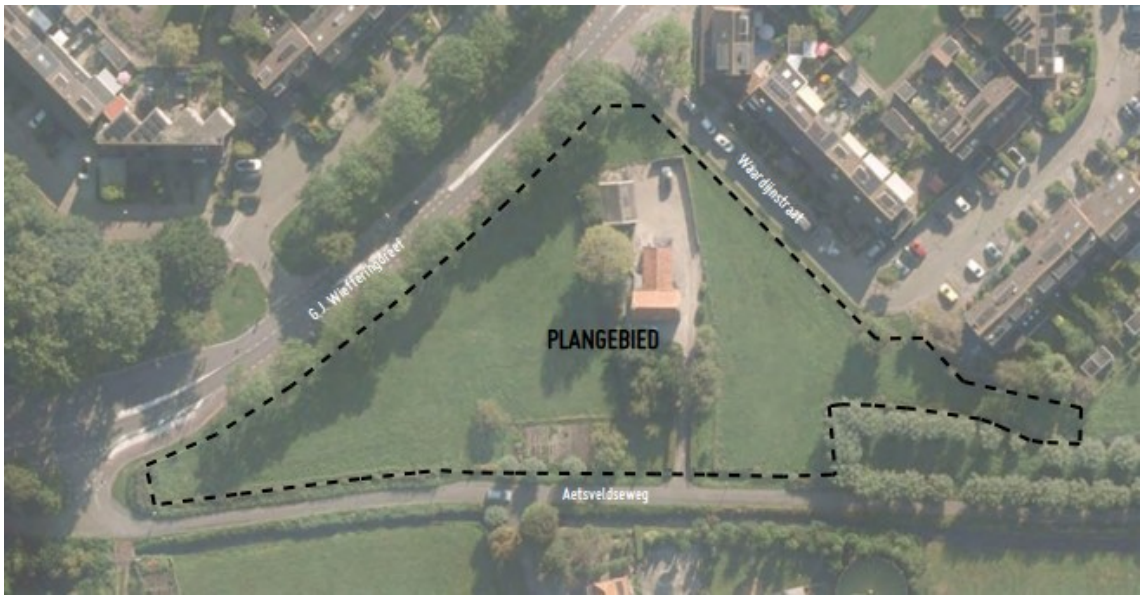
Gemeente Amsterdam

Concept
Versie 0.2
13-11-2025

Uitgangspunten, kaders en Randvoorwaarden bij de ontwikkeling woningbouw Aetsveldseweg 1 Weesp



Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE 2

1 INLEIDING 3

1.1 De locatie 3
1.2 Cultuurhistorische waarde 3
1.3 Deze nota 3

2 UITGANGSPUNTEN, KADERS EN RANDVOORWAARDEN 5

2.1 Stedenbouw en architectuur 5
2.2 Planologie 5
2.3 Verkeer en Openbare Ruimte 6
2.4 Ecologie, groen, klimaat en natuur 8
2.5 Wonen en programmering 10
2.6 Archeologie 10

3 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE 11

3.1 Kader 11
3.2 Participatie en communicatie 12
3.3 Verantwoordelijkheden en randvoorwaarden 12
3.4 Belanghebbenden 12

4 BELEID EN KADERS 13

4.1 Omgevingsvisie Weesp 2050 13
4.2 Omgevingsverordening NH 2020 13
4.3 Kansenkaart Aetsveld 13
4.4 Participatiestrategie Amsterdam 13
4.5 Woonvisie 13
4.6 Mobiliteitsvisie 13

CONCEPT

1 Inleiding

Op ... heeft Kroon Vastgoedontwikkeling bij de gemeente Amsterdam een aanvraag ingediend voor bestuurlijke en ambtelijke medewerking aan de ontwikkeling van de locatie Aetsveldseweg 1 te Weesp. Het verzoek richt zich op medewerking van de gemeente aan de planvorming en planologische procedure die moet leiden tot realisatie van deze nieuwbouwlocatie. De behandeling van het verzoek betreft een toetsing aan het huidige beleid.

Kroon Vastgoed heeft de ambitie om op de locatie aantrekkelijke, groene en toekomstbestendige woningen te ontwikkelen. Het plan is om de locatie te ontwikkelen met woningen in verschillende categorieën, geschikt voor verschillende doelgroepen. Een programma van in totaal 48 woningen ziet Kroon Vastgoed als passend voor de locatie.

In het plan wordt ingezet op een mix van woningtypen en appartementen voor de sociale huursector, koop of huurwoningen in het middensegment en eengezinswoningen voor de vrije sector. Er worden 20 sociale huurappartementen, 12 beneden- bovenwoningen (hierna bebo's) en 16 hoek/rijtjeswoningen beoogd. Door een mix van woningtypen kunnen meerdere doelgroepen worden bediend met het plan. De stedenbouwkundige opzet betreft een hofjesstructuur zoals deze ook aanwezig is in de rest van de wijk Aetsveld.

