artikel 19	Overgangsrecht	114
Artikel 20	Slotregel	115
Bijlagen bij regels		119

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voor u ligt het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden. Dit bestemmingsplan geeft concrete invulling aan het ruimtelijke beleid voor dit gedeelte van stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam. Het geeft aan op welke gronden welke functies zijn toegestaan en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Om een aantal redenen is het gewenst en zelfs noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Weespertrekvaart Midden op te stellen, namelijk:

- de geldende bestemmingsplannen zijn ouder dan tien jaar en moeten, conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro), worden geactualiseerd;
- diverse bouwplannen, die zijn gerealiseerd door middel van een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), moeten in een passende bestemmingsregeling worden opgenomen;
- voor een goede toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning is er behoefte aan een actueel bestemmingsplan voor Weespertrekvaart Midden.

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Het nieuwe bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden is in hoofdzaak een conserverend bestemmingsplan. Uitgangspunt daarbij is datgene positief te bestemmen wat onherroepelijk is vergund en voor het overige de bestaande situatie vast te leggen.

Het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden zal de komende tien jaar het toetsingskader zijn voor het verlenen van omgevingsvergunningen. Vooruitlopend op de aanpassing van de bestemmingsplannen kan eventueel via een afwijkingsbesluit medewerking aan een specifieke ontwikkeling worden verleend.

1.2 Leeswijzer

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

De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken, uitkomsten 3.1.1. overleg) bij de bestemmingsplanregeling. De toelichting is geen wettelijk onderdeel van het bestemmingsplan, maar wel een belangrijk te raadplegen stuk bij de toepassing en interpretatie van de verbeelding en de planregels.

In de hoofdstukken 2 Plankader en 3 Beleidskader wordt het algemene kader weergegeven. In hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader volgt een beschrijving van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. De omgevingsaspecten die onder andere betrekking hebben op verkeer, milieu en de veiligheid komen aan de orde in de hoofdstukken 5 tot en met 16. In hoofdstuk 17 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. Hoofdstuk 18 gaat in op de economische uitvoerbaarheid en hoofdstuk 19 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro.).

De beantwoording van zienswijzen wordt in een aparte nota opgenomen, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Daarnaast zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied Weespertrekvaart Midden maakt onderdeel uit van het noordelijk deel van het bedrijvengebied Amstel Business Park gelegen in het stadsdeel Oost.

Het plangebied bestaat uit twee delen die als volgt zijn begrensd:

- Het oostelijk deel omvat het bedrijventerrein en de studenthuisvesting Wenckehof dat aan de noordzijde wordt begrensd door de Weespertrekvaart langs de bedrijvenstrook ter hoogte van de nr's 43A t/m 43D, de H.J.E. Wenckebachweg; aan de westzijde door de gracht van de Penitentiaire Inrichting Overamstel Amsterdam; aan de zuidzijde door de studenthuisvesting ter hoogte van de nr's 2762 t/m 2998 en aan de oostkant door de H.J.E. Wenckebachweg en de bedrijvenstrook ter hoogte van de nr's 53L t/m Z.
- Het westelijk deel omvat de spoorweg en het spoorwegtalud van de spoorlijn Amsterdam Amstel-Utrecht, aan de noordzijde begrensd door het metrostation Spaklerweg en aan de zuidkant globaal ter hoogte van de H.J.E. Wenckebachweg.

Het plangebied sluit aan op de bestemmingsplannen (eerste partiële herziening) Kop Weespertrekvaart, Weespertrekvaart Zuid en Weespertrekvaart West.



De ligging van het plangebied Weespertrekvaart Midden in Amsterdam Oost.

2.2 Geschiedenis van het plangebied

Het plangebied Weespertrekvaart Midden bevindt zich in de Groot Duivendrechtse Polder, het gebied ten zuiden van de Watergraafsmeer aan de oostzijde van de Amstel. Deze polder maakte deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. Deze polder werd in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk een opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafsmeer, en in het westen en noorden door de Amstel. In het zuiden lag de gemeente Ouder-Amstel waartoe de gehele polder tot 1921 behoorde.

De ontginning van dit gebied vond in de 12^{de} en 13^{de} eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 meter. Aan de kopse kant verrezen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing.

In de Groot Duivendrechtse Polder waren er van tijd tot tijd problemen met de waterstand, onder andere door het hogere peil van de Amstel, de drooglegging en verkaveling van het Watergraafsmeer (aan de noordgrens van het plangebied) en Bijlmermeer in het begin van de 17^{de} eeuw en door de waterafvoer van de aangrenzende polders. In 1639 gaven de Staten van Holland en Westfriesland dan ook toestemming om de Groot Duivendrechtse Polder te bedijken en nieuwe molens te bouwen, waarna in de polder door drie molens de waterstand op het gewenste peil werd gehouden. Op dat moment werd de Ringsloot om de Watergraafsmeer omgevormd tot de Weespertrekvaart. Dergelijke vaarten vormden belangrijke schakels in het vervoersnetwerk van Amsterdam.

De opening van het Rhijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht, leidde ertoe dat de polder werd doorsneden. Tegen het eind van de 19^{de} eeuw heeft het plangebied een nog overwegend landelijk karakter. Met de opening van het Merwedekanaal (later Amsterdam-Rijnkanaal) in 1893 kwam een einde aan de (bovenlokale) transportfunctie van de Weespertrekvaart (en de Vecht). Sindsdien is er nog wel vrachtvaart naar de industrieterreinen van Weesp en Diemen. De recreatievaart voert nu echter de boventoon. De oude trekvaart is nu een snelle en aantrekkelijke vaarroute tussen de populaire watergebieden van de Amstel en de Vecht. Oorspronkelijk liep de trekvaart rechtdoor tot aan de Amstel. Tijdens de aanleg van de spoordijk is er een kortere verbinding naar de Amstel gemaakt. Het noordelijke deel van de trekvaart is in de jaren '90 gedempt bij de ontwikkeling van de Omval en is nu als voet- en fietspad in gebruik.

Het huidige plangebied Weespertrekvaart Midden maakt deel uit van het industrieterrein Weespertrekvaart. Voor dit terrein was reeds in 1942 een deelplan vastgesteld, maar de invulling ervan duurde dusdanig lang dat er sprake is van een gelijktijdige ontwikkeling met industrieterrein Amstel ten westen van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. De grond lag nog gedeeltelijk op polderpeil en deze terreinen werden vanaf het begin van de jaren zestig ontwikkeld, waarbij de H.J.E. Wenckebachweg de voornaamste verkeersader werd. De verkaveling van de kleinschalige industrie is gedeeltelijk gebaseerd op de loop van de Weespertrekvaart.

De Penitentiare Inrichting Overamstel Amsterdam is een duidelijk herkenbaar stedenbouwkundig element, maar valt buiten het plangebied. Haaks op de Wenckebachweg is sinds 2005 het studentencomplex Wenckehof verrezen. Binnen het plangebied is dit complex de voornaamste stedenbouwkundige ontwikkeling van de afgelopen decennia.

2.3 Geldend planologisch kader

Voor het plangebied Weespertrekvaart Midden zijn de vigerende bestemmingsplannen verouderd. De vigerende bestemmingsplannen zijn:

- Bestemmingsplan 'Industriegebied Weespertrekvaart', 1986;
- Bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West', 1997.

In het bestemmingsplan 'Industriegebied Weespertrekvaart' worden voor het Weespertrekvaart Middengebied zes bestemmingen genoemd: 'Doelinden van handel en bedrijf' specifiek aangewezen voor bedrijfsvoorzieningen', 'Openbaar groen', 'Verkeersareaal', 'Spoorwegen en spoorweginrichtingen' en 'Waterweg/gracht'. In de Toelichting van het bestemmingsplan 'Industriegebied Weespertrekvaart' wordt aangegeven dat in het plangebied alle soorten "schone" bedrijven zijn toegestaan zoals industriële, ambachtelijke, verzorgende, garage- en vervoersbedrijven,

groothandelsbedrijven en -toonzaal. Het maximum aantal bouwlagen is twee en de maximum bouwhoogte 15 meter. Verder is maximaal één dienstwoning per bedrijfsvestiging toegestaan met een maximum vloeroppervlak van 200 m².

Het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' heeft voornamelijk betrekking op de Penitentiare Inrichting Overamstel Amsterdam. Doel van het bestemmingsplan was de penitentiare capaciteit uit te breiden door aan de oostkant een bedrijvenstrook te bestemmen als 'Maatschappelijke doeleinden'.

De maximale bouwhoogte van de nieuwbouw is 17 meter. De nieuwbouw is niet gerealiseerd. Ter plaatse bevindt zich momenteel de tijdelijke studenthuisvesting, het Wenckehof. Het betreft 1000 studentenwoningen die middels een tijdelijke vrijstelling (artikel 17 procedure WRO) voor de duur van 5 jaar tot 2012 mogelijk zijn gemaakt. Vervolgens heeft de gemeente Amsterdam met toepassing van artikel 19 WRO medewerking verleend de woningen tot 2015 te laten staan.

Door het plangebied loopt een hoofdtransportleiding van de Gasunie. De bebouwingsvrije zone aan weerszijden van de gasleiding bedraagt 20 meter.

Het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden vervangt bovengenoemde bestemmingsplannen voor de gronden die binnen de grens van dit bestemmingsplan zijn gelegen.

2.4 Bevoegdheidsverdeling

Bij besluit van de gemeenteraad van 13 juli 2005 is het gebied Overamstel, waar Weespertrekvaart Midden een onderdeel van uitmaakt, aangewezen tot grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bij de centrale stad blijven. De gronden zijn in erfpacht uitgegeven.

Hoofdstuk 3 **Beleidskader**

3.1 **Rijksbeleid**

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

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (vastgesteld op 13 maart 2012) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De ontwerp SVIR heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

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

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

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

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

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

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

Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving opgenomen.

In het voorliggende bestemmingsplan spelen deze rijksbelangen geen rol.

3.1.3 **Nationaal Milieubeleidsplan 4**

Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van het Nationaal Milieubeleidsplan 4 zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn. In hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 1 november is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

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

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

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

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

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

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

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen.

Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie.

Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Het voorliggende bestemmingsplan betreft "bestaand bebouwd gebied" in de zin van de verordening.

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland twee milieudoelen geformuleerd:

- het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- het stimuleren van duurzame ontwikkeling zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

Om die doelen te bereiken voert de provincie activiteiten uit op acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, klimaat en energie, licht en donkerte, geluid, geur en lucht. Bij afval draait het bijvoorbeeld om intensiever toezicht op afvalstromen. Onder geluid valt onder andere het verder terugdringen van geluidhinder, door het opstellen van zonebeheerplannen voor bedrijventerreinen. Het milieubeleidsplan is de basis voor de handhaving en vergunningverlening ingevolge de Wet Milieubeheer. De provincie stelt tweejarige uitvoeringsprogramma's op waarin de uitvoering meer in detail zal worden vastgelegd.

3.2.4 Beleid Externe Veiligheid

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

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

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid. In hoofdstuk 9 wordt meer concreet ingegaan op de externe veiligheidsaspecten.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

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

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd.

3.3.2 Plabeka

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e Noordvleugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.

De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkelt tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

De mogelijkheden voor kantoren zijn in dit plan dusdanig beperkt, dat deze passen binnen de regionale afspraken.

3.3.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

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

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen. In hoofdstuk 8 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit in relatie tot dit bestemmingsplan.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

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

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

Het bestemmingsplan is verder in overeenstemming met de Structuurvisie opgesteld.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Het plangebied wordt aan alle kanten begrensd door structuren van formaat. Aan de westzijde bevindt zich de spoorlijn en aan de oostzijde de Weespertrekvaart. Het plangebied wordt doorsneden door het complex van de Penitentiaire Inrichting Overamstel Amsterdam.

Bebouwing

In het plangebied is de aanwezige bebouwing sterk gerelateerd aan de functies waardoor het gebied vanwege de bebouwing in afzonderlijke eenheden kan worden opgedeeld en er van een duidelijke samenhang geen sprake is. De belangrijkste eenheden zijn:

Bedrijfshuisvesting

De bedrijfshuisvesting bestaat hoofdzakelijk uit vrijstaande panden in laagbouw en is geconcentreerd langs de Weespertrekvaart. De volgende typen bedrijven zijn in het plangebied gevestigd:

- Autobedrijven zoals verhuur en schadeherstel
- Media-, entertainment- en reclamebureaus
- Creatieve industrie zoals video- en filmproductie en muziek
- enkele ICT bedrijven en vestigingen van groothandels- en bouwbedrijven

De bedrijven in het plangebied krijgen de bestemming 'Bedrijf'.

Studentenhuisvesting

Aan de H.J.E. Wenckebachweg is in 2005 een tijdelijk grootschalig studentencomplex (het Wenckehof) verrezen met 1000 containerwoningen. Binnen het complex zijn een eetcafé en een supermarkt gevestigd. De bebouwing van de studentenhuisvesting heeft zich mooi aangepast aan het profiel van de weg. De huisvesting is tijdelijk en wordt bestemd als 'Wonen - Voorlopig'.



De tijdelijke studentenhuisvesting aan de H.J.E. Wenckebachweg

Wegenstructuur

De structuur van het plangebied wordt bepaald door de centraal in het plangebied gelegen ontsluitingsweg de H.J.E. Wenckebachweg die het gebied verbindt met het noordelijk gelegen gebied

rond het Amstelstation en aan de zuidkant de bedrijventerreinen van het Amstel Business Park. De weg heeft een karakteristiek slingerend profiel dat doorloopt naar het oeverpark aan de Amstel. De overige wegen in het plangebied ontsluiten de bedrijvenstroken en lopen veelal dood op de trekvaart. De interne ontsluitingswegen kennen een sober en doelmatig standaardprofiel. De wegen worden bestemd als 'Verkeer - 1'. Het deel van de spoorweg van de spoorlijn Amsterdam Amstel-Utrecht dat binnen dit bestemmingsplan valt, krijgt de bestemming 'Verkeer - 2'.

Groen - en waterstructuren

De groenstructuur van het plangebied bestaat uit de kleinschalige stukjes groen aan de noordoostzijde van het plangebied nabij het bedrijventerrein; het talud langs de spoorweg en een strook tussen de studentenhuisvesting en de 'gevangenisgracht'.

Er zijn twee typen waterstructuren in het plangebied. Enerzijds de Weespertrekvaart en de verschillende insteekhavens en anderzijds een deel van de 'gevangenisgracht' die als een gesloten geheel functioneert met een zuidelijke uitloper.

De openbare gebruikswaarde van de groen- en waterstructuren scoort laag. Deels heeft dit met de kwaliteit te maken en deels met de toegankelijkheid van de oevers. De waterstructuren hebben de bestemming 'Water', de groenstructuren worden bestemd als 'Groen'.



De Weespertrekvaart

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Door de uiteenlopende functies en de daaraan gerelateerde gebouwenstructuur functioneren binnen het plangebied afzonderlijke deelgebieden. Dit zal de komende planperiode niet veranderen. De bestaande gebouwstructuur wordt in dit bestemmingsplan opgenomen. Dit geldt eveneens voor de bestaande groen- en waterstructuren.

Hoofdstuk 5 Verkeer en parkeren

5.1 Algemeen

Door de uitvoering van de plannen in heel Overamstel treden veranderingen op in het verkeersbeeld ten opzichte van de autonome ontwikkelingen (de meest waarschijnlijke toekomst als de plannen niet worden uitgevoerd). Op sommige plaatsen wordt het drukker, op andere plaatsen is er juist minder verkeer.

Het plangebied grenst direct aan de deelgebieden binnen het project Overamstel die een transformatie ondergaan. Binnen het bestemmingsplangebied Weespertrekvaart Midden worden echter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen de planperiode.

5.2 Beleid, wet- en regelgeving

5.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

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

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

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

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

5.2.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit december 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden is niet in strijd met de hoofdlijnen van het beleid.

5.2.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

Het locatiebeleid is in 2008 vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' komt het structuurplan uit 2003 te vervallen. De daarbij behorende aanvullende toetsingskaders zijn, al dan niet na (gedeeltelijke) herziening en actualisering, in de Structuurvisie geïntegreerd. Eén daarvan betreft de nota 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008).

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt.

Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie 2040 en overige relevante beleidsnota's.

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is het locatiebeleid opgesteld.

A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) en B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen.

Op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor A- en B-locaties te worden vertaald in de 'regels'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een projectbesluit.

5.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Openbaar vervoer

In het Programma van Eisen Openbaar Vervoer Amsterdam van de stadsregio Amsterdam geldt de norm dat alle woon- en werkadressen in principe binnen 400 meter van een halte liggen.

Het hele plangebied ligt op loopafstand van metrostation Spaklerweg. Daarnaast is het circa 15 minuten lopen naar het Amstelstation. Het station is vanuit het plangebied bereikbaar via de Spaklerweg.

Voet- en fietsverkeer

Het beleidskader fietsparkeren (Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Amsterdam, 2007) biedt het kader waarbinnen de gemeente Amsterdam fietsparkeervoorzieningen realiseert en maatregelen neemt om het gebruik van stallingen te bevorderen. De gemeente Amsterdam geeft een hoge prioriteit aan de fiets als vervoersalternatief.

In het structuurplan is een hoofdnet fiets vastgelegd. Het plangebied heeft geen fietspaden die deel van het hoofdnet fiets uitmaken. In het plangebied zijn de fiets- en voetverbindingen fijnmaziger dan die van de auto, met als doel om het fietsen en lopen voor de korte afstanden te stimuleren.

Op de kop van Overamstel net buiten het plangebied, waar de Weespertrekvaart afbuigt naar de Amstel, komen belangrijke fietsroutes bij elkaar, namelijk de verbinding naar de binnenstad langs de Weesperzijde, de verbinding naar de Amstelscheg via de Korte Ouderkerkerdijk, de route langs de Weespertrekvaart richting de Diemerscheg, de verbinding via de Kruislaan naar Nieuwe Diep en tenslotte de verbinding via de Wenckebachweg naar Duivendrecht.

Nieuwe verbindingen voor het voet- en fietsverkeer worden net buiten het plangebied gerealiseerd. Met deze verbindingen is de Weespertrekvaart geen barrière meer tussen Overamstel en Watergraafsmeer.

Autoverkeer

Het plangebied ligt gunstig ten opzichte van de uitvalswegen van Amsterdam. Via de H.J.E. Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg is men snel op de A10 en vervolgens de A2 (Utrecht), A4 (Den Haag) of de A1 (Amersfoort). In het noorden van het gebied verbindt een smal viaduct de Wenckebachweg met de Spaklerweg. Het viaduct is ongeveer 7 meter breed. Als gevolg van de transformatie van de Kop Weespertrekvaart zal de H.J.E. Wenckebachweg veranderen in een 30 km weg en zal de verkeerscirculatie anders geregeld gaan worden. Verkeersstudies naar aanleiding van de transformatieopgave in het projectgebied Overamstel laten zien dat de verkeerstoename in de Kop Weespertrekvaart zeer beperkt zal zijn en nauwelijks gevolgen heeft voor het wegennet.

Binnen het plangebied is het autoverkeer beperkt tot bestemmingsverkeer. Er zal nadrukkelijk geen ruimte worden gegeven voor extra autoverkeer.

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad, terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd. Volgens het locatiebeleid is het plangebied Weespertrekvaart Midden een B-locatie. Gezien de centrale ligging van het gebied en de goede OV-bereikbaarheid geldt op basis van het beleid voor zowel kantoren als bedrijven een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo (= 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen).

De transformatie en verdichting van het plangebied Overamstel van werk naar woon/werkgebied zal tot meer verkeer leiden. Voor de planperiode tot 2030 is voor Overamstel een MER opgesteld. Ten behoeve van de MER is verkeersonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1 van deze toelichting). Binnen het plangebied Weespertrekvaart Midden worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waardoor er geen extra verkeer vanuit het plangebied gegenereerd zal worden. Op termijn (na 2023) zal het aantal mogelijke ontsluitingspunten in het projectgebied Overamstel verminderen met één door het wegvallen van de verbinding tussen de Spaklerweg en de Wenckebachweg noord. Daarnaast zal de huidige Nuonweg worden omgevormd tot de Amstelstroomlaan die aansluit op de stadstraat (het huidige A-2 tracé). In oostelijke richting wordt de Amstelstroomlaan doorgetrokken om het plangebied Weespertrekvaart Midden en Kop Weespertrekvaart te ontsluiten, waardoor het verkeer op de Wenckebachweg richting de S111 minder wordt. Deze ontwikkelingen vinden echter na deze bestemmingsplanperiode plaats.

5.4 Conclusies

In het kader van verkeer en parkeren zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingplan binnen de planperiode, aangezien geen ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die extra verkeer genereren.

Hoofdstuk 6 MER

6.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken.

6.2 Beleid, wet- en regelgeving

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r.. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wm en in het Besluit milieueffectrapportage 1994. In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven.

6.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is geen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst (Mer-plicht) behorend bij het Besluit m.e.r. een m.e.r.-plicht geldt. Het bestemmingsplan is een overwegend conserverend plan, aangezien de functies c.q. activiteiten als het ware opnieuw worden vastgelegd in dit bestemmingsplan. Voor het projectgebied Overamstel waar het plangebied Weespertrekvaart Midden onderdeel van uitmaakt is een MER opgesteld vanwege ontwikkelingen binnen de andere deelgebieden. In de milieueffectrapportage is het plangebied Weespertrekvaart Midden aangeduid als deelgebied 4b waarbinnen geen ontwikkelingen plaatsvinden.

6.4 Conclusies

Voor het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden bestaat geen plicht tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Geluidshinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm) zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Met het inwerkingtreden van de Crisis en Herstel wet (CHW) is het door wijziging van de Wgh mogelijk om voor situaties die betrekking hebben op industrielawaai en wegverkeerslawaai ook hogere waarden vast te stellen (en te toetsen) in de procedure voor een uitwerkings- of wijzigingsplan. In het geval dat er geen hogere waarde wordt vastgesteld bij het moederplan kan worden volstaan met een meer globale akoestische beschouwing waarin in ieder geval wordt onderbouwd dat de gewenste wijzigings- en/of uitwerkingsbevoegdheid akoestisch mogelijk is.

7.2 Beleid, wet- en regelgeving

7.2.1 Wet geluidhinder

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

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

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

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a, lid 6, Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh). Verder dient, in het geval van onthefving op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Swung - 1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh in werking getreden. Swung staat voor Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. Deel 1 is opgenomen in het nieuwe hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar. Concreet betekend dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten die op 100 meter uit de weg liggen, 4 meter boven maaiveld). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn, kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

7.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In het navolgende wordt nader ingegaan op de aspecten industrielawaai, railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai.

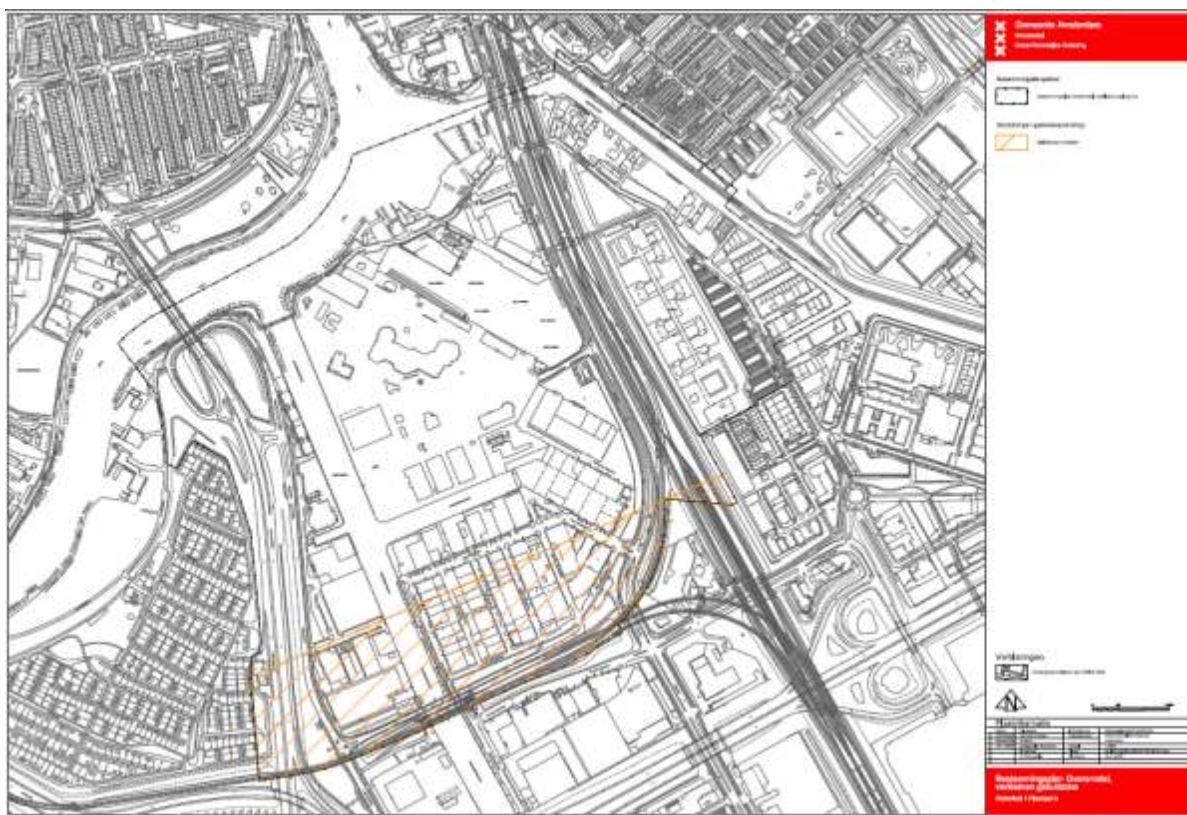
Industrielawaai

Op grond van de Wet Geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen (artikel 40 Wgh), waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Een industrieterrein, in de zin van de Wet geluidhinder, is een terrein waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid van vestiging van inrichtingen, behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, insluit. Dit zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit (Staatblad 1993, 50), de zogenaamde grote lawaaimakers. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zwaar belast wordt.

Het deel van het bedrijventerrein Amstel Bussinespark ten zuiden van de rijksweg A10 (Amstel II) is een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Het overige gedeelte van het bedrijventerrein noch het bedrijventerrein Overamstel is als zodanig bestemd.

Rond dit industrieterrein ligt een geluidzone. Deze geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 26 april 1990, nr. 90.010170. In het bestemmingsplan 'Overamstel verkleinen geluidzone, vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 18 november 2009, nr. 679, is deze geluidzone aangepast. Daarbij is de zonegrens ten noorden van de metrolijn komen te liggen.

Het plangebied Weespertrekvaart Midden ligt door de herziening van de geluidzone geheel buiten de zone van het industrieterrein.



Kaart. Ligging van de nieuwe geluidzone

Railverkeerslawai

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. De zonebreedtes van landelijke spoorwegen zijn vastgesteld op een zonekaart.

Aan de westzijde van plangebied ligt de spoorweg Amsterdam Amstel-Utrecht. De spoorbaan is gelegen op een talud met een hoogte van circa 5 meter ten opzichte van het plaatselijke maaiveld. Het traject heeft een zone van 500 meter aan weerszijde van de spoorbaan.

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
	Buitennorm	Buitennorm	Binnennorm
Woning	55	68	33

Tabel. Geluidshidernormen railverkeerslawai bij nieuwbouw Lden

De voorkeursgrenswaarde van het railverkeer bedraagt 55 dB. Onder bepaalde voorwaarden kan een hogere grenswaarde worden toegekend tot maximaal 68 dB.

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidzone van het spoor, zodat voor dit aspect toetsing aan de Wet geluidhinder behorende besluiten nodig is. Binnen de zone is akoestisch onderzoek verplicht als geluidsgevoelige bestemmingen zijn gepland zoals woningen, scholen en medische voorzieningen. Dit bestemmingsplan voorziet niet in deze mogelijkheden, zodat de onderzoeksverplichting vervalt. De

bestaande woonbebouwing mag gehandhaafd worden vanwege bestaande rechten. Ten behoeve van de MER Overamstel is voor de verschillende deelgebieden opnieuw akoestisch onderzoek verricht (zie bijlage 2 van deze toelichting). Onderstaande kaart geeft de geluidsbelasting ten gevolge van het spoorweglawaai weer voor de situatie in 2023.



Kaart. Referentie situatie 2023 spoorwegverkeer

Wegverkeerslawaai

Op grond van artikel 74 Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidszones waarbinnen de geluidsbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

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

De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken. In onderstaande tabel is de breedte van geluidszones langs rijwegen aangegeven.

Aantal rijstroken	geluidszones buitenstedelijk gebied	geluidszones stedelijk gebied
Weg met één of twee rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met drie of vier rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	600 meter	-

Tabel. Breedte van geluidszones langs autowegen

Ten westen van het spoortraject Amsterdam Amstel-Duivendrecht – buiten het plangebied - ligt de Spaklerweg. De Spaklerweg is een 50 km/uur weg en heeft twee rijstroken. In het plangebied ligt de H.J.E. Wenckebachweg. De functie van de H.J.E. Wenckebachweg is een ontsluitingsweg van het plangebied. De H.J.E. Wenckebachweg is in het bestemmingsplan grotendeels als 30 km/uur weg geprojecteerd.

Een belangrijk deel van het plangebied valt binnen de geluidszone van de Spaklerweg. Binnen deze geluidszone worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toegestaan. De bestaande bebouwing mag gehandhaafd worden.

Ten behoeve van de MER Overamstel is akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. Op onderstaande kaart zijn de belastingen weergegeven.



Kaart. Referentie situatie 2023 wegverkeer

Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm. Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan de gemeente slechts een hogere waarde vaststellen voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting (art. 110a lid 6 Wgh en artikel 1.5 Bgh). Het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden maakt geen ontwikkelingen van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk.

Cumulatie

Wanneer een woning (of ander geluidsgevoelig gebouw) is gelegen in de buurt van meerdere geluidsbronnen en derhalve valt binnen twee of meer aanwezige of toekomstige geluidszones moet bij het akoestisch onderzoek dat op basis van de Wet geluidshinder moet worden uitgevoerd tevens onderzoek worden gedaan naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Daarbij moet tevens worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen (art. 110f Wgh). Eerst moet worden vastgesteld of sprake is van een relevante blootstelling door meerdere bronnen. Dit is het geval als de voorkeurswaarde van de onderscheiden bronnen wordt overschreden

Op basis van artikel 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2006 is in hoofdstuk 2 van bijlage I een speciale rekenmethode opgenomen voor de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidsbronnen. Voor de toepassing van deze rekenmethode moet de geluidsbelasting bekend zijn van elke bron, berekend volgens het voor de betreffende bron geldende voorschrift. De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidshinder bij wegverkeerslawaaai toe te passen aftrek wordt bij deze rekenmethode niet toegepast.