1.1 De locatie

De planlocatie is gelegen aan de Aetsveldseweg 1, kadastraal bekend sectie B, perceelnummer 3756, en heeft een oppervlakte van 5.890m². De planlocatie ligt in de entree van de wijk Aetsveld, in het zuiden van de kern Weesp. Het perceel ligt ingesloten tussen de Aetsveldseweg en de G.J. Wiefferingdreef. Aan de oost en zuidzijde wordt het plangebied begrensd door woningbouw. Tevens bevindt zich ten zuiden van het plangebied nog een authentieke boomgaard met wilgen. Aan de westkant bevinden zich, aan de overzijde van de Aetsveldseweg, agrarische gronden en een agrarisch bedrijf. In het noorden ligt de N236 die de scheiding vormt tussen Aetsveld en de rest van Weesp.

Het voorgenomen bouwplan is niet passend binnen de ter plaatse geldende bestemmingen. Het aantal woningen bedraagt meer dan het toegestane aantal woningen, er worden woningen buiten het bouwvlak voorzien en er worden woningen in de bestemming Groen voorzien. Indien wenselijk en haalbaar kan het plan onder de huidige wetgeving mogelijk worden gemaakt met een BOPA.

1.2 Cultuurhistorische waarde

De Aetsveldseweg loopt midden door de Aetsveldsepolder van Weesp naar de Vecht bij Hinderdam, verdeelt de polder in Binnen- en Over-Aetsveld, en is een belangrijk landschappelijk element. De weg sluit aan op het oude ontginningspatroon. In de jaren 1980 is in het noordoostelijk deel van de polder een woonwijk gerealiseerd, waarvan de verkaveling (een zg. bloemkoolwijk) niet doorloopt tot de Aetsveldseweg, maar een groene zone vrij laat. Daardoor heeft de Aetsveldseweg tot op heden het symmetrische profiel van vanouds een weg door de polderweilanden, ook ter plaatse van de woonwijk, weten te behouden. Ook is van belang dat op basis van reeds bekende vindplaatsen de archeologische verwachting met betrekking tot de Aetsveldseweg hoog is.

1.3 Deze nota

In dit document is beschreven of een herziening of afwijking van het bestemmingsplan t.b.v. voorliggend plan wenselijk en haalbaar is. Daarbij zijn kaders en randvoorwaarden opgenomen. Om dit te beoordelen is advies gevraagd aan de volgende vakdisciplines:

CONCEPT

- Participeren
- Stedenbouw
- Planologie
- Wonen
- Verkeer, mobiliteit en parkeren
- Ecologie, groen, klimaat en natuur
- Archeologie
- …

CONCEPT

2 Uitgangspunten, kaders en randvoorwaarden

In dit hoofdstuk worden vanuit verschillende disciplines (beleidsterreinen) uitgangspunten, kaders en randvoorwaarden genoemd waarbij bij het ontwerp rekening mee moet worden gehouden. Deze zijn een aanvulling op bestaand beleid, wet en regelgeving (zie hoofdstuk …). Bij een toetsing van het ruimtelijk plan zullen die gezamenlijk de leidraad vormen voor de beoordeling daarvan.

2.1 Stedenbouw en architectuur

Het perceel leent zich goed voor bebouwing met appartementengebouwen. De Omgevingsvisie stelt: daar waar het passend is in de omgeving en het voldoet aan de eisen van ruimtelijke kwaliteit, wordt meer bouwen in de hoogte mogelijk. Volgens gemeentelijk beleid behoort bouwen van woningen tot een maximum van 5 bouwlagen hoog tot de mogelijkheden. Hierbij dient er oog te zijn voor het behoud van het groene en dorpse karakter van de gemeente en een stedenbouwkundig verantwoorde inpassing.

Er dient veel ruimte te zijn / aandacht besteedt te worden voor een kwalitatief hoogwaardige inrichting met duidelijke aansluiting bij het landschappelijke en groene karakter van de omgeving. Rekening in het ontwerp dient te worden gehouden met de gemeentelijke Nota Ruimtelijke Kwaliteit en de daarbij behorende gebiedsgerichte criteria. Wanneer dit niet mogelijk is moeten aanvullende welstandscriteria worden opgesteld en door de bestuurscommissie worden vastgesteld.

De bouwblokken dienen (zichtbaar) voorzien te zijn van bergingen of bergruimte zodat er geen kans bestaat dat de “openbare ruimte” hiervoor gebruikt gaat worden. In het ontwerp dient aangegeven te worden welke woning van welke berging gebruik maakt

De open en groene waarden te dienen te worden geborgd om voldoende ruimtelijke kwaliteit in het plangebied te krijgen. Het handhaven van het op het terrein aanwezige groen en de bomen is een goed stedenbouwkundig uitgangspunt. Daarbij vertegenwoordigen de huidige groenzones hoge ruimtelijke en ecologische waarden. De tuinen en met name de voortuinen (Delftse stoepen) dienen een afdoende (ruime) afmeting te hebben om het groene karakter van het ontwerp mede in te vullen.