Ten behoeve van de MER Overamstel is akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsbelasting ten gevolge van meerdere geluidsbronnen. Op onderstaande kaart zijn de gecumuleerde belastingen weergegeven.



Kaart. Referentie situatie 2023 gecumuleerd

Beleid Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder

In november 2007 heeft college van B&W van de gemeente Amsterdam het beleid vastgesteld, op grond waarvan hogere waarden worden beoordeeld en vastgesteld. Hierin is onder andere opgenomen dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde dienen te krijgen. Aan deze stille zijde kunnen dan bij voorkeur de verblijfsruimten zoals woon- en slaapkamers worden gerealiseerd. Woningen die gerealiseerd worden met een zogenaamde 'dove' gevel dienen altijd een stille zijde te krijgen, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Dit is in het plangebied van toepassing op de tijdelijke studentenhuisvesting. Het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden maakt echter geen nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen mogelijk.

7.4 Conclusie

In het kader van industrie-, railverkeer- en wegverkeerslawaaï zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingplan.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn. Dit bestemmingsplan maakt echter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, er bestaat zodoende geen aanleiding om een onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren.

8.2 Beleid, wet- en regelgeving

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in onder meer de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Ook projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

Om versnippering van nibm-projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie artikel opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot een maximum van 1.000 meter). In het Besluit nibm is bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de nibm-regeling zouden kunnen vallen.

8.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Zoals hiervoor is aangegeven moeten ruimtelijke plannen vanuit de regelgeving voor luchtkwaliteit worden getoetst op de gevolgen voor luchtkwaliteit. In de regelgeving zijn ondergrenzen gesteld aan de omvang van een ruimtelijk project, waarvoor een luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt de bestaande situatie vastgelegd. Hieruit kan worden afgeleid dat er geen sprake is van gevolgen voor de luchtkwaliteit. Om deze redenen hoeft er geen onderzoek naar de gevolgen van het ruimtelijk besluit voor de luchtkwaliteit te worden uitgevoerd.

8.4 Conclusie

In het kader van luchtkwaliteit zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan, aangezien geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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

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

Voor het plangebied zijn de volgende risicobronnen relevant:

- hogedruk aardgasleiding;
- vervoer gevaarlijke stoffen.

In paragraaf 9.3 worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

9.2 Beleid, wet- en regelgeving

9.2.1 Inleiding

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

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

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld weergeeft wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Naast de kans moet echter ook het mogelijk effect van een ongeval worden betrokken in besluitvorming.

Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

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

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden.

De regels voor toetsing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor en water liggen vast in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar. Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Het ministerie werkt aan het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (BTEV) worden voor dit Basisnet - in lijn met het BEVI - de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd. Het BTEV zal voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen het invloedsgebied van een transportroute, een verantwoording groepsrisico verplichten.

9.2.3 Hogedruk aardgasleidingen

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

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

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

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

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekking tot 4 meter aan weerszijden voor buisleidingen voor aardgas met een druk tussen 16 en 40 bar) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteit en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

9.2.4 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

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

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

De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied.

Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde. De afweging voor een (toename van een) overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek beslispoint aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar extra bescherming van beperkt zelfredzame personen. Ongevalsscenario's met brandbaar zoals LPG en buisleidingen zijn snelle scenario's die minder mogelijkheden geven voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarom stelt het uitvoeringsbeleid dat nieuwe objecten specifiek bedoeld voor beperkt zelfredzame personen gesitueerd moeten worden buiten de 100%-letaliteitsgrens van ongevallen met brandbaar gas. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afschermdende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

Amsterdam definieert minder zelfredzame personen vanuit externe veiligheid als personen die niet over het fysieke en/of verstandelijke vermogen beschikken om zichzelf in veiligheid te brengen in geval van een calamiteit. De volgende personen/groepen worden in ieder geval als minder zelfredzaam gedefinieerd:

- kinderen onder 12 jaar;
- zieken;
- bejaarden;
- gehandicapten

Uitdrukkelijk worden niet bedoeld objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar deze groepen ook aanwezig kunnen zijn.

De 100% letaliteitsgrens ligt op de volgende afstand van de verschillende risicobronnen in het gebied:

- 100% letaliteit LPG spoor is 100 meter;
- 100% letaliteit betreffende aardgasleidingen is 80 meter

Indien er economische of maatschappelijke gewichtige redenen zijn en de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een object bedoeld voor minder zelfredzame personen worden gesitueerd binnen de 100% letaliteitsgrens van LPG. Een dergelijke afweging wordt als specifiek beslispoint binnen het ruimtelijke proces aan het bestuur of verantwoordelijk bestuurder ter besluitvorming worden voorgelegd.

9.2.5 Vuurwerkbesluit

Op 1 maart 2002 is het Vuurwerkbesluit in werking getreden. Het besluit vervangt het Vuurwerkbesluit wet milieugevaarlijke stoffen en het Reglement gevaarlijke stoffen. Het nieuwe besluit maakt onder meer onderscheid tussen consumenten- en professioneel vuurwerk, hanteert strikte veiligheidsafstanden voor vuurwerkbedrijven in relatie tot de bebouwde omgeving en stelt scherpere eisen aan de opslag van vuurwerk.

9.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In het kader van het MER en de bestemmingsplannen voor het gebied Overamstel is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsrisico's uitgevoerd door AVIV. Onderzoek is gedaan naar de externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door de nabij gelegen transportmodaliteiten spoor, weg en hoge druk aardgasleiding. In het onderzoek zijn alle ontwikkelingen die voorzien zijn in Overamstel (minimale tot maximale variant) meegenomen.

9.3.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Ten zuiden van het plangebied ligt de rijksweg A10. Deze is onderdeel van het Basisnet Weg. Het plangebied Weespertrekvaart Midden ligt op meer dan 700 meter van de A10. LPG vervoer per weg is maatgevend voor het risico langs de A10. De effecten van een mogelijk ongeval reiken niet tot het plangebied.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen mag op het midden van de weg niet meer bedragen dan 10⁻⁶ per jaar. De verbindingbogen van het knooppunt Amstel maken geen onderdeel uit van het Basisnet Weg en hebben derhalve geen veiligheidszone. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen in Weespertrekvaart Midden.

Plasbrandaandachtsgebied

In het concept Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid) en in het Eindrapport basisnet weg is voor rijksinfrastructuur het plasbrandaandachtsgebied (PAG) geïntroduceerd. Het PAG is het gebied tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook. Ter plaatse van het plan is volgens het Eindrapport basisnet weg een PAG van toepassing op de A10. Het plangebied ligt op een afstand groter dan 30 m van de A10 en ligt daarmee buiten dit gebied.

Groepsrisico

Uit de berekeningen van het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg blijkt dat met de ontwikkelingen in gebied Overamstel het groepsrisico circa negen keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde (factor 0.102). Er is geen toename van het groepsrisico. Ontwikkelingen binnen het plangebied Weespertrekvaart Midden hebben geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

9.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort maakt onderdeel uit van het Basisnet Spoor. Hoewel er in de huidige situatie niets wordt vervoerd en er ook geen vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien op korte termijn, is er wel vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk. Potentieel LPG vervoer per spoor is maatgevend voor het risico langs het genoemde spoortraject. Slechts een deel van het plangebied Weespertrekvaart Midden ligt binnen het invloedsgebied van een mogelijk ongeval met LPG. In Basisnet Spoor is vastgelegd dat eventueel transport door Amsterdam gebeurt met 'warme BLEVE-vrije' treinen. Hiermee wordt bij eventueel vervoer de kans op een groot ongeval met LPG zoveel mogelijk gereduceerd.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico mag volgens het basisnet spoor op het midden van de spoorbundel niet meer mag bedragen dan 10⁻⁶ per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor bestemmingplan Weespertrekvaart Midden.

Plasbrandaandachtsgebied

Volgens het eindrapport Basisnet Spoor is er voor het spoortraject Duivendrecht - Amsterdam Muiderpoort geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Het plasbrandaandachtsgebied vormt daarmee geen belemmering voor bestemmingplan Weespertrekvaart Midden.

Groepsrisico

Uit de berekeningen voor het groepsrisico vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor blijkt dat bij een autonome ontwikkeling het groepsrisico, met een factor van 0.122, meer dan 8 keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde (1/ 0.122). Ontwikkeling in het plangebied Weespertrekvaart Midden dragen niet bij aan verandering van het groepsrisico. Dit is te verklaren door de afstand tussen het plangebied en de spoorbundel. Het plangebied ligt grotendeels op ruime afstand (>200 meter) van het plangebied. Buiten 100 meter van het spoor hebben ontwikkelingen al niet of nauwelijks invloed meer. Daarnaast worden in het bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

9.3.3 Buisleidingen

Binnen het plangebied Weespertrekvaart Midden liggen 16 inch, 40 bar gastransportleidingen. Voor de berekeningen van het plaatsgebonden- en groepsrisico is uitgegaan van zowel de bestaande als de nieuwe situatie.

Plaatsgebonden risico

De berekeningen hebben, voor zowel de bestaande als de nieuwe situatie, niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkelingen in het plangebied Weespertrekvaart Midden.

Groepsrisico

Uit onderstaande figuur blijkt dat het hoogste groepsrisico ten oosten van het spoor in Weespertrekvaart Midden ligt. Het groepsrisico is met meer dan een factor 6 wel ruim onder de oriëntatiewaarde. Er worden in het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het groepsrisico neemt dus niet toe en blijft dus ruim onder de oriëntatiewaarde. Aansluitend bij de regelgeving kan worden volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording waarbij wordt ingegaan op hulpverlening en zelfredzaamheid.



Kaart. Risicozone buisleidingen

9.3.4 Groepsrisicoverantwoording

Het groepsrisico neemt niet toe als gevolg van het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden. Dit komt omdat er geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. Voor weg en spoor hoeft volgens de regelgeving geen verantwoording te worden opgesteld. Volgens de regelgeving voor buisleidingen hoeft, naast de berekeningen, alleen in te worden gegaan op mogelijkheden tot hulpverlening en zelfredzaamheid.

Op basis van de risicoanalyse is door de regionale brandweer advies uitgebracht voor het plangebied. Dit advies is als input gebruikt bij het opstellen van de verantwoording. De brandweer geeft in haar advies aan dat de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen klein is maar de gevolgen kunnen groot zijn.

De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval:

Voor de bestrijding van een calamiteit is de inrichting van het gebied van belang. Naast het tijdig aanwezig zijn met voldoende materieel is tevens de bereikbaarheid in algemene zin van belang. Als uitstroming van gas plaats vindt, zal de Gasunie de leidingen inblokken. In geval van een directe ontsteking kan brandweerpersoneel in beschermde kleding de fakkel beperkt benaderen. De fakkel zelf kan niet door de brandweer geblust worden. Er wordt gewacht tot het ingeblokke leidingdeel is leeg gelopen.

De brandweer benadert een incident bovenwinds en moet derhalve van 2 verschillende windrichtingen aan kunnen rijden. Het gehele plangebied is van meerdere kanten bereikbaar. De bluswatervoorziening in het gebied zal voldoen aan het basisniveau.

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalsscenario op de omgeving beperkt kunnen worden. De brandweer geeft de volgende effectbeperkende maatregelen ter overweging.

- Mogelijkheden onderzoeken om constructie van (nieuwe) gebouwen in het effectgebied zodanig uit te voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten ongeval.
- Zorgen voor bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorziening in het plangebied om de mogelijke gevolgen van een incident te kunnen bestrijden. Minimaal voldoen aan het basisniveau zoals beschreven in de handleiding van het NVBR.

Er worden geen nieuwe objecten voorzien in dit conserverende plan. Voor voorzieningen aan gebouwen geldt verder dat hierover niet kan worden beslist in het kader van het bestemmingsplan. De bluswatervoorziening in het gebied zal voldoen aan gestelde eisen.

De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet:

Aangezien de brandweer bij een groot ongeval met een hogedruk aardgas niet kan blussen en de geneeskundige hulpverlening slachtoffers niet kan bereiken zolang het gas brand, zijn aanwezige personen binnen het effectgebied aangewezen op zelfredzaamheid. Afhankelijk van de afstand tot de het ongeval is vluchten wel of niet mogelijk. Vluchten is alleen mogelijk via een route buiten het "zicht" van de fakkel. Bijvoorbeeld achter een gebouw langs. Om de zelfredzaamheid te vergroten is het volgens de brandweer raadzaam om rekening te houden met het verhogen van de brandwerendheid van de gevels aan de zijde waarde leiding en installaties zich bevinden.

Te overwegen maatregelen in het kader van de zelfredzaamheid zijn verder volgens de brandweer voornamelijk in het kader van de communicatie gelegen:

1. Expliciete communicatie vooraf over de gevaren en hoe men moet handelen bij een (dreigende) fakkelbrand. Mensen in het effectgebied moeten immers weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt.
2. Zeker stellen dat mensen in het effectgebied snel worden gewaarschuwd bij een (dreigende) fakkelbrand.
3. Een noodplan laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigende) fakkelbrand. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.

De uitvoering van gebouwen en communicatie en noodplannen zijn niet vast te leggen in het bestemmingsplan. De inrichting van het gebied is wel zo dat mensen weg kunnen vluchten van de risicobron in het geval van een calamiteit.

9.3.5 Toetsing aan Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid gemeente Amsterdam

Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde. In onderhavig plan wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden en blijft het ver onder de oriëntatiewaarde. Het plan voldoet daarmee, behalve aan de wettelijke eisen, aan het uitgangspunt van het uitvoeringsbeleid om te streven naar groepsrisico's lager dan de oriëntatiewaarde.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar extra bescherming van beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen, ouderen en minder validen). Ongevalsscenario's bij buisleidingen zijn snelle scenario's die minder mogelijkheden geven voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarom stelt het uitvoeringsbeleid dat nieuwe objecten specifiek bedoeld voor beperkt zelfredzame personen bij voorkeur gesitueerd moeten worden buiten de 100%-letaliteitsgrens van hoge druk aardgasleidingen (in dit geval 80 meter) waardoor aardgas onder hoge druk wordt vervoerd. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afscherpende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

Voor Weespertrekvaart Midden is in dit bestemmingsplan juridisch geborgd binnen de 100% letaliteitszone van de gasleidingen geen nieuwe vestiging van objecten voor minder zelfredzamen mogelijk is. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan de uitgangspunten van het uitvoeringsbeleid van de gemeente Amsterdam.

9.4 Conclusie

Het plaatsgebonden risico als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden.

Het bestemmingsplan is niet van invloed op het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de hogedruk aardgasleidingen.

Er gelden geen specifieke aandachtspunten voor hulpverlening en zelfredzaamheid. In dit bestemmingsplan is juridisch geborgd binnen de 100% letaliteitszone van de gasleidingen geen nieuwe vestiging van objecten voor minder zelfredzamen mogelijk is. De hoogte van de externe veiligheidsrisico's zijn aanvaardbaar

Hoofdstuk 10 Milieuzonering

10.1 Algemeen

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

In het bestemmingsplan kan de afstand tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten worden vastgelegd. Het regelen van die afstand wordt ook wel milieuzonering genoemd. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving.

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

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

10.2 Beleid, wet- en regelgeving

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (VNG-publicatie) is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

- de richtafstandenlijst;
- twee omgevingstypen;
- een lijst van toelaatbare activiteiten in gemengd gebied met het oog op functiemenging.

De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Dit zijn afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied). In de bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

10.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

De toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten is in het voorliggende bestemmingsplan gekoppeld aan de bij de planregels behorende 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' die gebaseerd is op de VNG-brochure (zie bijlage 1 bij de regels). Hierin zijn de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten gerangschikt naar opklimmende milieubelasting.

Weespertrekvaart Midden is deels een bedrijventerrein.

De bedrijven in het plangebied vallen onder milieucategorie gelijk of lager dan 3.2. Voor activiteiten tot milieucategorie 3.1 geldt voornamelijk het aspect geluid. Twee bedrijven binnen het plangebied bevinden zich in categorie 3.2 vanwege het aspect verkeersaantrekkende werking:

- Poly Services Verfgroothandel, H.J.E. Wenckebachweg 49A;
- Niesing Autoschadeherstelwerkplaats, H.J.E. Wenckebachweg 51.

10.4 Conclusie

De bedrijven zijn in de huidige vorm uit een oogpunt van milieuzonering aanvaardbaar. Er zijn in dit bestemmingsplan regels opgenomen ten aanzien van de toelaatbaarheid van milieuhindercategorieën. Voor het gedeelte van het plangebied waarin het bedrijventerrein is gelegen, is bepaald dat er zich bedrijven mogen vestigen die maximaal tot milieucategorie 3.2 behoren. Er zijn in het kader van milieuzonering dan ook geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingplan.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen aan te worden getoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging moet verkennend bodemonderzoek uit worden gevoerd.

11.2 Beleid, wet- en regelgeving

Wet bodembescherming (Wbb)

De Wet bodembescherming is op 3 juli 1986 in werking getreden en bevat het wettelijk kader voor het bodembeleid. Op 1 mei 2006 is de Circulaire Bodemsanering 2006 in werking getreden (Staatscourant 2006, 83, pagina 34). Wijzigingen van de Circulaire hebben zich voorgedaan per 1 oktober 2008, per 7 april 2009 en per 3 april 2012. In de Circulaire staat de uitwerking van het saneringscriterium centraal. Het saneringscriterium is een instrument voor het bevoegd gezag waarmee zij een (schuldig) eigenaar kan verplichten tot saneren binnen een gestelde termijn. Tegelijk maakt het criterium het mogelijk om de aanpak toe te kunnen spitsen op risico's van het verontreinigde gebied. Bij vaststellen van het moment van volledige sanering wordt nadrukkelijk met economische en ruimtelijke overwegingen rekening te houden. Deze aanpak past in een beleid waarbij beheer van verontreinigde bodems voorop staat. Sanering (de meest vergaande vorm van beheer) wordt hierbij alleen opgelegd als sprake is van een ontoelaatbaar risico. Als de risico's op een effectieve manier tijdelijk weg zijn te nemen, ontstaat meer ruimte voor uitstel van de volledige sanering.

Besluit bodemkwaliteit

Het *Besluit bodemkwaliteit* en de bijbehorende *Regeling bodemkwaliteit* zijn sinds 1 juli 2008 volledig van kracht en hiermee is een nieuw beleidskader voor grondverzet in werking getreden. Het *Besluit bodemkwaliteit* is onder meer gebaseerd op de *Wet bodembescherming* en stelt milieuhygiënische voorwaarden aan de toepassing van bouwstoffen, grond en baggerspecie. Ook komt het nieuwe beleidskader tegemoet aan de wens voor meer ruimte voor lokaal maatwerk (gebiedsspecifiek beleid).

Nota Bodembeheer Amsterdam

De Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam zijn op 4 april 2012 door de gemeenteraad bestuurlijk vastgesteld. De gemeente Amsterdam wil met deze Nota Bodembeheer een praktische richtlijn bieden aan de Amsterdamse stadsdelen, gemeentelijke diensten, adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs hoe in Amsterdam het beste met vrijkomende grond en baggerspecie kan worden omgesprongen. Ook beschrijft de Nota hoe een bodemonderzoek en -sanering kan worden uitgevoerd, waarbij aan zaken als gezond verstand, kostenbesparing, milieuwinst en voldoen aan geldende wet- en regelgeving veel aandacht is besteed.

11.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Van het hele gebied is voldoende bekend over de bodemkwaliteit om het gebied onderdeel te laten uitmaken van de bodemkwaliteitskaart. De Bodemkwaliteitskaart is een bijlage van de Nota Bodembeheer. Het gebied maakt deel uit van zone 2 en is daarmee gemiddeld geschikt voor de bestemming wonen met tuin. Archiefonderzoek door DMB heeft enkele verdachte punten opgeleverd (zie bijlage PM Archiefonderzoek locatie Overamstel deelgebied 4B - Weespertrekvaart Midden te Amsterdam, 18 januari 2012). Er is echter geen bodemverontreiniging in het plangebied aanwezig die de functiedoelen onmogelijk maakt en er zijn geen onverantwoorde gezondheids- of ecologische risico's.

Het archiefonderzoek richt zich op het verleden, naar het mogelijke gevolg van vroegere activiteiten voor de milieuhygiënische bodemkwaliteit in het plangebied. Er is geen onderzoek gedaan naar actuele bodembedreigende activiteiten in het plangebied.

Uit het archiefonderzoek blijkt dat het plangebied waarschijnlijk slechts licht tot matig verontreinigd zal zijn, maar dat er plaatselijk sterke verontreinigingen kunnen voorkomen. Dit betreft voornamelijk het gebied rondom de H.J.E. Wenckebachweg 51. Op en/of nabij deze locatie hebben bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden die mogelijk tot bodemverontreiniging hebben geleid. De belangrijkste is het benzineservicestation dat op de H.J.E. Wenckebachweg 51 was gevestigd. Deze heeft voor sterke verontreinigingen met minerale olie en aromaten in grond en grondwater gezorgd. Gedeeltelijk is deze verontreiniging gesaneerd, maar uit de monitoring blijkt dat er nog een flinke restverontreiniging is. De locatie is op basis van de resultaten (activiteiten en tanks) verdacht.

Als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen), kan op de deellocaties waar geen potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden worden volstaan met een indicatief bodemonderzoek. Voor de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden moet een oriënterend bodemonderzoek (00) worden uitgevoerd, waarin naast het standaard analysepakket, alle stoffen worden onderzocht die op basis van de historische gegevens kunnen worden verwacht. Bodemonderzoek bestaat uit dit archiefonderzoek en een chemisch-analytisch onderzoek dat voldoet aan de *Amsterdamse richtlijn verkennend onderzoek (ARVO, 2010)*.

Als tijdens het uitvoeren van bodemonderzoek of werkzaamheden in de bodem een bodemverontreiniging wordt waargenomen anders dan beschreven in dit rapport, moet de onderzoeksstrategie of de vrijstelling hiervan opnieuw worden beoordeeld.

In oktober 2012 is de Deelrapportage Bodem voor MER Overamstel verschenen (zie bijlage 3 van deze toelichting). Hierin wordt geconcludeerd dat de exacte omvang van de hierboven beschreven verontreiniging niet bekend is, maar de verontreiniging op basis van de aard van de verontreiniging in de huidige situatie geen ontoelaatbaar risico oplevert en daarmee niet spoedeisend is. Bij herontwikkeling zal er mogelijk wel sprake zijn van sanering maar de verontreinigingen vormen kostentechnisch geen belemmering voor de herontwikkeling. Voorafgaand aan de daadwerkelijke ontwikkeling dient per bouwkegel een indicatief bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Voor zowel het vaststellen van bestemmingsplannen als voor de MER is voldoende bekend. Voorafgaand aan daadwerkelijke ontwikkeling zal, ten behoeve van de uitgifte in erfpacht, per bouwkegel een indicatief bodemonderzoek worden uitgevoerd. De bodemkwaliteit, en daarmee de geschiktheid voor de bestemming, zal dan aanvullend worden onderzocht. Mocht het ontgraven van grond zich toch voordoen, dan zal worden nagegaan of de grond hergebruikt kan worden. De her te gebruiken grond zal moeten voldoen aan de eisen van het Besluit bodemkwaliteit.

11.4 Conclusie

In het plangebied worden geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Bij bestaande situaties hoeft er niet gesaneerd te worden. Er zijn in het kader van de bodemkwaliteit dan ook geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 12 Water

12.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf. Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. In de waterparagraaf komen de volgende onderdelen aan de orde:

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

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

Voor ingrepen en activiteiten die invloed hebben op waterstaatkundige werken, boezemland en watergangen dient een vergunning aangevraagd te worden. In het keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen ten aanzien van het onderhoud en het gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. Tevens worden in de keur de verplichtingen (o.a. meld- en meetplicht) ten aanzien van het aanvoeren, onttrekken, lozen en afvoeren van water aangegeven.

Naast de eventueel vereiste gemeentelijke omgevingsvergunning is veelal ook een vergunning ingevolge de Waterwet vereist. Nadere informatie is te verkrijgen bij Waternet/AGV.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleidsregels) van de bevoegde lagere organen genoemd. Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is water(kwaliteit- en kwantiteit) beheerder van het gebied.

12.2 Beleid, wet- en regelgeving

Nationaal Waterplan

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

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

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

Voor dit bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met het rijksbeleid is opgesteld.

Waterwet

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

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

Provinciaal waterplan 2010-2015

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 unaniem het Waterplan vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. In het Waterplan "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

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

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

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

In het plangebied is het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht verantwoordelijk voor het beheer van de waterkwantiteit en de waterkwaliteit, de drinkwatervoorziening en het afvalwaterbeheer.

Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015

Het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) heeft op 26 november 2009 het Waterbeheerplan AGV vastgesteld. In het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het hoogheemraadschap de huidige ecologische en chemische toestand van de waterlichamen binnen haar beheergebied en de maatregelen die worden genomen om deze toestand te verbeteren. Deze taak wordt sterk beïnvloed door de uitgangspunten van de Europese Kaderrichtlijn Water.

De Europese Kaderrichtlijn Water schrijft voor dat in 2015 de chemische en ecologische doelen in grotere wateren (waterlichamen) gehaald moeten zijn. De implementatie van de KRW is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. Doelen, maatregelen en kosten per oppervlaktewaterlichaam en resultaten worden deels vastgelegd in de waterplannen van de provincies en deels in het KRW-deel van het Waterbeheerplan van AGV.

Keur AGV

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

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem.

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

Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015

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

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

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

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 breed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Dit bestemmingsplan is met in achtneming van het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 opgesteld.

Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2002) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

12.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Ten behoeve van de MER Overamstel zijn deelonderzoeken uitgevoerd door Ingenieursbureau Amsterdam. In het wateronderzoek is eveneens het plangebied Weespertrekvaart Midden betrokken (zie bijlage 5 van deze toelichting).

Waterbergingscapaciteit

Binnen het watersysteem, de Venserpolder, waar het plangebied deel van uitmaakt (met uitzondering van de Weespertrekvaart) is betrekkelijk weinig oppervlaktewater aanwezig. Aan de oostzijde van de spoorlijn (tussen de twee delen van het bestemmingsplangebied in) ligt een watergang, die via de singel rondom de Penitenciaire Inrichting Overamstel (PIOA) naar het zuiden loopt. Er is nog wel relatief veel onverhard oppervlak aanwezig. Dat levert een positieve bijdrage aan de waterbergingscapaciteit van het gebied, omdat het regenwater ter plaatse kan infiltreren in de bodem en deze bodem het water tijdelijk vasthoudt. Hierdoor hoeft het afvoersysteem bij zware regenbuien minder water te transporteren en hoeft er minder geloosd te worden op het oppervlaktewater. Er zijn geen gegevens bekend over de waterkwaliteit van het huidige oppervlaktewater in het plangebied

Polders en waterkeringen

In de Venserpolder wordt het polderpeil van NAP -2,5 m gehanteerd. Het niveau van het oppervlaktewater van de Weespertrekvaart is gelijk aan NAP - 0,4 m. Dit oppervlaktewater behoort tot de Amstelland Boezem. Om het gebied tegen overstroming te beschermen zijn op het grensvlak tussen bovengenoemd oppervlaktewater en polder waterkeringen gemaakt. Het grond-, hemel- en oppervlaktewater dat via neerslag of infiltratie in de polder terecht komt, wordt op centrale punten binnen de polder verzameld en met gemalen opgepompt naar de boezem.

Grondwater

De grondwaterstand in het plangebied MER Overamstel verschilt sterk per locatie. De gemiddelde grondwaterstand in het plangebied Weespertrekvaart Midden is NAP -1,70m (de gemiddelde maaiveldhoogte NAP -1,2 m). Op basis van de peilbuisgegevens en de berekening van de grondwaterstanden, is de conclusie dat de huidige ontwatering (grondwaterstand afgezet tegen aanwezige maaiveldhoogte) voldoet aan de gemeentelijke grondwaternorm van 0,5 meter voor bouwen zonder kruipruimte.

12.4 Conclusie

Er zullen geen uitbreidingen van zowel woningen als verhardingen plaatsvinden. Voor wat betreft water zijn er geen belemmeringen voor het voorliggende bestemmingsplan. Ook anderszins zijn geen waterhuishoudkundige aspecten in het geding.

Hoofdstuk 13 Natuur en Landschap

13.1 Algemeen

Op grond van de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet is het bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan nodig de huidige aanwezigheid van planten en dieren, beschermde habitattypen en beschermde soorten te beoordelen. Dit kunnen planten en dieren zijn binnen het plangebied of in nabij gelegen Natura 2000-gebieden. De beoordeling vindt plaats door middel van een natuurtoets. Naar aanleiding van de toets kan eventueel verder onderzoek noodzakelijk zijn.

Gegevens over het voorkomen van soorten worden sinds 1990 bijgehouden in de 'Ecologische Atlas Amsterdam'. De grotere groengebieden zijn regelmatig geïnventariseerd, ook in de directe omgeving van de Gemeente Amsterdam. De soortgroepen waarvan de gegevens zijn bijgehouden zijn zoogdieren, broedvogels, reptielen, amfibieën, vissen, kreeftachtigen, dagvlinders, sprinkhanen, krekels en libellen. Locaties van roepende rugstreeppadden worden elk jaar in kaart gebracht. In 2004 en 2005 zijn alle kolonies huismussen in de openbare ruimte van Amsterdam geïnventariseerd. Tweejaarlijks wordt de vegetatie op kademuren geïnventariseerd. De beschermde muurplanten en een aantal doelsoorten worden hierbij in kaart gebracht.

13.2 Beleid, wet- en regelgeving

Natuurbeschermingswet 1998

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, de Natura 2000 gebieden genaamd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren dient er een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet te worden aangevraagd.

Flora- en faunawet 2002

In april 2002 is de Flora- en faunawet (Ffwet) van kracht geworden. Op grond van deze wet zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren, beschermd. De Ffwet bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dieren en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij vrijwel alle ingrepen moet met door Flora- en faunawet beschermde soorten rekening worden gehouden. De beschermde soorten zijn met behulp van tabellen onderverdeeld in verschillende niveaus van bescherming.

Eens per tien jaar worden er Rode lijsten opgesteld. Hierop komen soorten die om verschillende redenen sterk in aantal achteruitgaan. Voor het Ministerie van LNV zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Voor het bestemmingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt voor welke soorten er mogelijk ontheffing van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd en onder welke voorwaarden deze naar alle waarschijnlijkheid verkregen zal worden.