Conclusie
- Kansrijk mits aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan

Kanttekeningen
- Het te realiseren aantal woningen is sterk afhankelijk van de in deze paragraaf genoemde factoren (het gewenste groen, de bouwhoogte, het parkeren, maar ook mobiliteit en verkeersbewegingen, zie die paragraaf).
- Het gewenste aantal woningen lijkt aan de hoge kant / lijkt moeilijk haalbaar voor deze locatie.
- Definieer wat openbaar is en wat niet, het ontwerp van de binnentuin, de grenzen van het perceel.
- Individualiseer in het ontwerp de woningtypologieën, plattegronden met afmetingen, de diepte van de tuinen, de oriëntatie, de ingang aan de buiten- of binnenkant, de torentypologie, fietsenstalling, begane grond, opslagruimtes, buitenruimtes, balkons, enzovoort.

2.2 Planologie

Het perceel is gelegen in het bestemmingsplan… “Stedelijk Gebied” en heeft deels de bestemming Wonen en deels de bestemming Groen. Er is sprake van één

CONCEPT

ontwikkellocatie. De locatie staat kadastraal bekend als sectie … Binnen het bouwvlak is alleen de huidige (bestaande) woning toegestaan. Er is een dubbelbestemming Waarde – Archeologie – 3 op een deel van het perceel gelegen.

Het plangebied bestaat voornamelijk uit grasland met daarop één vrijstaande woning met bijgebouwen en tuin. Verder zijn een moestuin aanwezig en enkele bomen die onderdeel uitmaken van de tuin bij de woning. De woning wordt op dit moment nog tijdelijk verhuurd en wordt ontsloten via de Aetsveldseweg.

De gronden in het plangebied zijn niet in eigendom van de gemeente. Wel is een deel van de locatie aangewezen als een kansrijke locatie in de Nota …. De locatie Aetsveldseweg 1 is aangewezen als een … locatie waarbij een indicatief aantal woningen van … mogelijk is.
Het vigerend bestemmingsplan voor de locatie is …. Dit bestemmingsplan heeft de gemeenteraad op 10 juli 2008 vastgesteld. De vigerende bestemming op de planlocatie is …. Deze gronden zijn bestemd voor …. Deze worden in de begripsbepaling als volgt gedefinieerd: ...

Dit initiatief is daarom niet mogelijk op basis van vigerend bestemmingsplan. Mogelijk zal het plan ook een hogere bouw- en goothoogte hebben dan is toegestaan. Het is tevens niet zeker of het maximale bebouwingspercentage overschreden wordt. Er is dan ook een nieuw planologisch kader nodig om de ontwikkeling mogelijk te maken. Er kan van het omgevingsplan worden afgeweken met een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (BOPA).

Als onderdeel van de planologische procedure dient de milieutechnische haalbaarheid aangetoond te worden. Dat wil zeggen dat aangetoond moet worden of het plan geen nadelige effecten heeft voor bijvoorbeeld archeologische waarden, luchtkwaliteit of dat de nieuwe functies wel kunnen voldoen aan wettelijke geluidnormen of aan afstanden in het kader van externe veiligheid. Ook dient het planvoornemen getoetst te worden aan gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid.

<u>Conclusie</u>
- Het plan is nu niet realiseerbaar op basis van het omgevingsplan. Het plan is kansrijk mits de planologische procedure BOPA wordt doorlopen voor het wijzigen van de bestemming.

<u>Kanttekeningen</u>
-

2.3 Verkeer en Openbare Ruimte

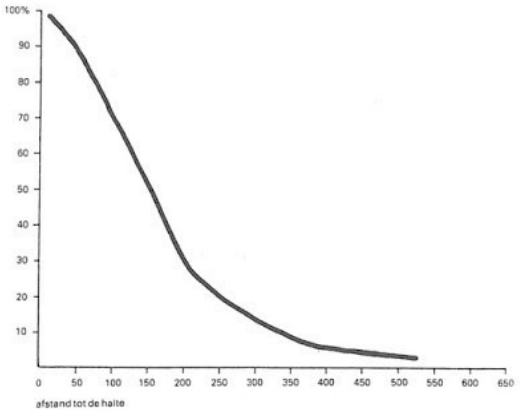
Wanneer een nieuw en openbaar toegankelijk woongebied ontstaat is het wenselijk dat de openbare wegen in eigendom aan de gemeente worden overgedragen. De kavelgrens is duidelijk, maar wat toekomstig openbaar gebied is en wat privé wordt is nu niet duidelijk. Dit dient vooraf helder te zijn alvorens er getoetst kan worden op bijvoorbeeld inrichting en maatvoering.

Voor wat betreft mobiliteit is het van belang dat een vergelijking wordt gemaakt in het aantal te verwachten verplaatsingen op basis van de voorgestelde ontwikkelingen. Er dient te worden onderzocht en inzichtelijk te worden gemaakt hoe de verkeersstromen lopen in relatie tot de omgeving. Wat wordt de “hoofdentree” van het hof, hoe lopen en/of fietsen bewoners en bezoekers, maakt het hof in de nieuwe situatie onderdeel uit van een “nieuwe” gecreëerde route. Zo ja, dient de inrichting hierop te worden aangepast?

CONCEPT

Er moet verder onderzoek plaatsvinden zodra meer bekend is over de verdere ontwikkeling van het terrein. Op basis van de aantallen en typen woningen inclusief segmentering en andere functies die op het terrein gaan plaatsvinden, kan dit pas verder worden bepaald. In combinatie met de intensiteiten van de omliggende wegen kan vervolgens bepaald worden of de aansluitingen in de huidige vormgeving kunnen blijven voldoen. Vervolgens moet ook gekeken worden in hoeverre een toename van intensiteit op de wegen invloed heeft op het functioneren van de aansluiting met de Waardijnstraat, Wieferingdreef en de Gooilandseweg.

De loopafstand tot een bushalte varieert tussen de 300-500 meter. In de grafiek is het verband weergegeven tussen het percentage van verkeersdeelnemers dat bereid is om naar een bushalte te lopen in relatie tot de loopafstand tussen herkomst en de bushalte (bron: www.crow.nl).



Percentage reizigers dat de bus gebruikt in relatie tot de loopafstand tot de halte

Op basis hiervan kan gesteld worden dat ca. 3-15% van de nieuwe inwoners/gebruikers van de ontwikkeling, enkel op basis van loopafstand, mogelijk gebruik kan maken van het OV. Andere aspecten zoals kosten, beschikbaarheid andere vervoerwijzen etc. zijn hierbij buiten beschouwing gelaten. Het is daarom niet erg aannemelijk dat in relatie tot deze ontwikkeling de verplaatsingen voor een wezenlijk deel door het OV opgevangen kan worden. Dit betekent dat de parkeerbehoefte conform de mobiliteitsnota moet worden toegepast.

Om de Aetsveldseweg te gebruiken als hoofdentree, adviseren wij de volgende maatregelen:

- De ontsluiting van het hof op de Aetsveldseweg dient verder te worden onderzocht en vormgegeven om te kunnen toetsen op bijvoorbeeld een veilige ontsluiting, toegankelijkheid voor grotere voertuigen etc.
- Inritconstructie bij kruising: Ter hoogte van de kruising Aetsveldseweg – G.J. Wiefferingdreef dient een inritconstructie te worden aangelegd om de overgang duidelijk en verkeersveilig te maken.
- Voorzieningen voor fietsers en voetgangers: Er moeten passende infrastructuurvoorzieningen worden gerealiseerd om fietsers en voetgangers een veilige route te bieden.
- Wegverbreding: Het deel tussen de beoogde ingang en de kruising Aetsveldseweg – G.J. Wiefferingdreef dient te worden verbreed, zodat gemotoriseerd verkeer elkaar veilig kan passeren.
- De Aetsveldseweg – Het Hof - Waardijnstraat kan in de toekomstige situatie als nieuwe route worden gebruikt door langzaamverkeer. Hoe kan dit een plezierige route worden als dit daadwerkelijk gewenst is?

Door deze aanpassingen ontstaat een veilige verkeerssituatie. Daarnaast wordt een extra fietspad parallel aan de Wiefferingdreef overbodig, waardoor het bestaande groen behouden kan blijven.

CONCEPT

Met een fietsoversteek over de Wieffingdreef lijkt er ook een kans te ontstaan voor het realiseren voor een voetgangersoversteek. Of dit op deze locatie wenselijk is en/of verkeerskundig haalbaar dient integraal te worden onderzocht. Een verbeterde aansluiting op het kruispunt van de N236 richting het centrum verdient de aandacht aangezien de Aetsveldseweg hier niet/nauwelijks in voorziet qua veiligheid.

In het ontwerp dient een duidelijke en door onderzoek onderbouwde parkeerbalans te worden opgenomen waarin duidelijk gemaakt te worden hoeveel en waar geparkeerd wordt. Uitgangspunten dienen daarin helder geformuleerd te worden. Voor fiets parkeren dient te worden voldaan aan het geldende beleid van Amsterdam.

Parkeren moet zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvinden. Indien voor de parkeeroplossing gebruik gemaakt wordt van de openbare ruimte dient daarvoor de hele straat (straten), van de perceelsgrens van de huidige bebouwing tot aan de nieuwbouw integraal te worden ontworpen. De kans die hierdoor ontstaat tot bijvoorbeeld extra vergroenen (bomen en groenvakken) tbv een klimaatadaptieve inrichting dient daarbij in dit plan te worden benut. De inrichting en opgenomen maatvoering dient aan te sluiten bij het beleid en dient aan te sluiten bij de maatvoering voor de openbare ruimte.

Door de inzet van deelauto's kan de parkeerbehoefte worden verminderd. Er mag maximaal 20% van de parkeerbehoefte worden ingevuld met deelauto’s, waarbij één deelauto vier parkeerplaatsen vertegenwoordigt. Deelmobiliteit is een mogelijkheid om dit substantieel aantal woningen te bouwen, maar dat leidt niet altijd tot het reduceren van de mobiliteitsbewegingen en hoeveelheid parkeerplaatsen. Verknoping met OV is moeilijk gezien de afstand tot de dichtstbijzijnde halteplaatsen. Als gemeente zien we graag dat er een plan wordt gemaakt om deelmobiliteit te stimuleren en dat dit juridisch onderbouwd wordt zodat naleving wordt gegarandeerd, ook wanneer in de toekomst de omstandigheden zouden veranderen.