Ecologische Hoofdstructuur

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingzones vastgelegd. Dit noemen we de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De EHS is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving.

De EHS moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. Na realisatie is de structuur uiteindelijk grensoverschrijdend, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa. Bij kwantitatieve of kwalitatieve aantasting van de EHS dient gecompenseerd te worden volgens de in de Nota Ruimte vastgelegde regels.

Hoofdgroenstructuur Amsterdam

In de structuurvisie van Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) is de Hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor functiewijzigingen, die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Eventuele wijzigingen kunnen aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.

13.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In september 2012 is door de Dienst Ruimtelijke Ordening, gemeente Amsterdam een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de MER Overamstel (zie bijlage 6 van deze toelichting). Het plangebied Weespertrekvaart Midden behoort tot het plangebied MER Overamstel. Het veldwerk is uitgevoerd in de maanden april, mei en juni van 2012. Het plangebied is meerdere malen bezocht.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van eerder verzamelde gegevens en resultaten van eerder onderzoek in en in de directe omgeving van het plangebied. Relevant voor het Weespertrekvaart Midden zijn: 'Natuurtoets Kop Weespertrekvaart', DRO, 2009 (over zoogdieren en broedvogels) en de 'Natuurtoets Kop Weespertrekvaart. Een aanvullend onderzoek naar vleermuizen in Amsteldorp en Bijlmerbajes'; E.C.O.Logisch; 2011 (over vleermuizen).

De spoorbaan Amsterdam-Utrecht is een ecologische verbinding. Vooral aan de oostelijke kant is er een kwalitatief goede strook groen. De verbinding wordt gevormd door de spoorbaan, het talud, de brede sloot en de oevers; het talud is dicht begroeid met ruigte. Hier kunnen doortrekkende dieren, kleine zoogdieren, zoals konijn, egel, mol, bosmuis en veldmuis langere tijd verblijven. Ze verblijven niet permanent in het plangebied.

Watervogels (wilde eend, meerkoet, waterhoen en kraakeend) hebben broedbiotoop langs de waterpartijen. De beste mogelijkheden zijn te vinden langs het water langs de spoorbaan. Hier worden geen ontwikkelingen voorzien. Het effect op deze groep zal bij alle alternatieven dan ook gering zijn. De bermen van de H.J.E. Wenckebachweg hebben zeer weinig natuurwaarde. Straatbomen zijn langs deze straat vrijwel afwezig, waardoor geen broedende vogels aanwezig zijn.

Er is een (kleine) kans dat er vleermuizen in gebouwen in het plangebied verblijven. Bij sloop van gebouwen, die potentieel geschikt zijn als vleermuizenverblijfplaats is nader onderzoek nodig. Met batdetectoren moet dan volgens het vleermuizenprotocol worden vastgesteld of er vleermuizen zijn. Van de zwaarder beschermde rugstreeppad zijn in de omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat deze het plangebied zal bereiken. In het bestemmingsplangebied is geen geschikte biotoop voor de in Amsterdam voorkomende beschermde vissoorten: rivierdonderpad, kleine modderkruiper en bittervoorn. Verder zijn er geen door de Flora- en faunawet beschermde insecten in het plangebied.

Het IJmeer en Markermeer, de Botshol en de Vechtplassen zijn de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied. Gezien de afstand tot de gebieden en het conserverende karakter van het bestemmingsplan zijn er geen effecten op deze natuurgebieden. Hoewel EHS-gebieden in Amstelland nabij het plangebied liggen zijn ook op dit agrarisch gebied geen effecten vanuit het plangebied. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam.

13.4 Conclusie

In het kader van aanwezige natuur- en landschappelijke waarden zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 14 Luchthavenindelingbesluit

14.1 Algemeen

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom Luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn het voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer en beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

14.2 Beleid en regelgeving

Het oorspronkelijke LIB stamt uit 2002 en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), die gebaseerd is op de Wet Luchtvaart. Met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld, deze betreffen:

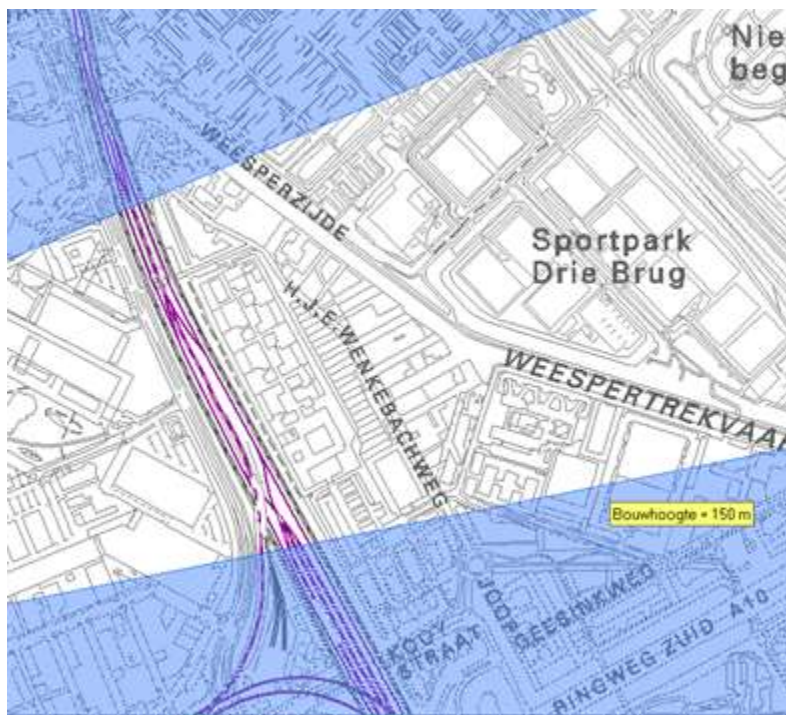
- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
- de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
- bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer.

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

In de Wet Luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van het bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

14.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Het plangebied ligt buiten het beperkingengebied van het LIB voor wat betreft de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer. In het uiterste zuiden van het plangebied geldt een beperking voor wat betreft de maximale bouwhoogte van 150 meter. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het echter niet mogelijk bouwwerken met een dergelijke bouwhoogte op te richten. Om die reden is het bestemmingsplan niet in strijd met het LIB. Overigens wordt het LIB rond 2014 herzien. Ten tijde van het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is het nog onduidelijk wat de gevolgen van het toekomstige LIB voor dit bestemmingsplan zullen zijn.



Kaart. Hoogtebeperking LIB

14.4 Conclusie

In het kader van het huidige LIB zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 15 Cultuurhistorie en archeologie

15.1 Algemeen

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur. Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat niet alleen om de erkende monumenten. De wijze van bescherming via het bestemmingsplan is afhankelijk van de karakteristiek van de cultuurhistorische elementen of gebieden, maar ook van de strategieën: instandhouding, aanpassing en vernieuwing. Van belang zijn de aspecten: (archeologische) rijksmonumenten, (toekomstige) gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorisch waardevolle of karakteristieke bebouwingsstroken, gebouwen en onderdelen van dorpskernen alsmede bekende en te verwachten archeologische waarden.

15.2 Beleid, wet- en regelgeving

Monumentenwet

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

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

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

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

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

Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

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

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten komen te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen is vervallen per 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;

- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

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

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

Daarnaast heeft de MoMo op 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.6.1, eerste lid, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

Met het in werking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol. Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale structuurvisie centraal. Tevens handhaaft de provincie de Belvédère-benadering, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten met een Beeldkwaliteitplan hanteert de Provincie tevens het beleidskader en het streekplan. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen.

In het beleidskader is opnieuw de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) opgenomen, waarin gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, zijn aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

Archeologiebeleid Amsterdam

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

De wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het

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

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

15.3 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In 2012 heeft het Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) een cultuurhistorische verkenning gemaakt van het projectgebied Overamstel en de cultuurhistorische waarden hiervan in kaart gebracht (zie bijlage 7 van deze toelichting).

Daarnaast heeft BMA in 2011 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het plangebied Weespertrekvaart (zie bijlage 8 van deze toelichting). Met het onderzoek wordt een overzicht gegeven van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van historische kaarten, relevante publicaties en archiefbronnen in samenhang met archeologische informatie over al bekende vindplaatsen in het plangebied. Binnen het plangebied zijn geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen.

Cultuurhistorie

Het plangebied Weespertrekvaart bevindt zich in de Groot Duivendrechtse Polder, het gebied ten zuiden van de Watergraafsmeer aan de oostzijde van de Amstel. Deze polder maakte deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. Deze polder werd in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk een opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafsmeer, en in het westen en noorden door de Amstel. In het zuiden lag de gemeente Ouder-Amstel waartoe de gehele polder tot 1921 behoorde.

Ontginningen

De ontginning van dit gebied vond in de 12^{de} en 13^{de} eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 meter. Aan de kopse kant verreesen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing.

De percelen werden door middel van perceleringssloten gescheiden. Deze sloten dienden om het natte veengebied te ontwateren waardoor geschikt akkerland ontstond. Als bijkomend gevolg van de ontwatering van het veen daalde het maaiveld en werd de grond weer natter. Aangezien de akkers bloot kwamen te staan aan overstromingsgevaar werden ter bescherming achter- en zijkaden aangelegd.

Ondanks deze maatregelen zette de vernatting van de percelen zich door. Daarom bracht men nieuwe stroken veen in cultuur.

Bij de verlenging van de kavels schoof ook vaak de bewoning op. De achterkade werd dan als secundaire ontginningsas in gebruik genomen. Dit zogenaamde slagenlandschap is nog duidelijk te zien op historische kaarten.

Sinds het einde van de middeleeuwen werden waterrijke gebieden met windmolens tot polder droog gemalen. In de Groot Duivendrechtse Polder waren er van tijd tot tijd problemen met waterstand, onder andere door het hogere peil van de Amstel, de drooglegging en verkaveling van het Watergraafsmeer (aan de noordgrens van het plangebied) en Bijlmermeer in het begin van de 17^{de} eeuw en door de waterafvoer van de aangrenzende polders.

Molens

In 1639 gaven de Staten van Holland en Westfriesland dan ook toestemming om de Groot Duivendrechtse Polder te bedijken en nieuwe molens te bouwen, waarna in de polder door drie molens de waterstand op het gewenste peil werd gehouden. Binnen het plangebied stond aan de Weespertrekvaart de Duivendrechtse Grote Molen. De molen, een grondzeiler voorzien van een scheprad, werd omstreeks 1640 gebouwd. Waarschijnlijk is de Molenwetering in 1793 verlegd en de molen verplaatst.

Buitenplaatsen

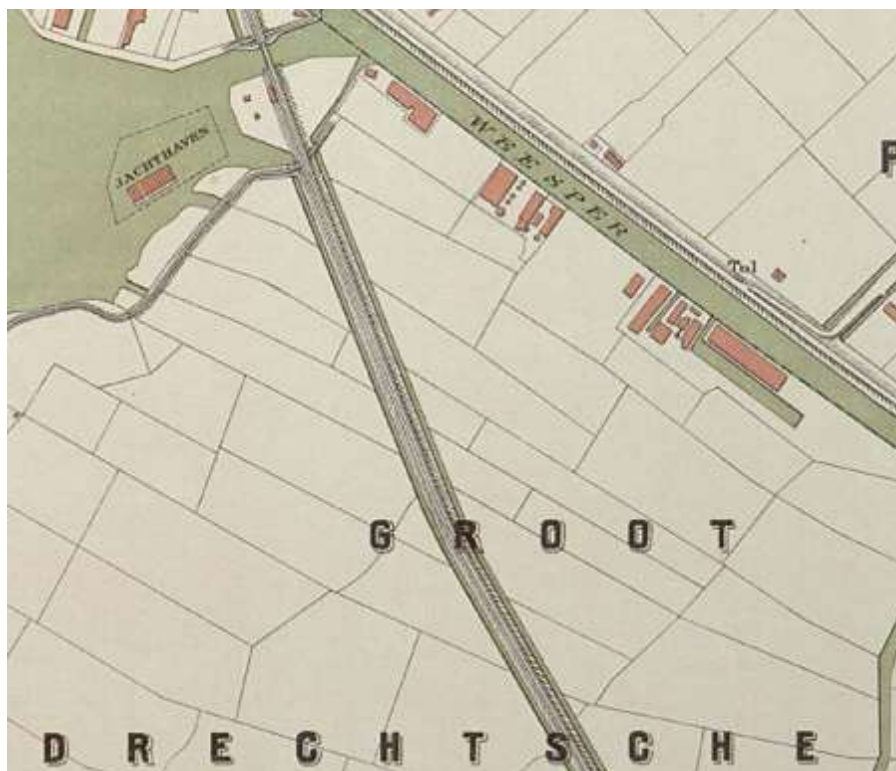
De polders rond Amsterdam waren niet alleen in gebruik als voorraadschuur van de stad, het buitengebied was tevens een gewild stedelijk recreatiegebied. Amsterdamse patriciërs lieten in de landelijke omgeving weelderige buitenplaatsen en pleziertuinen bouwen. Binnen het plangebied heeft langs de Weespertrekvaart het buiten Solitudo gestaan. Rond 1800 is het huis en de tuin verdwenen. Bijna een eeuw later werd op het terrein van de voormalige buitenplaats de Stoom Hout zagerij en schaverij 'de Onrust' gevestigd en tot 2001 een houthandel.



Detail kaart 1770 – De huidige Weespertrekvaart is herkenbaar als de Ringsloot rond de Watergraafsmeer.

Bedrijvigheid

De opening van de Rijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem, leidde ertoe dat de polder werd doorsneden. Tegen het eind van de 19de eeuw heeft het plangebied een nog overwegend landelijk karakter. Langs de Weespertrekvaart was behalve de Stoom Hout zagerij en schaverij 'de Onrust' zuidelijker (net buiten het plangebied) de Chemische Soda Fabriek gevestigd. In 1932 kochten Isodoor en Jules Biederman de inmiddels vervallen chemische fabriek en stichtten daarin de Cinetone Studio's12, sinds 1988 Amsterdam Studio's. In de dertiger jaren vestigden zich nog enkele bedrijven langs de Weespertrekvaart. Ten zuiden hiervan werden sportvelden en volkstuintjes ingericht.

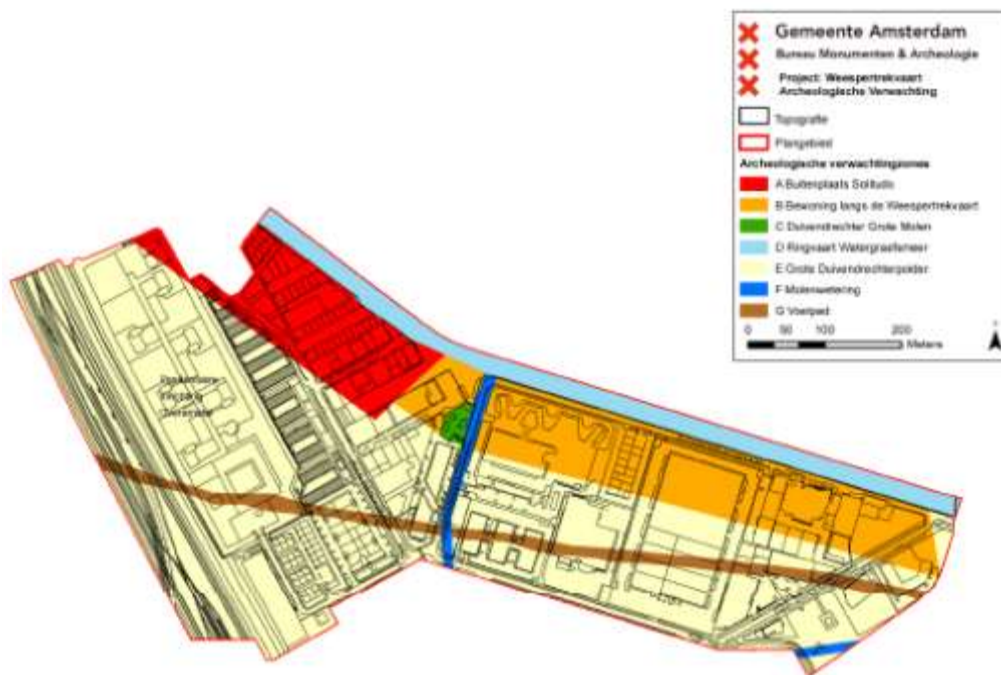


Detail kaart 1900 – In vergelijking met de situatie van 1770 vormt de spoorlijn het grootste verschil. De kleinschalige industrie langs de Weespertrekvaart is hier goed zichtbaar.