De laadpalen voor elektrische auto’s dienen niet alleen gebruikt te kunnen worden door bewoners van het hofje. Door deze naar de Waardijnstraat te verplaatsen, zorg je voor een betere uitwisselbaarheid met de buurt.

Het bestaande groen dient zoveel mogelijk te worden behouden en waar mogelijk zelfs versterkt te worden om de kwaliteit ervan te optimaliseren. Indien dit beter past kunnen fietsers en voetgangers gefaciliteerd worden via de Waardijnstraat en de Aetsveldseweg in plaats van op een eigen fiets-voetpad.

Maatvoering en bruikbaarheid: "het hof” dient goed te worden bekeken qua maatvoering van trottoirs, rijweg en parkeren, bochtstralen. Rijcurves dienen op alle plekken te passen. Parkeervakken functioneren het best bij een maatvoering van 2.5m x 5.0m (haaksparkeren) of 4.50m met 0.50m overstek. Parkeervakken op de hoeken zijn 3.0m breed i.v.m uitstapmogelijkheid.

Ruimtevragers: In de verdere uitwerking van het plan en met name de “openbare ruimte” zullen items worden opgenomen die een aanzienlijk ruimtebeslag zullen innemen. Denk hierbij aan fietsparkeren, afvalcontainers (ondergronds meerdere fracties + opstelplaatsen mini containers GFT), openbare verlichting, nutsvoorziening, etc. Dit zal ten koste gaan van groen en/of parkeerplaatsen. Ruimtereserveringen voor dit soort items dienen opgenomen te worden om toekomstige knelpunten te voorkomen.

CONCEPT

Conclusie
- Kansrijk mits aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan

Kanttekeningen
- Het dient duidelijk te zijn wel verkeersregime wordt beoogd binnen het hof (30km/u , erfinrichting) Dit ligt ten grondslaag aan de daadwerkelijke inrichting en benodigde ruimte voor bijvoorbeeld parkeren, trottoir en rijweg.
- De ingang aan de Waardijnstraat kan alleen worden gebruikt als aansluiting voor fietsers en voetgangers, maar niet voor gemotoriseerd verkeer. Deze ingang dient wel behouden te blijven en geschikt gemaakt te worden als calamiteitenroute.
- Deelmobiliteit kan een oplossing zijn, maar dient juridisch onderbouwd te worden zodat naleving gegarandeerd wordt, ook voor de toekomst.
- Er moet duidelijkheid zijn over de aard van de woningen alvorens er vervolgonderzoeken plaats kan vinden en de parkeerbehoefte en voorzieningen in beeld gebracht kunnen worden.

2.4 Ecologie, groen, klimaat en natuur

De G.J. Wiefferingdreef maakt onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur (HBS) Weesp. De langs de perceelsgrens aanwezige Essen (Fraxinus excelsior) dienen ten alle tijden te worden gehandhaafd en beschermd. Of de opgenomen fiets- en voetpaden, gepositioneerd onder de boomkronen, daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd dient goed te worden onderzocht (BEA). Ruimte voor alternatieven lijkt schaars.

Voor dit project is het van belang om een Bomen Effect Analyse (BEA) uit te voeren en de nieuwbouw zo te ontwerpen dat er geen (of zo min mogelijk) bomen weg hoeven. De BEA kan de aanvrager als groeidocument gebruiken waarin steeds aanpassingen plaatsvinden als het plan veranderd. Maatregelen die in de BEA genoemd worden om het duurzaam behoud van het bomenbestand te waarborgen moet de aanvrager ook in het vervolgproces volgen (van ruimtelijke onderbouwing tot aan de uitvoeringsfase).

Het ontwerp dient aan te sluiten bij de klimaatadaptieve doelstellingen die gesteld zijn op dit vlak. De gereserveerde ruimte voor groen en bomen dient bij te dragen aan bijvoorbeeld de reductie van hittestress. Er dient te worden voldaan aan de eisen t.a.v. waterberging zoals opgenomen in de Keur van het Waterschap en zoals eerder verwoord in de reactie op de conceptaanvraag. De oplossing hiervoor moet inzichtelijk worden gemaakt in het ontwerp. We streven naar een groenoppervlak van 50%, dat kan worden gerealiseerd op maaiveldniveau (waaronder halfverharding), maar ook op daken en door (volgroeide) boomkronen. Hierbij mogen groene gevels worden opgeteld.

Op het maaiveld gaan we uit van het groen, tenzij…-principe, waarbij verharding alleen wordt aangelegd waar dit echt noodzakelijk is. We streven ernaar om de verharding en het groen zodanig in te richten, dat het (schone) hemelwater waar mogelijk afstroomt naar het groen en hier optimaal wordt verwerkt. Het horizontale en verticale oppervlak (maaiveld, gevels en daken) wordt in samenhang met de groen-blauwe ecologie van de bredere omgeving ingericht.

Tussen de Aetsveldseweg en het te ontwikkelen perceel ligt een watergang die goed opgenomen dient te worden in de planvorming. Wezenlijke vragen over bijvoorbeeld de aansluiting op privé terrein zullen moeten worden beantwoord en verder worden uitgewerkt. Ecologische oever, kantopsluiting of een combinatie hiervan. Het eindbeeld zal kwalitatief hoogwaardig moeten zijn en het risico op een verzameling van erfascheidingen, vlonders, steigers etc geminimaliseerd.