Hoewel voor het industrieterrein Weespertrekvaart al in 1942 een deelplan was vastgesteld, duurde de invulling ervan dusdanig lang dat er sprake is van een gelijktijdige ontwikkeling met die van het industrieterrein Amstel. De grond lag nog gedeeltelijk op polderpeil en pas in de loop van de jaren '60 en '70 werd het gebied toegankelijk gemaakt door de aanleg van de Wenckebachweg en de Johannes Bloekerweg, waarlangs wat lage loodsen en bedrijfsruimtes werden gebouwd. Bijna alle huidige bedrijfs- en kantoorgebouwen stammen uit de laatste jaren van de 20^{ste}- en de eerste jaren van de 21^{ste} eeuw.

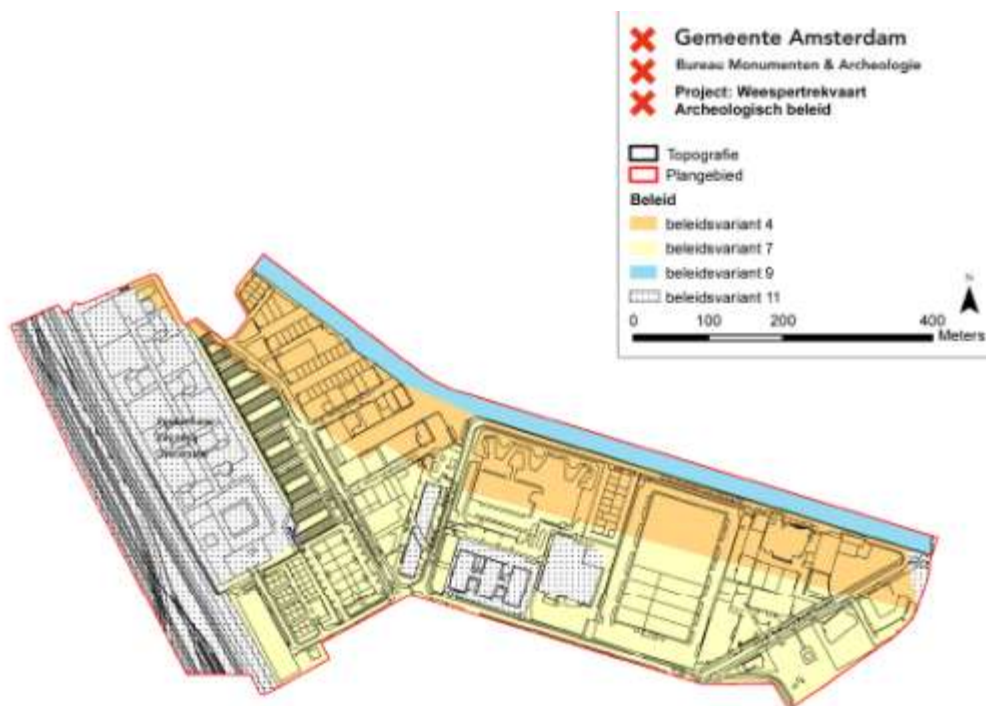
Archeologie

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft in 2011 in opdracht van de Dienst Ruimtelijke Ordening archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Weespertrekvaart. Dit is bedoeld om het archeologisch verleden van de plangebieden in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. De historisch topografische kartering heeft geresulteerd in een overzicht van archeologische informatie over de ontwikkeling van de Groot Duivendrechtse Polder



Figuur 1. Archeologische verwachtingszones. N.B. Het plangebied Weesperkvaart Midden bevindt zich tussen de Weesperkvaart en de PLOA i. in het noordwesten op de kaart.

Van dit ruimtelijke en landschappelijke beeld is een archeologische verwachting opgesteld die omgezet is naar een beleidskaart. De kaart biedt een specificatie van de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg.



De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop twee zones met bijbehorende specifieke beleidsvarianten (=maatregelen):

- Voor verwachtingszone A en B (verwerkt in de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1) geldt, vanwege de hoge verwachting, als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 100 m² of dieper dan 2.00 meter een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in het uitvoeringsplan wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.
- Voor verwachtingszone C, E deels, F en G deels (verwerkt in de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2) geldt, vanwege de lage verwachting, als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 10.000 m² of dieper dan 2.00 meter een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in het uitvoeringsplan wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.
- Voor verwachtingszone D (verwerkt in de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3) geldt, vanwege de lage verwachting, als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 10.000 m² een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in het uitvoeringsplan wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.

Voor de zone zonder verwachting (E deels en G deels) geldt een vrijstelling van archeologisch maatregelen vanwege de hoge mate van verstoring. Dit betekent dat verder archeologisch veldonderzoek niet nodig is.

Voor het gehele plangebied geldt wel de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

15.4 Conclusie

Er wordt voor de gebieden waar een hoge en lage archeologische verwachting geldt een dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen naast de hoofdbestemming. In de regels wordt op deze manier gewaarborgd dat grondroerende werkzaamheden alleen uitgevoerd kunnen worden als een Inventariserend Veldonderzoek is uitgevoerd. Met deze regeling wordt het historisch erfgoed voldoende beschermd.

Als opvolger van de Ringsloot rondom de Watergraafsmeer is de Weespertrekvaart als waterweg een betekenisvol cultuurhistorisch element in het plangebied.

In het kader van cultuurhistorie en archeologie zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 16 Duurzaamheid

De Provinciale Structuurvisie en Verordening schrijft voor dat het energieverbruik, in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk wordt beperkt en de resterende vraag met duurzame energie wordt opgevuld. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot. Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie bepaalt dat bestemmingsplannen voor (onder meer) bedrijventerreinen en kantoorlocaties dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing, aan inzet van duurzame energiebesparing en aan inzet van duurzame energie. De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om de CO₂ uitstoot in 2025 met 40% te hebben gereduceerd en vanaf 2015 klimaat neutraal te gaan bouwen.

De omschrijving van het begrip 'nutsvoorziening' en het bepaalde in artikel 15 Algemene bouwregels in voorliggend bestemmingsplan bieden ruimte voor diverse gebruiks- en bouw mogelijkheden ten behoeve van de duurzaamheid.

De provincie Noord-Holland wil het aanbod aan bedrijventerreinen zowel kwantitatief als kwalitatief zo goed mogelijk laten aansluiten op de vraag. Bij een zorgvuldige planning van bedrijventerreinen wordt eerst gekeken naar de noodzaak van een nieuwe locatie op basis van een realistische vraag naar nieuwe terreinen en de mogelijkheden van herstructurering en intensivering van bestaande locaties, voordat gekozen wordt om nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen (de zogenaamde "SER-ladder"). Het bestaande bedrijventerrein binnen het plangebied Weespertrekvaart Midden blijft in stand en wordt als zodanig bestemd.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

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

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

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

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

17.2 Artikelgewijze toelichting

17.2.1 Inleidende regels

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

17.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

De bestemming Bedrijf is gelegd op het bedrijventerrein gelegen aan de Weespertrekvaart. Toegelaten worden bedrijven uit de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 zoals vermeld in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' die onderdeel uitmaakt van de planregels. Per bedrijf is maximaal één bedrijfswoning toegestaan. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

Artikel 4 Groen

Binnen deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. De maximale bouwhoogte bedraagt 3,5 meter. Daarnaast mag worden voorzien in voet- en fietspaden en is de toevoeging van water toegestaan.

Artikel 5 Verkeer - 1

De bestemming Verkeer - 1 omvat de rijwegen die het gebied ontsluiten en de voet- en fietspaden in het plangebied. Binnen deze bestemming zijn eveneens verkeersvoorzieningen toegestaan zoals ongebouwde parkeervoorzieningen.

Artikel 6 Verkeer - 2

De bestemming Verkeer - 2 heeft betrekking op de spoorweg en het spoorwegtalud van de spoorlijn Amsterdam Amstel - Utrecht. Binnen de bestemming zijn spoorwegvoorzieningen toegestaan zoals dienstgebouwen, stations, rails, perrons, overkappingen, fietsenstallingen, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidsschermen, (keer-)muren, transformatorgebouwen, stationsvoorzieningen en vergelijkbare gebouwen en bouwwerken ten behoeve van het railverkeer.

Artikel 7 Water

De Weespertrekvaart valt deels in dit bestemmingsplan en krijgt de bestemming Water. Het gebruik van het water voor ligplaatsen voor woonboten en het aan- en afmeren of afgemeerd houden van schepen is expliciet uitgezonderd. Een deel van de gracht rond de Penitenciaire Inrichting Overamstel Amsterdam krijgt eveneens de bestemming water.

Artikel 8 Wonen - Voorlopig

Deze bestemming betreft de 1000 studentenwoningen die tijdelijk in het plangebied zijn gevestigd. Het gaat om huisvesting die tijdelijk is, daarna zal de definitieve bestemming gelden. Binnen de definitieve bestemming zijn bedrijven met de daarbij behorende tuinen en erven, bergingen en andere nevenruimten, gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen en ontsluitingswegen toegestaan conform de overige bedrijvigheid in het plangebied.

Artikel 9 Leiding - Gas

Deze dubbelbestemming is gelegd op een strook ter plaatse van de gasleiding die rond het oostelijk deel van het plangebied is gelegen. Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemming(en). De dubbelbestemming gaat vóór de onderliggende (hoofd)bestemming(en), hetgeen betekent dat de regels van die bestemmingen uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de regels van de dubbelbestemming.

Er mag ter plekke van de strook niet worden gebouwd. Deze dubbelbestemming geeft verder een regeling ter bescherming van de gasleidingen in de vorm van het vereiste van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden die de leiding zouden kunnen schaden. Er is geen omgevingsvergunning vereist voor graafactiviteiten nabij gasleidingen die onder de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vallen. Deze wet biedt voldoende bescherming tegen graafschade door voorzorgsmaatregelen verplicht te stellen bij het graven in de buurt van buisleidingen. Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- a. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 13;
- b. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 9;
- c. in de derde plaats de bepalingen van artikel 10, artikel 11 dan wel artikel 12.

Artikel 10 Waarde - Archeologie 1, Artikel 11 Waarde - Archeologie 2 en Artikel 12 Waarde - Archeologie 3

De gronden waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1 gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 100 m² en dieper is dan 2,00 m onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Aan de gronden waarvoor een lage archeologische verwachting geldt, zijn de dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 2 en, in geval van de waterbodem van de Weespertrekvaart, Waarde - Archeologie 3 toegekend.

Burgemeester en Wethouders verlenen de vereiste omgevingsvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de omgevingsvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond en er geen belemmeringen zijn geconstateerd. Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- a. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 13;
- b. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 9;
- c. in de tweede plaats het bepaalde in artikel 10 dan wel de artikelen 11 en 12.

Artikel 13 Waterstaat - Waterkering

Aan de noordoostzijde van het plangebied ligt de waterkering Weespertrekvaart, die hier onderdeel

uitmaakt van de ringvaart van de Watergraafsmeer. Dit is een secundaire directe waterkering. Op de verbeelding is de waterkering met de bijbehorende beschermingszones als een dubbelbestemming weergegeven en in de regels is een bestemmingsomschrijving opgenomen ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS). Binnen de verschillende zones gelden de verboden van de Keur. Een belangrijk verbod is dat er niet gegraven mag worden in het keringprofiel. Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- a. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 13;
- b. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 9;
- c. in de tweede plaats het bepaalde in artikel 10 dan wel de artikelen 11 en 12.

17.2.3 Algemene regels

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

17.2.4 Overgangs- en slotregels

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

17.3 Handhaving

Het bestemmingsplan bevat een juridisch toetsingskader voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Om deze kwaliteit voor de planperiode te kunnen garanderen is vereist dat in de praktijk de planregeling strikt wordt toegepast en gehandhaafd.

In algemene zin geldt dan ook dat handhavend moet worden opgetreden tegen overtreding van het bestemmingsplan. Het groeiend besef van het belang van handhaving en de jurisprudentie in het bestuursrecht waarin steeds nadrukkelijk de beginselplicht tot handhaven wordt uitgesproken, maakt een handhavingsbeleid noodzakelijk.

Een eerste vereiste voor een goede handhaving is een handhaafbaar bestemmingsplan. De planregeling moet zo opgesteld zijn dat deze bij de handhaving goed hanteerbaar is. Hierin voorziet de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen. De voorliggende planregeling is gebaseerd op de genoemde standaard.

Goede voorlichting en informatievoorziening dragen eveneens bij aan een verbetering in de naleving van de bestemmingsplannen.

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

De gronden waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, zijn eigendom van de gemeente Amsterdam. De gronden zijn verhuurd en/of worden in erfpacht uitgegeven.

De gemeenteraad kan ingevolge artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan. Er wordt in dit geval afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gemeente Amsterdam eigenaar is van de grond. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van het kostenverhaal past goed binnen het systeem van de Wet ruimtelijke ordening omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voor kostenverhaal voorop stelt. Erfpacht is een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Dit systeem biedt de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden, te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden.

Daarbij kan voor de volledigheid worden aangetekend dat de openbare ruimte in het plangebied reeds grotendeels is ingericht. Er zal dan ook niet zo snel sprake zijn van door de gemeente te verhalen kosten ten gevolge van nieuwvestiging c.q. nieuwbouw.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Ministerie van I&M/Rijkswaterstaat Noord-Holland;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie);
4. Ministerie van Binnenlandse Zaken (Rijksgebouwendienst);
5. Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (Domeinen);
6. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Waternet);
7. NV Nederlandse Gasunie;
8. Stadsregio Amsterdam;
9. Dagelijks bestuur stadsdeel Oost.

Daarnaast is het plan voorgelegd aan de volgende overlegpartners:

10. Kamer van Koophandel Amsterdam;
11. Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertise en Regie;
12. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM).

Hieronder is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben, worden niet genoemd.

19.1.1 Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Waternet)

Waternet (namens het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) en namens de gemeente Amsterdam) meldt dat het geen commentaar heeft op het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden.

Beantwoording:

We hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen.

19.1.2 NV Nederlandse Gasunie

De Gasunie merkt het volgende op:

In het plangebied ligt een 16 inch, 40 bar gastransportleiding van de Gasunie. In paragraaf 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' van hoofdstuk 9.2 wordt verwezen naar een belemmerende strook van 5 meter ter weerszijden van de leiding. Voor een 40 bar regionale gastransportleiding is het wettelijk bepaald dat het voldoende is om de belemmeringenstrook te beperken tot een zone van 4 meter ter weerszijden uit het hart van de leiding. De Gasunie verzoekt dan ook de verbeelding alsook de toelichting hierop aan te passen.