CONCEPT

Het hemelwater dient te worden verwerkt op eigen terrein, tenzij dit redelijkerwijs niet van de eigenaar gevraagd kan worden. Als norm stellen we, dat een bui van 70 mm op eigen terrein of in het plangebied moet worden verwerkt. De eigenaar heeft daarbij vrije keuze tussen de toe te passen voorzieningen. Bij infiltratie gaat de voorkeur uit naar bovengrondse voorzieningen ten opzichte van ondergrondse. Afwenteling van het hemelwater naar het terrein van derden is niet toegestaan.

Het groene midden gebied biedt kansen tot ontmoeten en verblijven, dit dient opgenomen te worden in het plan. Voorkomen moet worden dat dit onder druk te staan door de functionele items in het plan. Er dient daarbij rekening gehouden te worden met ‘ogen’ op straat t.b.v. sociale veiligheid.

In het ontwerp dient duidelijk aangegeven te worden hoe worden de ‘gebieden zonder bestemming’ (restruimtes) ingericht worden. Er zal daarbij ook aangegeven moeten worden wat toekomstig openbaar gebied is en wat privé wordt, dat is nu niet duidelijk. Dit dient vooraf helder te zijn ook in het kader van toekomstig beheer en onderhoud.

Conclusie
- Kansrijk mits aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan

Kanttekeningen
- Er moet een flora- en faunaonderzoek plaatsvinden voor het gehele gebied.
- De regelgeving rondom stikstof kan vragen om een meer kostbare manier van ontwikkelen. Op basis hiervan is er ook een Aerius-berekening nodig bij deze ontwikkeling.
- Voor het vervolgstadium is het uitvoeren van een Bomen Effect Analyse (BEA) noodzakelijk
- Een waterhuishoudkundig onderzoek moet onderdeel uitmaken van het vervolg (randvoorwaarde). Uitlopen van ontwikkeling door niet tijdig genomen maatregelen voor natuur e.d. moet in planning worden meegenomen en de maatregelen moeten vroegtijdig worden opgestart. Dit kan vaak gelijktijdig lopen met de planologische procedure.

2.5 Wonen en programmering

Deze bouwlocatie is van belang, geschikt en een van de weinige mogelijkheden om het ondermaatse aantal sociale huurwoningen (30%<) aan te vullen zowel in de wijk Aetsveld als voor Weesp als geheel. Het percentage sociale huurwoningen daalt al jaren en de trend zet door bij het uitblijven van nieuwbouw. Lopende projectinitiatieven bieden te weinig aanvulling.

Voor deze locatie is het wenselijk om een bredere doelgroep aan te houden. De gemeente stimuleert doorstroming van ouderen in grote woningen naar meer passende woningen in onze gemeente. Graag zien wij in het plan dat op locatie kan worden gedifferentieerd naar grondgebonden woningen voor gezinnen en voor jong professionals. Het woonbeleid in de gemeente richt zich op de inrichting van gemêleerde wijken met een variatie van bewoners naar leeftijd, afkomst, sociale status, vitaliteit en andere kenmerken om een goede balans in de wijk te behouden. Het gemengde karakter willen wij verder uitgewerkt terugzien in het plan.

Conclusie
- Kansrijk mits aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan

Kanttekeningen

CONCEPT

- Het is van belang om helderheid te krijgen over welke woningbouwvereniging zich wil aansluiten voor de sociale huur.

2.6 Archeologie

Wie??

CONCEPT

3 Participatie en communicatie

De gemeente vindt het belangrijk alle belanghebbenden goed geïnformeerd en tijdig worden betrokken en geïnformeerd. We betrekken daarom de samenleving en stakeholders graag bij de planvorming.

Het doel van participatie is om tot een breder geaccepteerd en beter initiatief te komen. Om inzicht te krijgen in welke belangen en wensen er zijn in de relevante omgeving van het initiatief en onder toekomstige bewoners en hiermee rekening te houden. De gemeente wil vroegtijdig duidelijk en transparant zijn naar omwonenden en andere relevante stakeholders over haar rol en het participatie en besluitvormingsproces bij initiatieven van derden en wil hierover ook zelf tijdig, proactief en persoonlijk communiceren.

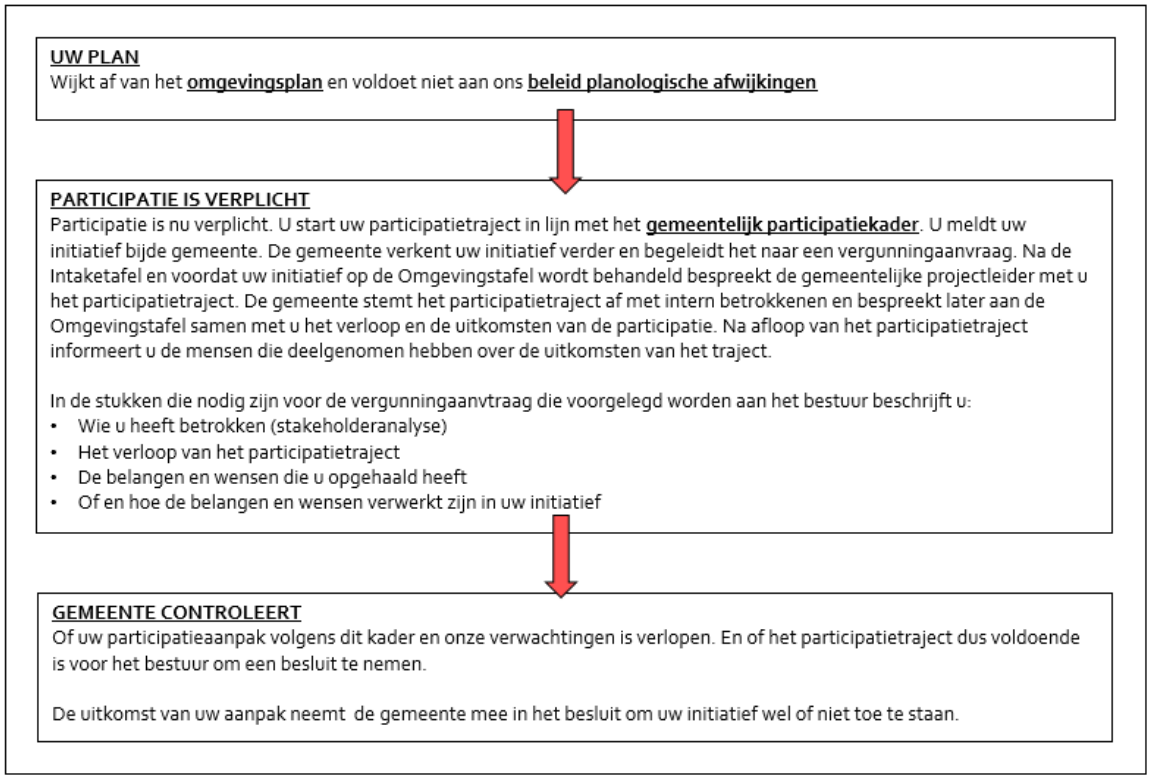
Wij vinden het belangrijk dat alle belanghebbenden:
- tijdig geïnformeerd zijn over het proces, de inhoud en de besluitvorming;
- dat ze vertrouwen hebben of krijgen in het proces (ook als ze inhoudelijke bezwaren hebben);
- en dat ze bereid zijn om vanuit hun rol op een constructieve manier aan het proces bij te dragen.

3.1 Kader

Voor de participatie hanteren we de volgende uitgangspunten:
1. In het kader van transparantie worden de bestuurders actief betrokken bij de participatie
2. Met behulp van participatie beogen we inzicht te krijgen in:
   - alle aanwezige kwaliteiten, kansen en belangen
   - de verschillende kanten, meningen en gezichtspunten hierover
   - verificatie of de opgehaalde informatie goed is verwerkt.

Voor initiatieven in het kader van de Omgevingswet is een participatiekader vastgesteld. Bij dit initiatiefvoorstel geldt in principe onderstaande aanpak. Met dien verstande dat hier de initiatiefnemer de participatie met de omgeving al heeft opgestart voordat er een principeverzoek is ingediend.

CONCEPT



3.2 Participatie en communicatie

De gemeente vindt het belangrijk dat inwoners en andere belanghebbenden, waaronder woningzoekenden, goed geïnformeerd worden en tijdig worden betrokken. Samen met Kroon Vastgoed hebben wij hier een belang in, waarbij Kroon Vastgoed met name aan zet is als het gaat om de participatie (in lijn met de Omgevingswet) en de gemeente ervoor moet zorgen dat de omgeving goed geïnformeerd is over de procedure rondom het initiatief en de rol van de gemeente. Hierbij ook inspelend op de participatieaanpak van de gemeente ... link invoegen....

Voor de communicatie wordt een aanpak opgesteld. Hierin wordt op hoofdlijnen beschreven hoe initiatiefnemer het bovenstaande wil bereiken: “wie we willen bereiken, wat is onze boodschap en welke middelen willen we op welk moment inzetten”. Wat betreft de participatie is met name de initiatiefnemer aan zet. Vanuit de gemeente geven we wel aandachtspunten mee en adviseren wij hierover, maar de uitvoering hiervan en de terugkoppeling hierover ligt bij de initiatiefnemer. Uiteraard stemmen we over en weer de communicatie af.

3.3 Verantwoordelijkheden en randvoorwaarden

Wie is verantwoordelijk voor het proces

- Als initiatiefnemer bent u verantwoordelijk voor het participatieproces.
- Gemeente en u als initiatiefnemer kunnen er samen voor kiezen om de verantwoordelijkheid te delen als er een gezamenlijk belang is (afweging bij intake).
- Als initiatiefnemer kunt u er voor kiezen iemand in te huren voor het adviseren over – of het uitvoeren van – het participatieproces. U blijft als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het proces.
- Als initiatiefnemer neemt u kennis van de participatieaanpak van de gemeente (... link naar document...) en beschrijft u in de stukken uw eigen participatietraject.
- Als het initiatief zeer politiek gevoelig is en/of een grote impact heeft op de fysieke leefomgeving kunt u er als initiatiefnemer samen met het dagelijks bestuur voor

kiezen om het beoogde participatietraject voor te leggen aan de bestuurscommissie.
- De gemeente adviseert de initiatiefnemer (op basis van het participatiekader) over de participatie met de relevante stakeholders. De gemeente ziet er ook op toe dat de juiste mensen worden geïnformeerd. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitvoering.
- Gemeente en initiatiefnemer stemmen over en weer de communicatie/participatie af.
- De initiatiefnemer koppelt transparant terug aan de deelnemers wat er met hun inbreng is gedaan en hoe het proces verder verloopt.
- De gemeente zorgt ervoor dat bestuurders en medewerkers op de hoogte zijn van het proces en zorgen met de informatievoorziening voor aansluiting op het vergaderschema het bestuur en commissies.

Randvoorwaarden:
- De gemeente heeft vele rollen in dit proces. Die rollen moeten voor een breed publiek en voor belanghebbenden duidelijk zijn. De goede relatie met alle partijen staat daarbij voorop.
- De gemeente communiceert voor haar deel proactief over het proces van het Principeverzoek richting haar inwoners, de raad en andere belanghebbenden in de brede zin van het woord.
- De communicatie is onafhankelijk, objectief en transparant.
- De communicatieadviseur heeft zitting in het projectteam van de gemeente. Op deze manier komt afstemming in de tijd en op het niveau van de communicatieboodschap tot stand.

3.4 Belanghebbenden

Hier moet de stakeholderanalyse nog worden opgenomen

CONCEPT

4 Beleid en kaders

Vanuit beleidsoogpunt gelden weinig specifieke kaders voor het gebied. De onderstaande kaders zijn echter wel geldend en belangrijk en fungeren als kapstok voor de te ontwikkelen visie voor het plangebied.

4.1 Omgevingsvisie Weesp 2050

In de Omgevingsvisie Weesp 2050 wordt bij woningbouw ingezet op inbreiding. Woningbouw buiten het bestaand stedelijk gebied wordt niet overwogen. De planlocatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en voldoet daarmee aan het beleid in de Omgevingsvisie dat niet buiten bestaand stedelijk gebied wordt uitgebreid.

In de Omgevingsvisie Weesp is een van de genoemde uitganspunten het creëren van een leefbare stad met meer ruimte voor groen en fiets en minder voor de auto. Weesp gaat zich richten op het verminderen van de ruimte voor de auto en het autogebruik, ten bate van groen en de fiets. De fiets krijgt ruim baan in Weesp. Het fietsen wordt gestimuleerd door meer ruimte om veilig te fietsen, comfortabelere routes en een gezondere omgeving door minder uitstoot door gemotoriseerd verkeer.

4.2 Omgevingsverordening NH 2020

Artikel 6.3 van de Omgevingsverordening regelt dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De schriftelijke afspraken zijn vastgelegd in het regionaal woonbeleid. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning moet gemotiveerd worden dat het beoogde programma voldoet aan het regionaal woonbeleid. Gezien de behoefte aan nieuwe woningen zal dit naar verwachting geen belemmering zijn.

Verder dient in de planuitwerking egemotiveerd te worden hoe rekening wordt gehouden met de risico's van klimaatverandering, overeenkomstig artikel 6.62 Klimaatadaptatie van de Omgevingsverordening NH2020. Overigens treedt op 1 januari 2024 de Omgevingsverordening NH 2022 in werking en zal met de daarin opgenomen instructies rekening moeten worden gehouden.

4.3 Kansenkaart Aetsveld

5.1, 2, e

4.4 Participatiestrategie Amsterdam

5.1, 2, e

4.5 Woonvisie

5.1, 2, e ?

4.6 Mobiliteitsplan

Weesp staat de komende jaren voor een uitdaging. Meer bewoners leiden tot een verdere groei van de mobiliteit in en rond Weesp en tot een grotere druk op de kostbare openbare ruimte. De beschikbare openbare ruimte in Weesp is een schaars goed. De vraag is hoe we in deze beperkte ruimte oplossingen kunnen vinden voor de groeiende mobiliteitsvraag. In het Mobiliteitsplan bestaat het antwoord hierop uit het voorrang geven aan duurzame en ruimtebesparende vervoerswijzen en uit het beter benutten van de openbare ruimte. Ook de herinrichting van dit deel van Aetsveld staat hier benoemd.

CONCEPT

4.7 Amsterdam maakt Ruimte

“Amsterdam Maakt Ruimte” beschrijft het kader voor de mobiliteit van de gemeente Amsterdam tot aan 2030. Uitgangspunt is dat op een duurzame manier de bereikbaarheid van Amsterdam én de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte kan worden verbeterd. Dit komt tot uiting in de plusnetten, waarmee Amsterdam laat zien welke vervoerwijze prioriteit verdient; in de toegemeten ruimte op straat, in de voorrangsverlening op kruispunten en in de inzet van investeringsmiddelen. Het gebruik van fiets en openbaar vervoer zal de komende periode toenemen.

CONCEPT