Beantwoording:

De toelichting en de verbeelding zijn hierop aangepast.

19.1.3 Dagelijks bestuur stadsdeel Oost

Samengevat vraagt het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost aandacht voor de volgende punten:

1. In zowel begrip 1.76 als begrip 1.87 wordt het begrip 'waterpeil' uiteengezet, waarbij in begrip 1.87 aan het begrip 'waterpeil' twee betekenissen worden toegekend.
2. Het opnemen van nadere eisen inzake externe veiligheid in diverse bestemmingen voor een plangebied waar conserverend wordt bestemd, wordt door ons als niet noodzakelijk beschouwd.

3. De bestemming 'Bedrijf - 2' ziet uitsluitend toe op een nutsvoorziening in het plangebied. De nutsvoorziening is van die omvang dat deze vergunningsvrij gerealiseerd kan worden. Het opnemen in het bestemmingsplan is dan ook niet noodzakelijk.
4. In de Algemene gebruiksregels wordt onder a aangegeven dat bedrijven in het plangebied maximaal in milieucategorie 3.2 mogen vallen. Deze voorwaarde maakt reeds onderdeel uit van bestemming 'Bedrijf - 1'.
5. In de toelichting komen diverse lege pagina's voor.
6. In paragraaf 10.3 staat in de laatste zin de term "milieu", terwijl hier de term "milieuzonering" wordt bedoeld. Milieuzaken worden in het milieurecht behandeld en het bestemmingsplan ziet toe op het ruimtelijke recht.
7. In paragraaf 10.4 ontbreekt de conclusie.

Beantwoording:

1. *In Hoofdstuk 1, artikel 1 Begrippen van de regels is onder 1.76 één definitie van het begrip 'peil' opgenomen waaronder ook het waterpeil valt. Onder 1.87 is het begrip verwijderd.*
2. *De nadere eisen inzake externe veiligheid zijn verwijderd uit artikel 3.3 en artikel 9.5.*
3. *De bestemming 'Bedrijf - 2' is van de verbeelding en uit de bestemmingsregeling verwijderd. Aansluitend is bestemming 'Bedrijf - 1' aangepast in 'Bedrijf'.*
4. *De voorwaarde ten aanzien van de milieucategorie 3.2 is uitsluitend vermeld in het gewijzigde artikel 3 'Bedrijf'.*
5. *De toelichting is hierop aangepast.*
6. *De term 'milieu' in paragraaf 10.3 is vervangen door de term 'milieuzonering'.*
7. *Paragraaf 10.4 is aangevuld met een conclusie.*

19.1.4 Brandweer Amsterdam - Amstelland

Brandweer Amsterdam - Amstelland heeft geen specifieke opmerkingen en volstaan met algemene aandachtspunten betreffende veiligheid in ruimtelijke plannen. Daarnaast heeft de brandweer een rapport Extern Veiligheidsadvies toegezonden.

Beantwoording:

We hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen en het Extern Veiligheidsadvies als bijlage aan de toelichting gevoegd.

Bijlagen bij toelichting

- Bijlage 1 Verkeersonderzoek MER Overamstel, november 2012**
- Bijlage 2 Akoestisch onderzoek MER Overamstel, november 2012**
- Bijlage 3 Bodemonderzoek MER Overamstel, oktober 2012**
- Bijlage 4 Externe veiligheid advies Brandweer Amsterdam - Amstelland, januari 2013**
- Bijlage 5 Wateronderzoek MER Overamstel, november 2012**
- Bijlage 6 Natuurwaardenonderzoek MER Overamstel, september 2012**
- Bijlage 7 Cultuurhistorische Verkenning Overamstel, mei 2012**
- Bijlage 8 Archeologisch bureauonderzoek Weespertrekvaart, mei 2011**

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0363.M1205BPGST-OW01 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen).

1.2 plan:

het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden van de gemeente Amsterdam.

1.3 aanbouw

Een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.4 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 aanduidingsvlak

Een op de plankaart aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.7 achtergevel

De van de weg afgekeerde gevel van een gebouw of, indien het een gebouw betreft met meer dan één van de weg afgekeerde gevel, de gevel die kennelijk als zodanig moet worden aangemerkt.

1.8 afhaalpunt ten behoeve van e-commerce

Locatie uitsluitend bedoeld voor opslag en distributie van artikelen, tot stand gekomen na aan- en/of verkoop via internet en zonder rechtstreekse verkoop of productadvisering via winkel, showroom of etalage.

1.9 ambacht

Het bedrijfsmatig, gehele of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en installeren van goederen.

1.10 archeologisch monument

Een aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.11 archeologisch onderzoek

Werkzaamheden naar het bodemarchief die ten behoeve van de archeologische monumentenzorg worden uitgevoerd volgens de eisen zoals gesteld in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), zoals bedoeld in de Regeling archeologische monumentenzorg, zoals deze geldt op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

1.12 archeologisch rapport

Rapportage waarin de archeologische waarde van het terrein waarop de aanvraag betrekking heeft, wordt vastgesteld die naar het oordeel van burgemeester en wethouders/ het dagelijks bestuur voldoet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie als bedoeld in de Regeling archeologische monumentenzorg, zoals deze geldt op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

1.13 archeologische verwachting

Waarden waarvan de aanwezigheid in de bodem aannemelijk is of vermoed wordt

1.14 archeologische waarde

Waarden waarvan de aanwezigheid bekend is in de vorm van fysieke overblijfselen in de bodem.

1.15 automatenhal

Een voor het publiek toegankelijke ruimte waar meer dan twee spelautomaten of andere mechanische toestellen in de zin van artikel 30 van de Wet op de Kansspelen, zoals die geldt op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan, zijn opgesteld.

1.16 baliefunctie

Een (onderdeel van een) kantooractiviteit, of dienstverlening, waarvoor kenmerkend is dat de (economische) activiteit is gericht op structureel contact met publiek in een daarvoor bestemd en daartoe voor het publiek toegankelijk (deel van een) gebouw.

1.17 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.18 bebouwingspercentage

Een in de regels of plankaart aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het bestemmingsvlak of bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden.

1.19 bedrijf

Inrichting voor de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport.

1.20 bedrijfsvaartuig

Een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zee- of binnenschip, hoofdzakelijk gebruikt of bestemd voor de uitoefening van enig bedrijf of beroep, dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten.

1.21 bedrijfsvloeroppervlakte

De totale oppervlakte van de voor bedrijfsuitoefening benodigde bedrijfsruimten, inclusief de verkoopvloeroppervlakte, opslag- en administratieve ruimten en dergelijke.

1.22 bedrijfswoning

Een woning die gezien ligging en functie bedoeld is voor de huisvesting van personen wier aanwezigheid gelet op de bestemming van een gebouw of terrein noodzakelijk is.

1.23 bedrijventerrein

Een binnen de gemeente gelegen terrein van minimaal 1 hectare bruto dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële en niet-commerciële dienstverlening en industrie. Onder de beschrijving vallen daarmee ook (delen) van bedrijventerreinen die gedeeltelijk (maar niet overwegend) bestemd zijn en geschikt zijn voor kantoorgebouwen. Ook vallen

daaronder de zeehaventerreinen welke met laad- en/of loskade langs diep vaarwatertoegankelijk zijn voor grote zeeschepen. De volgende terreinen vallen er niet onder: terrein voor grondstoffenwinning, olie- en gaswinning, terrein voor waterwinning, terrein voor agrarische doeleinden, terrein voor afvalstort.

1.24 bestaande bebouwing of gebruik

Bebouwing of gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.25 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.26 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.27 bijgebouw

Een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.28 bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.29 bijzondere bouwlaag

Kelder, souterrain, kap, dakopbouw.

1.30 bodemverstoring

Elke vorm van grondverzet.

1.31 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.32 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.33 bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd.

1.34 bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.35 bouwperceelgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.36 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.37 bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.38 brutovloeroppervlakte (bvo)

De totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc.

1.39 consumentverzorgende dienstverlening

Persoonlijke verzorging van consumenten, waaronder kapperszaken, schoonheidsinstituten en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven.

1.40 cultuurhistorische waarde

De fysieke overblijfselen van de historie, zowel bovengronds (gebouwde monumenten) als ondergronds (archeologie) als het cultuurlandschap met zijn historische landschapselementen als verbinding daartussen.

1.41 dagelijks bestuur

Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Oost.

1.42 detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van zaken aan in hoofdzaak personen die deze zaken kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.43 detailhandel in volumineuze goederen

Detailhandel in zaken van grote omvang, die vanwege de aard en omvang van deze zaken een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstalling, zoals bouwmarkten, grootschalige meubelbedrijven, keuken-, sanitair- en tegelbedrijven.

1.44 dienstverlening

Het verrichten van activiteiten welke bestaan uit het verlenen van diensten aan derden met of zonder rechtstreeks contact met het publiek. Onder te verdelen in:

1. consumentverzorgende dienstverlening;
2. zakelijke dienstverlening;
3. maatschappelijke dienstverlening.

1.45 dove gevel

Een bouwkundige constructie waarin,

- a. geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A);
- b. bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

1.46 eerste bouwlaag / plint

De volledige bouwlaag op of boven peil.

1.47 floorspace-index

De verhouding tussen grondoppervlak en brutovloeroppervlak.

1.48 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.49 geluidbelasting vanwege een industrieterrein

De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats, veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen op een industrieterrein, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder

1.50 geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer

De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke spoorwegverkeer of op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.51 geluidbelasting vanwege wegverkeer

De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke wegverkeer op een bepaald weggedeelte of een combinatie van weggedeelten, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.52 geluidgevoelige functie

Bewoning of een andere geluidsgevoelige functie (of de gebouwen en terreinen die daartoe dienen) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.53 geluidluwe zijde

De zijde van een gebouw waar het geluid de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder niet overschrijdt, dan wel een serre of loggia wordt gerealiseerd met waardoor deze voorkeurswaarde op de scheidingsconstructie van de achtergelegen verblijfsruimte wordt bereikt.

1.54 geluidwerend vlies

Een bouwkundige constructie aangebracht aan de buitenzijde van een gevel met het doel een geluidsreductie op deze gevel te bewerkstelligen, als gevolg waarvan voldaan wordt aan het gestelde in de Wet geluidhinder, waarbij de afstand tussen geluidwerende vlies en gevel tenminste 0,5 meter is en waarbij er tussen geluidwerende vlies en gevel sprake is van buitenlucht, met openingen ten behoeve van de luchtverversing met een capaciteit van tenminste 6 dm³ per seconde per m² vloeroppervlak van de achterliggende woning(en).

1.55 gevellijn

Een op de plankaart aangegeven lijn, waarin de gevel van de gebouwen aan de betreffende zijde moet worden opgericht.

1.56 groenvoorziening

Ruimten in de open lucht, waaronder in ieder geval worden begrepen (bos)parken, plantsoenen, groenvoorzieningen en open speelplekken, met de daarbij behorende sloten, vijvers en daarmee gelijk te stellen wateren en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.57 groothandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling voor verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen voor de aanwending in een andere bedrijfsactiviteit.

1.58 grootschalige (perifere) detailhandel

Detailhandel groter dan 1500 m² vloeroppervlak (buiten bestaande winkelcentra) en groter dan 5000 m² (binnen bestaande winkelcentra).

1.59 hogere waarde

Een maximale waarde voor de geluidbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder.

1.60 hoofdgebouw

Een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt.

1.61 horeca I

Fastfood (waaronder begrepen automatisch, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.62 horeca II

Nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.63 horeca III

Café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.64 horeca IV

Restaurant (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.65 horeca V

Hotel (waaronder begrepen hotel, motel, jeugdherberg, bed & breakfast, en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.66 industrie

Het bedrijfsmatig industrieel vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen.

1.67 kantoor

Het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, daaronder tevens begrepen congres- en vergaderaccommodatie.

1.68 kelder

Een bijzondere bouwlaag , waarbij de vloer van de bovengelige bouwlaag ten hoogste 0,50 meter boven het gemiddeld aangrenzende peil is gelegen.

1.69 langzaamverkeersroute

Verkeersverbinding, die uitsluitend bedoeld is voor fietsers en voetgangers en vergelijkbare verkeersdeelnemers.

1.70 maatschappelijke dienstverlening

Het verlenen van publieksgerichte diensten op het gebied van overheids-, educatieve, welzijns- (para-)medische, sociaal-medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen.

1.71 nieuwe bebouwing

Het oprichten van gebouwen, anders dan het vervangen van gebouwen door gebouwen van gelijke aard, omvang en karakter.

1.72 nutsvoorziening

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, voorzieningen ten behoeve van de opwekking en/of besparing van energie en voorzieningen ten behoeve van de telecommunicatie, alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten.

1.73 ondergrondse parkeervoorziening

Parkeervoorziening gelegen onder peil.

1.74 opslag

Het bedrijfsmatig opslaan en verpakken en verhandelen van goederen voor zover voortvloeiende uit het opslaan en verpakken van goederen, niet zijnde detailhandel.

1.75 overbouwing / onderdoorgang

Een op de plankaart aangegeven gebied waar, binnen de bestemming een doorgang mogelijk moet zijn waarboven bebouwing mag worden opgericht.

1.76 peil

Onder het peil wordt verstaan:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang, tenzij anders is bepaald;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw;

c. indien in of op het water wordt gebouwd: het N.A.P. of het plaatselijk aan te houden waterpeil.

1.77 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden.

1.78 short stay

Het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één huishouden voor een aaneensluitende periode van tenminste één week en maximaal zes maanden.

1.79 spoorwegvoorzieningen

Dienstgebouwen, stations, rails, perrons, overkappingen, fietsenstallingen, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidsschermen, (keer-)muren, transformatorgebouwen, stationsvoorzieningen en vergelijkbare gebouwen en bouwwerken ten behoeve van het railverkeer.

1.80 Staat van Inrichtingen

De als bijlage opgenomen lijst, behorende bij deze regels, waarin vormen van gebruik anders dan wonen, zijn aangegeven, ingedeeld in categorieën van toenemende hinder.

1.81 uitbouw

Een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, waarmee hij in functioneel opzicht verbonden is, en dat door de vorm als een afzonderlijke en duidelijk ondergeschikte aanvulling op dat hoofdgebouw onderscheiden kan worden en in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.82 verbeelding

Digitale of analoge kaart van het bestemmingsplan met bijbehorende verklaring, waarop de bestemmingen van de in het plan aangewezen gronden, zijn aangegeven.

1.83 verkeersvoorzieningen

Voorzieningen die een ondersteunende functie hebben op en langs een weg of verblijfsgebied, en die tot doel hebben de verkeersveiligheid te verbeteren, de doorstroming te bevorderen en de verkeerssituatie te verduidelijken. Hieronder moeten in elk geval worden begrepen: rotondes, voet- en fietspaden, bermen, bruggen, viaducten, geluidsschermen, bushaltes, parkeervoorzieningen, verkeerslichten, lantaarnpalen en fietsenstallingen.

1.84 voorgevelrooilijn

Een lijn die evenwijdig aan de as van de weg, langs een wegzijde met een regelmatig ligging van de voorgevel van de bestaande bebouwing is gelegen, die zoveel mogelijk aansluit aan de voorgevels van de bestaande bebouwing en zoveel mogelijk overeenkomstig de richting van de weg loopt.

1.85 watergang

Een werk dienend om in het openbaar belang water te ontvangen, te bergen, af te voeren, en toe te voeren, de boven water gelegen taluds, bermen en onderhoudspaden daaronder mede begrepen.

1.86 waterkering

Natuurlijke of kunstige begrenzing of afscheiding die het water in zijn loop tegenhoudt en achterliggende gebied beschermt tegen inundatie.

1.87 waterstaatkundige werken

Werken, waaronder begrepen kunstwerken, verband houden met de waterstaat, zoals dammen, dijken, sluisen, beschoeiingen, remmingswerken, uitgezonderd steigers.

1.88 weg

Alle voor het openbaar auto-, fiets-, voetgangers- of ander verkeer openstaande wegen of paden, geen spoorwegen zijnde, daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen, taluds en zijkanten, waterstaatkundige en civieltechnische (kunst)werken, nutsvoorzieningen, alsmede de aan de wegen liggende parkeerplaatsen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.89 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.90 woning

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijke huishouden.

1.91 zakelijke dienstverlening

Het verlenen van diensten die bestaan uit het verlenen van economische of commerciële diensten aan derden, waarvan de uitoefening geschiedt in een rechtstreeks contact met het publiek, zoals banken, reisbureaus.

1.92 zone industrielawaai

Zone rond een industrieterrein als bedoeld in de artikelen 41 en 53 van de Wet geluidhinder.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.4 de brutovloeroppervlakte van een gebouw

de bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Bedrijf aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bedrijven;
- b. bedrijfswoningen;

met de daarbij horende

- c. tuinen en erven;
- d. bergingen en andere nevenruimten;
- e. gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen;
- f. laad- en losvoorzieningen;
- g. ontsluitingswegen.

3.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' is de maximale bouwhoogte aangegeven;
- c. de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op een in ruimtelijk opzicht aanvaardbare indeling van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering en de hoogte van de gebouwen en de bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

1. de verkeerssituatie ter plaatse;
2. het stedenbouwkundig profiel;
3. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen;
4. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Toegestaan gebruik

Tot een gebruik dat in overeenstemming is met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval aangemerkt:

- a. dat ten aanzien van de in lid 3.1 genoemde functies geldt dat uitsluitend functies zijn toegestaan voor zover zij in de van deze regels deel uitmakende 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' vallen onder milieuhindercategorie 1 tot en met 3.2;
- b. per bedrijf is maximaal één bedrijfswoning toegestaan.

3.4.2 Strijdig gebruik

Tot een gebruik dat strijdig is met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval aangemerkt:

- a. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing voor zelfstandige kantoorruimte;
- b. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing voor kantoorruimte tot meer dan 35% van het vloeroppervlak van de bedrijfsruimte.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. water;

met de daarbij behorende:

- c. voet- en fietspaden;
- d. in- en uitritten;
- e. nutsvoorzieningen.

4.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming met in achtneming van de volgende regels:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht;
- b. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt dat de bouwhoogte maximaal 3,5 meter mag bedragen.

Artikel 5 Verkeer - 1

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen;
- b. voet- en fietspaden;
- c. ongebouwde parkeervoorzieningen

met de daarbij behorende

- d. groenvoorzieningen;
- e. water;
- f. verkeersvoorzieningen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. andere bijbehorende voorzieningen.

5.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 7.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming met in achtneming van de volgende regels:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3,5 meter bedragen.

Artikel 6 Verkeer - 2

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. railwegen;

met de daarbij behorende

b. spoorwegvoorzieningen;

c. ondergrondse infrastructurele voorzieningen;

d. groenvoorzieningen;

e. water;

f. nutsvoorzieningen;

g. andere bijbehorende voorzieningen.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

Artikel 7 Water

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. vaarwater;
- b. waterberging;
- c. waterhuishouding;
- d. sloten;

met de daarbij behorende:

- e. waterbouwkundige werken;
- f. groenvoorzieningen;
- g. oeververbindingen.

7.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 7.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming met een maximale bouwhoogte van 3,5 meter.

7.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 7.1 genoemde gronden geldt dat, in aanvulling van het algemene gebruiksverbod in artikel 7.10 van de wet, het in ieder geval verboden is de gronden en bouwwerken te gebruiken of laten gebruiken ten dienste voor:

- a. ligplaats voor woonboten;
- b. het afgemeerd houden van schepen.

Artikel 8 Wonen - Voorlopig

8.1 Voorlopige bestemming

8.1.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen - Voorlopig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short stay, al dan niet in combinatie met praktijkruimte of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. fietsreparatie en -stalling;
- c. supermarkt;
- d. horeca III

met de daarbij behorende:

- e. tuinen en erven;
- f. bergingen en andere nevenruimten;
- g. groenvoorzieningen;
- h. water.

8.2 Geldigheidstermijn voorlopige bestemming

De voorlopige bestemming als bedoeld in lid 8.1 geldt voor ten hoogste vijf jaar, gerekend vanaf de dag van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

8.3 Definitieve bestemming

8.3.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Wonen - Voorlopig aangewezen gronden zijn na het verstrijken van de in lid 8.2 genoemde termijn definitief bestemd voor:

- a. bedrijven

met de daarbij behorende:

- b. tuinen en erven;
- c. bergingen en andere nevenruimten;
- d. gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen;
- e. laad- en losvoorzieningen;
- f. ontsluitingswegen.

8.4 Bouwregels definitieve bestemming

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' is de maximale bouwhoogte aangegeven;
- b. de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

8.5 Nadere eisen definitieve bestemming

Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op een in ruimtelijk opzicht aanvaardbare indeling van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering en de hoogte van de gebouwen en de bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

1. de verkeerssituatie ter plaatse;
2. het stedenbouwkundig profiel;
3. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen;
4. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen.

8.6 Specifieke gebruiksregels definitieve bestemming

8.6.1 Toegestaan gebruik definitieve bestemming

Tot een gebruik dat in overeenstemming is met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval aangemerkt dat ten aanzien van de in lid 8.3 genoemde functies geldt dat uitsluitend functies zijn toegestaan voor zover zij in de van deze regels deel uitmakende 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' vallen onder milieuhindercategorie 1 tot en met 3.2.

8.6.2 Strijdig gebruik definitieve bestemming

Tot een gebruik dat strijdig is met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval aangemerkt:

- a. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing voor zelfstandige kantoorruimte;
- b. het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing voor kantoorruimte tot meer dan 35% van het vloeroppervlak van de bedrijfsruimte.

Artikel 9 Leiding - Gas

9.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor Leiding - Gas aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse gastransportleiding met de daarbij horende belemmeringenstrook;
- b. De bestemming Leiding - Gas is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen;
- c. Daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 13;
 2. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 9;
 3. in de derde plaats de bepalingen van artikel 10, artikel 11 dan wel artikel 12.

9.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 9.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

9.3 Afwijken van de bouwregels

- a. Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.2 zodanig dat zij kunnen toestaan om bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op te richten mits de belangen van de gasleiding daardoor niet worden geschaad.
- b. Er kan niet worden besloten tot afwijking voordat de exploitant van de gasleiding gehoord is.

9.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden op en onder de in lid 9.1 genoemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, uit te voeren:
 1. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen, egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
 2. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem;
 3. het aanleggen en verbreden van wateren;
 4. het verlagen van het waterpeil;
 5. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
 6. het aanbrengen van drainage;
 7. het aanbrengen van hoogopgaande of diepwortelende beplanting;
 8. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
 9. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan voor normaal onderhoud;
 10. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
 11. het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen;
 12. het plaatsen van onroerende objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.
- b. Het verbod als bedoeld in lid a is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:
 1. normaal onderhoud en beheer betreffen;
 2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.
- c. Het verbod als bedoeld in lid a is niet van toepassing indien de graafwerkzaamheden onder de Wet informatieuitwisseling ondergrondse netten valt.
- d. De omgevingsvergunning wordt niet verleend voordat de exploitant van de gasleiding gehoord is.
- e. De omgevingsvergunning wordt slechts verleend, indien het uitvoeren van werken of werkzaamheden geen schade aan de gasleiding toebrengt.
- f. Aan de onder lid a genoemde vergunning kunnen onder meer voorschriften worden verbonden inhoudende de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de gasleiding wordt beschermd.

Artikel 10 Waarde - Archeologie 1

10.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor Waarde - Archeologie 1 aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor doeleinden ter bescherming en behoud van archeologische waarden.
- b. Daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 13;
 2. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 9;
 3. in de derde plaats de bepalingen van artikel 10 dan wel de artikelen 11 en 12.

10.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 10.1 genoemde gronden mag worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. Voor zover met betrekking tot de in lid 10.1 genoemde gronden sprake is van bodemverstoring, dient de aanvrager van omgevingsvergunning voor bouwen een archeologisch rapport te overleggen.
- b. Aan de vergunning als bedoeld onder a kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het Dagelijks Bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties.
- c. Het bepaalde onder a en b is niet van toepassing op een bodemverstoring:
 1. die betrekking heeft op een gebied met een oppervlakte kleiner dan 100 m² of een diepte van minder dan 2.00 meter onder maaiveld;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

10.3 Nadere eisen

Het Dagelijks Bestuur is bevoegd ter bescherming van de in lid 10.1 genoemde archeologische waarden nadere eisen te stellen aan de situering van de bouwwerken, indien uit het archeologisch rapport onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden zoals bedoeld in lid 10.1 aanwezig zijn.

10.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1 geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:

- a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden.

Artikel 11 Waarde - Archeologie 2

11.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor Waarde - Archeologie 2 aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor doeleinden ter bescherming en behoud van archeologische waarden.
- b. Daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 13;
 2. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 9;
 3. in de derde plaats de bepalingen van artikel 10 dan wel de artikelen 11 en 12.

11.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 11.1 genoemde gronden mag worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. Voor zover met betrekking tot de in lid 11.1 genoemde gronden sprake is van bodemverstoring, dient de aanvrager van omgevingsvergunning voor bouwen een archeologisch rapport te overleggen.
- b. Aan de vergunning als bedoeld onder a kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het Dagelijks Bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties.
- c. Het bepaalde onder a en b is niet van toepassing op een bodemverstoring:
 1. die betrekking heeft op een gebied met een oppervlakte kleiner dan 10.000 m² of een diepte van minder dan 2.00 meter onder maaiveld;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

11.3 Nadere eisen

Het Dagelijks Bestuur is bevoegd ter bescherming van de in lid 11.1 genoemde archeologische waarden nadere eisen te stellen aan de situering van de bouwwerken, indien uit het archeologisch rapport onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden zoals bedoeld in lid 11.1 aanwezig zijn.

11.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2 geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:

- a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden.

Artikel 12 Waarde - Archeologie 3

12.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor Waarde - Archeologie 3 aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor doeleinden ter bescherming en behoud van archeologische waarden.
- b. Daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen gelden:
 1. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 13;
 2. in de tweede plaats de bepalingen van artikel 9;
 3. in de derde plaats de bepalingen van artikel 10 dan wel de artikelen 11 en 12.

12.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 12.1 genoemde gronden mag worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. Voor zover met betrekking tot de in lid 12.1 genoemde gronden sprake is van bodemverstoring, dient de aanvrager van omgevingsvergunning voor bouwen een archeologisch rapport te overleggen.
- b. Aan de vergunning als bedoeld onder a kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het Dagelijks Bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties.
- c. Het bepaalde onder a en b is niet van toepassing op een bodemverstoring:
 1. die betrekking heeft op een gebied van de waterbodem met een oppervlakte kleiner dan 10.000 m²;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

12.3 Nadere eisen

Het Dagelijks Bestuur is bevoegd ter bescherming van de in lid 12.1 genoemde archeologische waarden nadere eisen te stellen aan de situering van de bouwwerken, indien uit het archeologisch rapport onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden zoals bedoeld in lid 12.1 aanwezig zijn.

12.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3 geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:

- a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden.

Artikel 13 Waterstaat - Waterkering

13.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, het in stand houden en het onderhoud van de waterkering met daarbij behorende voorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- b. De dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemming(en).

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 14 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 15 Algemene bouwregels

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouw- en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden c.q. af te wijken van verplichte gevellijn ten behoeve van:

- a. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,2 meter;
- b. gevelaccenten, gevel- en kroonlijsten, pilasters, overstekende daken, erkers, loggia's, serres, balkons en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,5 meter en deze werken niet lager gelegen zijn dan de tweede bouwlaag;
- c. hijsinrichtingen, mits de overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 meter;
- d. trappenhuizen, technische installaties, waaronder begrepen installatie voor duurzame energie, dakterrassen, hekwerken en vergelijkbare bouwwerken, mits de overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 meter en deze worden gebouwd op tenminste 3 meter afstand van de gevellijn;
- e. liftinstallaties, mits de overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 meter en deze worden gebouwd op tenminste 2 meter afstand van de voorgevel.

Artikel 16 Algemene gebruiksregels

De in dit plan begrepen gronden en bebouwing mogen uitsluitend worden gebruikt met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. de gronden en bouwwerken te gebruiken of laten gebruiken of in gebruik geven ten dienste voor inrichtingen en bedrijven als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143);
- b. het is verboden de in het bestemmingsplan begrepen gronden en de zich daarop bevindende bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken of in gebruik geven op een wijze of tot een doel, strijdig met de bestemming of de daarbij behorende regels;
- c. onder verboden gebruik wordt in ieder geval begrepen:
 1. automatenhal, prostitutiebedrijf, seksinrichting, geldwisselkantoor, smartshop, transferwinkel, telefoneerinrichting, belhuis, detailhandel in volumineuze goederen, opslag en verkoop van motorbrandstoffen, opslag en verkoop van vuurwerk en/of gevaarlijke stoffen;
 2. de opslag en/of stalling van kampeermiddelen, voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen, en aan hun gebruik onttrokken machines, behoudens gebruik dat strekt tot realisering van de bestemming en gebruik dat voortvloeit uit het normale dagelijkse gebruik en onderhoud dat ingevolge de bestemming is toegestaan;
 3. het storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover noodzakelijk in verband met het op de bestemming gericht gebruik van de grond.

Artikel 17 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels afwijking kan worden verleend, zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd afwijking te verlenen van de desbetreffende bepalingen van dit bestemmingsplan ten behoeve van:

- a. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 3 meter, en een maximale brutovloeroppervlakte van 10 m²;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, bebouwing ten behoeve van al dan niet ondergrondse afvalopslag, geluidwerende voorzieningen, steigers, duikers en andere waterstaatkundige werken;
- c. een hogere bouwhoogte dan in de regels toegestane maximale bouwhoogten, anders dan bedoeld onder 5, met een maximum van ten hoogste 2 meter ten behoeve van lift- en trappenhuizen, centrale verwarmingsinstallaties, dakopbouwen, schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes, zendmasten ten behoeve van mobiele telefonie; en installaties voor duurzame energie;
- d. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering en hoogte niet meer bedraagt dan 1 meter.

Artikel 18 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen, in die zin dat:

1. aan de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' bedrijven en/of bedrijfspvormen functies worden toegevoegd;
2. in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' opgenomen bedrijven en bedrijfsoorten functies worden ingedeeld bij een andere categorie;
3. dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 1', 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 3' geheel of gedeeltelijk kunnen worden geschrapt, indien:
 - a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
 - b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 19 Overgangsrecht

19.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig afwijking verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10% zijn.
- c. Het gestelde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

19.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 20 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden.

Bijlagen bij regels

Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten