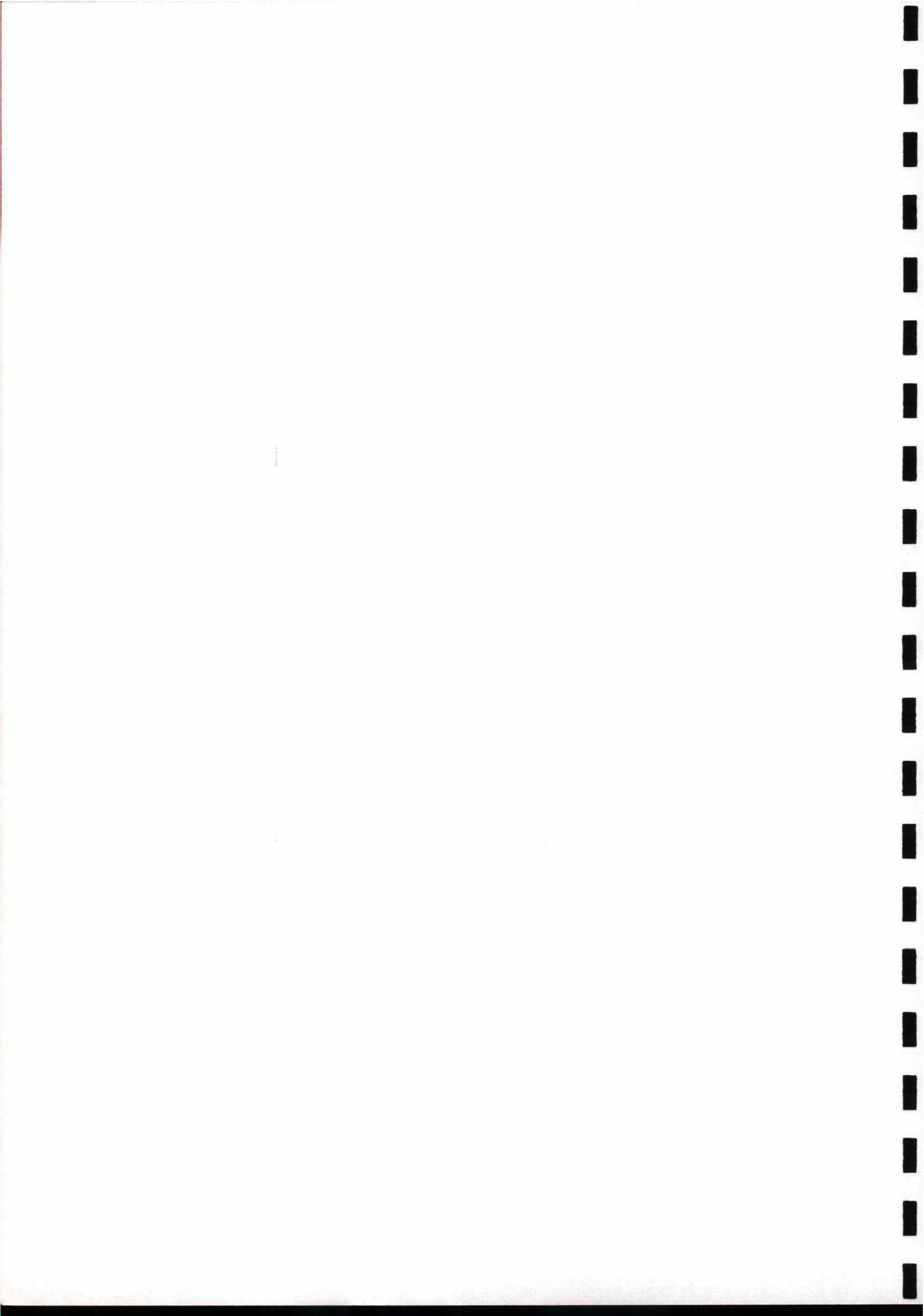


# BESTEMMINGSPLAN NIEUW SLOTEN 2001

Toelichting

28 mei 2003



**INHOUD**

	pag.
<b>1. Inleiding en doelstelling</b>	<b>1</b>
1.1 Inleiding	1
1.2 Doelstelling	2
1.3 Opbouw van de toelichting	2
<b>2. Plangrenzen</b>	<b>3</b>
<b>3. Plankader</b>	<b>4</b>
3.1 Geldend bestemmingsplan	4
3.2 Rijks- en provinciaal beleid	5
3.3 Structuurplan "Amsterdam Open Stad"	5
3.4 Nieuw Structuurplan	7
3.5 Veiligheid en milieu	7
3.6 Nota Parkstad, Richting Nieuw West en Richting Parkstad 2015	8
3.7 Stadsdeelbeleid	8
3.8 Vergunningsvrij bouwen	9
<b>4. Nadere beschrijving en verantwoording doelstellingen</b>	<b>11</b>
4.1 Inleiding	11
4.2 Het planconcept op wijkniveau	11
4.2.1 stedenbouwkundige hoofdstructuur	11
4.2.2 verdere geleding van de hoofdstructuur	12
4.2.3 vertaling naar architectuur ontwerp in ruimtelijke eenheden	15
4.3 Motivering voor het gedetailleerd vastleggen van Bebouwingsmogelijkheden	15
4.4 De regeling in kort bestek	16
4.5 Het toestaan van dakopbouwen en schuine kappen met dakkapellen	16
4.5.1 Noordwest Kwadrant	18
4.5.2 Dorpsuitbreiding	21
4.5.3 Zuidwest Kwadrant	22
4.5.4 Centrumgebied	24
4.5.5 Zuidwest 3 en Zuidoost Kwadrant	25
4.6 Serres en andere aan- en uitbouwen	28
4.7 Dakterrassen	28
<b>5. Artikelgewijze toelichting</b>	<b>29</b>
5.1 Opbouw voorschriften	29
5.2 Structuur artikelen	29
5.3 Toelichting per artikel	29
<b>6. Verkeer en parkeren</b>	<b>35</b>
6.1 Autoverkeer	35
6.2 Langzaam verkeer	35
6.3 Openbaar vervoer	35
6.4 Parkeren	35
<b>7. Milieuaspecten</b>	<b>37</b>
7.1 Hinder bedrijven	37
7.2 Bodem	37
7.3 Geluid	37
7.4 Kabels en Leidingen	38
7.5 Waterhuishouding	38
7.6 Hoogbouweffectrapportage (HER)	38
7.7 Schaduwstudie	38

<b>8.</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>40</b>
8.1	Economische uitvoerbaarheid	40
8.2	Maatschappelijk overleg en inspraak	40
8.3	Overleg ex artikel 10 Bro	45
	Zienswijzen bij het ontwerp bestemmingsplan, zie voordracht bij besluit vaststelling	

**Bijlagen**

1. Toelichting op de Staat van Inrichtingen (zie bijlage 1 van de voorschriften)
2. Kaart geluidzones Industrielawaai Schiphol-Oost
3. Vrijwaringszone Schiphol
4. Ontheffingsverzoek inclusief akoestisch onderzoek Ditlaar
5. Verslag inspraakavond
6. Besluit vaststelling hogere waarden industrielawaai
7. Besluit vaststelling hogere grenswaarden verkeerslawaai

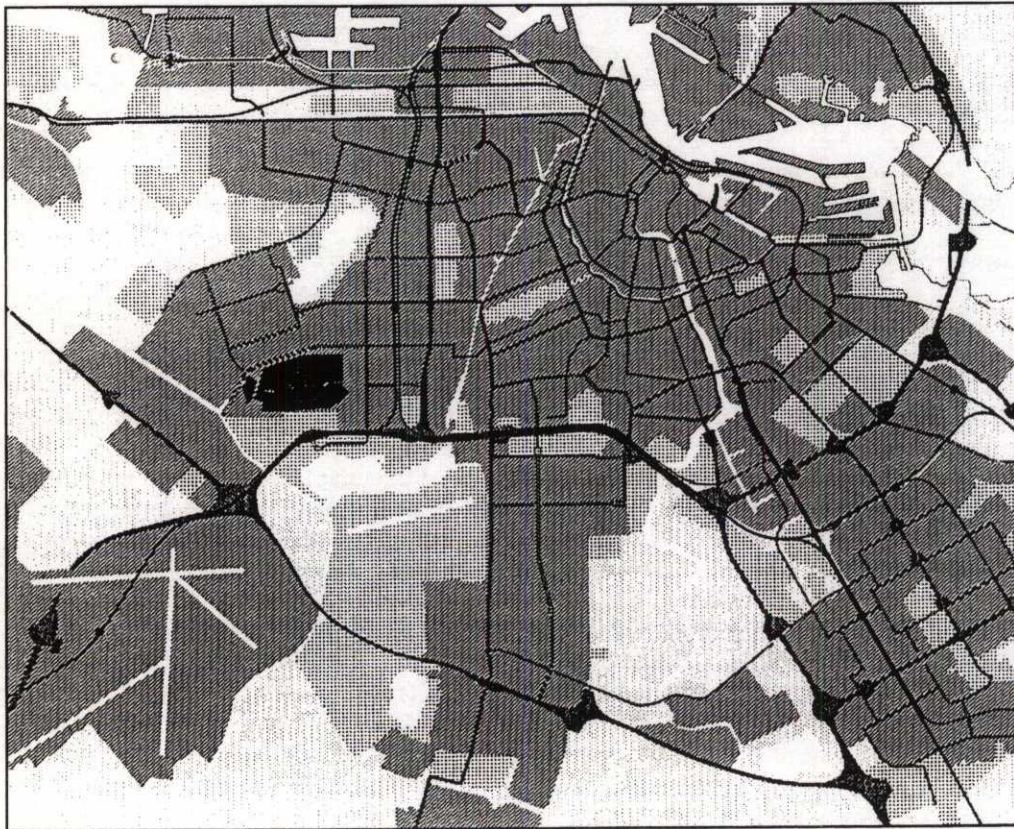
**Bijlage separaat:**

- Schaduwstudie Nieuw Sloten (bestaand uit 7 deelgebieden)

## 1. Inleiding en doelstelling

### 1.1 Inleiding

De plannen voor de uitbreidingswijk Nieuw Sloten, gelegen in het zuidwesten van de gemeente Amsterdam in het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld, zijn vanaf begin jaren 80 ontwikkeld door de gemeente Amsterdam. In 1994 werd de wijk overgedragen aan het stadsdeel. De plannen zijn van het begin af aan gericht geweest op het realiseren van een woonwijk met een hoge dichtheid, overwegend in laagbouwstroken met eengezinswoningen. De woonwijk zou gaan bestaan uit ongeveer 5000 woningen en voorzien moeten zijn van haar eigen winkelcentrum, dat primair gericht is op de verzorging van de bewoners van de wijk. Onderstaande figuur geeft de ligging van Nieuw Sloten in Amsterdam weer.



*Figuur :  
Ligging Nieuw  
Sloten in  
Amsterdam*

De eerste fase van het realiseren van de woonwijk betrof het bouwen in het zogenaamde Noordoostkwadrant, het deel van Nieuw Sloten dat het dichtst bij de bestaande stad is gelegen. De realisatie van het ten westen van de Noordoostkwadrant geprojecteerde park en de daaraan grenzende bebouwing zou volgens het oorspronkelijke plan in een later stadium worden gerealiseerd. Gedurende het planproces werd duidelijk dat het wenselijk was dit deel eerder te verwerkelijken, onder andere vanwege het jaarlijks beschikbare contingent woningen, dat op dat moment nog niet geheel benut was. Inmiddels is de hele geprojecteerde nieuwbouwwijk Nieuw Sloten gerealiseerd.

Voor een deel van Nieuw Sloten geldt het bestemmingsplan Tuinbouwgebied Sloten (1986), voor het overige van het plangebied het uitbreidingsplan Tuinbouwgebied Sloten (1955). Aangezien op basis van deze twee plannen geen bouwvergunningverlening kon plaatsvinden, zijn de woningen gerealiseerd na artikel 19-procedures. De bouwplannen hebben richtlijnen meegekregen die waren vastgelegd in een op basis van Stedenbouwkundige Programma's van Eisen (SPvE) opgestelde, nauwkeurige Stedenbouwkundige Plannen (SP). Met als toetsingskader de SP's kon, ondanks de hoge dichtheid, een helder en samenhangend plan worden gerealiseerd.

Nu de woonwijk in haar geheel gereed is gekomen, blijkt bij een aantal bewoners de wens te bestaan de woning te vergroten. De geldende bestemmingsplannen (1955 en 1986) vormen op dit moment het ruimtelijk beheersinstrument. De SP's hebben nu geen betekenis meer. De bestemmingsplannen zijn echter als toetsingskader niet geschikt. Op grond van het plan uit 1986 geldt een bouwverbod, en het plan uit 1955 geeft nog een agrarische bestemming.

Aanvragen voor bouwvergunningen moeten elk worden opgevat als verzoeken om vrijstelling van de geldende bestemmingsplannen, en moeten daarom nu één voor één zorgvuldig worden bekeken op hun gevolgen voor bijvoorbeeld de stedenbouwkundige kwaliteit van de omgeving. De wens om te komen tot een nieuw en conserverend bestemmingsplan, die op een eenvoudiger wijze mogelijk maakt bouwplannen te beoordelen, is dan ook een logische.

### *1.2 Doelstelling*

De hoofddoelstelling van dit nieuwe bestemmingsplan is te voorzien in een toetsingskader voor de uitbreiding van bestaande woningen in Nieuw Sloten.

Daar waar mogelijk wordt nu de mogelijkheid geboden voor het uitbreiden van de woningen, maar wordt tegelijkertijd rekening gehouden met de architectonische kwaliteit. Daartussen is het maximaal haalbare gezocht.

### *1.3 Opbouw van de toelichting*

In de hierna volgende hoofdstukken wordt het bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001 toegelicht.

Allereerst zullen in hoofdstuk 2 de grenzen van het plangebied worden aangegeven. In hoofdstuk 3 wordt het plankader nader omschreven, dat wil zeggen dat aandacht wordt besteed aan randvoorwaarden op divers terrein, waarbinnen moet worden gewerkt. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid van de provincie Noord-Holland, het Rijk, de gemeente Amsterdam, als neergelegd in het Structuurplan Open Stad voor zover dit betrekking heeft op het plangebied en het beleid van het stadsdeel. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de stedenbouwkundige structuur van Nieuw Sloten als geheel en de daarbinnen te onderscheiden elementen. De beschrijving leidt tot de motivering van het in dit plan te formuleren toetsingskader voor het bouwen.

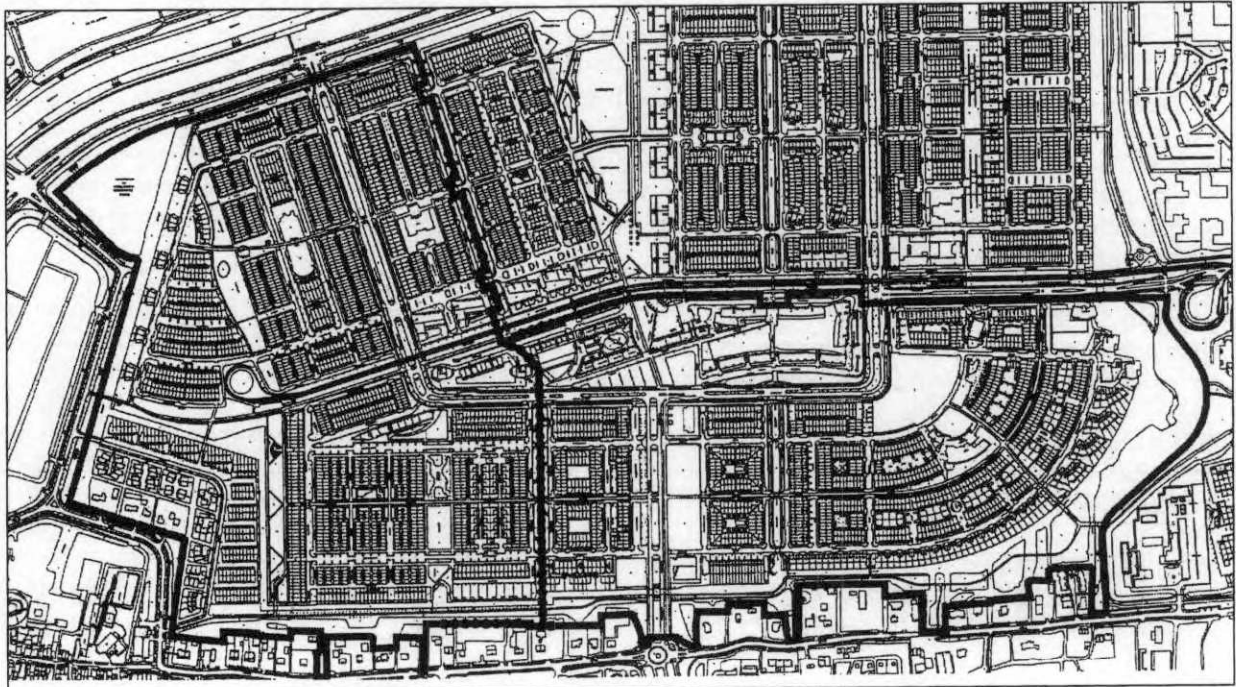
In hoofdstuk 5 wordt de werking van de voorschriften in detail toegelicht. Hoofdstuk 6 geeft een toelichting op aantal verkeersaspecten dat in het bestemmingsplan wordt geregeld. Milieu-aspecten zoals bodemgesteldheid en (eventuele) geluidhinder komen in hoofdstuk 7 aan de orde. De economische uitvoerbaarheid van het voorgestelde in dit plan komt aan de orde in hoofdstuk 8. In dat hoofdstuk wordt tevens stilgestaan bij het in de voorbereidende fase gevoerde overleg en de mondelinge zowel als de schriftelijke inspraak, alsmede het overleg volgens artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Het laatste punt dat aan de orde wordt gesteld betreft de beantwoording van de ingekomen zienswijzen bij het ontwerp bestemmingsplan.

## 2. Plangrenzen

Het plangebied van bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001 omvat de gehele nieuwbouwwijk, exclusief het deel Nieuw Sloten waarvoor reeds een nieuw bestemmingsplan in werking is getreden.

Aan de west- en noordkant wordt de stadsdeelgrens met stadsdeel Osdorp aangehouden. In het kader van de beleidsnotitie "Actualisatie juridisch-planologisch kader" is de wens naar voren gekomen de Plesmanlaan en de bebouwing aan de zuidzijde daarvan bij het nieuwe bestemmingsplan te betrekken.

De plangrens aan de oostzijde wordt gevormd door het Christoffel Pantijnpad en de plangrenzen van het bestemmingsplan Nieuw Sloten Noordoost 1999. De grenzen van het nieuwe bestemmingsplan voor de Sloterweg bepalen de zuidelijke plangrenzen van het plan "Nieuw Sloten 2001".



Afbeelding: plangrenzen bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001

### 3. Plankader

#### 3.1 Geldend bestemmingsplan

In het onderhavige plangebied gelden momenteel twee juridisch-planologische regelingen. Het noordelijke deel valt binnen het bestemmingsplan "Tuinbouwgebied Sloten" dat op 25 juni 1986 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Dit plan werd begin jaren '80 opgesteld, toen Amsterdam in de race was om de Olympische Spelen te mogen organiseren. Als Amsterdam destijds de Spelen toegewezen had gekregen, zou in het tuinbouwgebied het Olympisch dorp zijn verrezen. Toen eenmaal vaststond dat de Spelen niet naar Amsterdam zouden komen is gekozen voor het ontwikkelen van een nieuwe woonwijk. Het bestemmingsplan werd op 3 februari 1987 door GS van Noord-Holland gedeeltelijk goedgekeurd. Op 28 februari 1991 is door de Kroon goedkeuring onthouden aan het zuidelijke deel van het bestemmingsplan. Daardoor geldt daar nu nog het uitbreidingsplan "Tuinbouwgebied Sloten" uit 1955, die uitgaat van tuinbouw met kavelsloten en water.

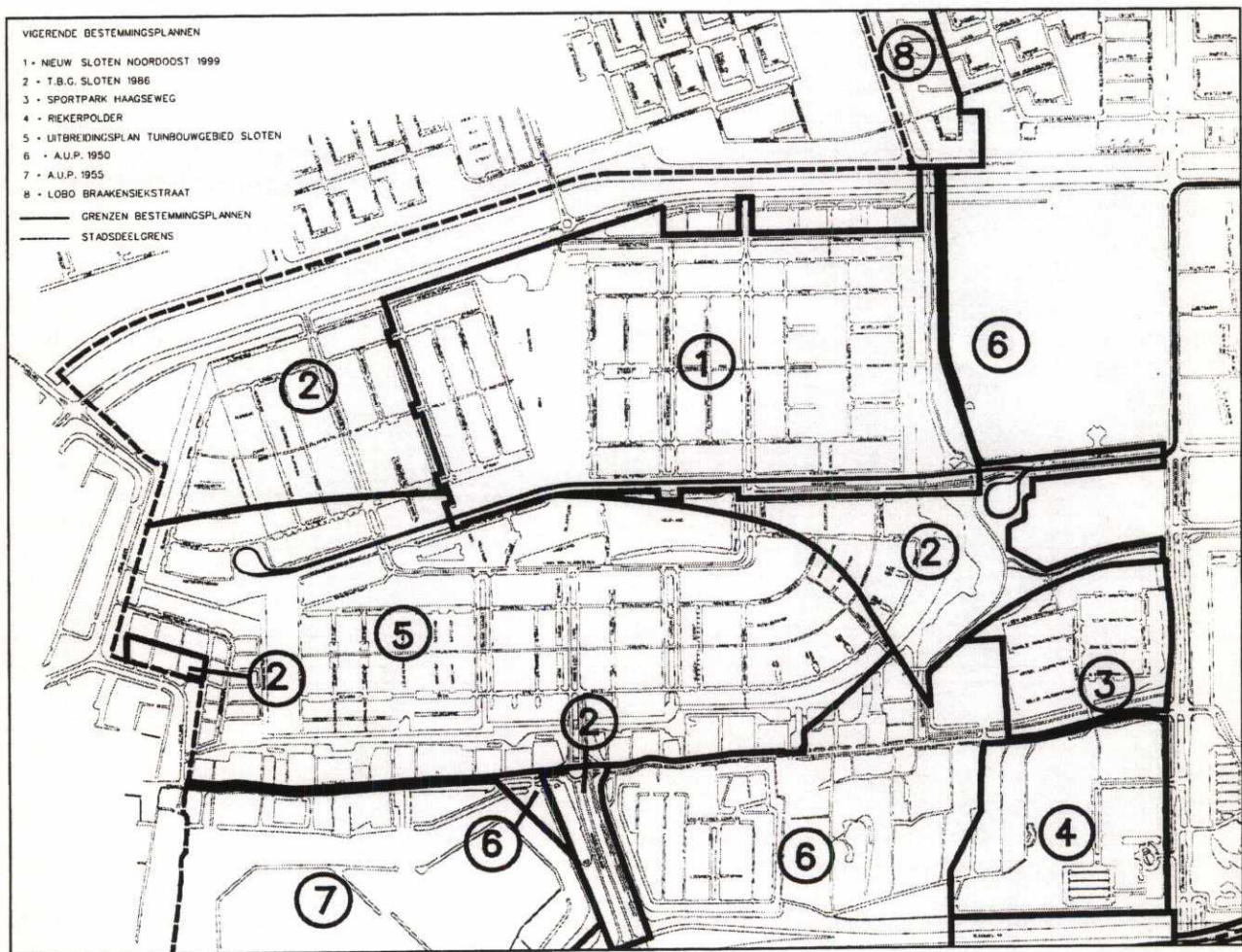
Het bestemmingsplan "Tuinbouwgebied Sloten" legde de uit te werken bestemmingen "Wonen I c.a." en "Wonen II c.a." op het onderhavige plangebied. Bebouwing van de gronden is slechts mogelijk op grond van een rechtsgeldig uitwerkingsplan. Op basis van twee uitwerkingen (IA en IB) is het noordoostelijke deel van Nieuw Sloten gebouwd. Deze uitwerkingen hadden betrekking op het gedeelte van Nieuw Sloten tussen de Mechelensingel, Antwerpenbaan en de Dilsenstraat. Voor dit gebied is inmiddels het bestemmingsplan "Nieuw Sloten Noordoost 1999" van kracht geworden.

De strook lintbebouwing aan de zuidzijde van de Plesmanlaan valt, op de huisnummers 142 en 144 en de Laan van Vlaanderen na, buiten het bestemmingsplan "Nieuw Sloten Noordoost 1999". Daar geldt derhalve het bestemmingsplan "Tuinbouwgebied Sloten", dat ter plaatse de bestemming "Wonen II c.a." heeft gelegd.

De Plesmanlaan, de helft van de Slotervaart en de groenstrook tussen de weg en het water vallen eveneens nog binnen het bestemmingsplan "Tuinbouwgebied Sloten". De bestemmingen van deze elementen komen overeen met de werkelijke toestand.

Langs de Ditlaar was in het bestemmingsplan "Tuinbouwgebied Sloten" een strook bestemd als "Wonen II c.a.". Dit deel van het bestemmingsplan is goedgekeurd en is derhalve vigerend. Het betreft globaal gesproken de percelen Ditlaar 4 tot en met 10.

De Sloterweg kent een eigen bestemmingsplan. De grenzen van dat plan komen overeen met de zuidelijke plangrenzen van het (niet goedgekeurde deel van) het bestemmingsplan "Tuinbouwgebied Sloten". Op de navolgende pagina worden de geldende regelingen in een afbeelding weergegeven.



Afbeelding 3.1: Vigerende bestemmingsplannen<sup>1</sup>.

### 3.2 Rijks- en provinciaal beleid

Op het vlak van de ruimtelijke ordening is de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening en de Vierde Nota Extra (VINEX) richtinggevend voor verstedelijking, het landschap en het mobiliteitsvraagstuk. Uitgangspunt is het principe van de Compacte Stad. Buiten de stedelijke kernen geldt een restrictief bouwbeleid. In stedelijke gebieden wordt grondgebruik geïntensiveerd en geoptimaliseerd. Door zowel wonen als werken een plaats te geven in de stad wordt de mobiliteit beperkt.

Momenteel is de Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening in voorbereiding. Op dit moment is het vervolgetraject van deze vijfde nota nog niet bekend.

Het streekplan "Noord Holland - Zuid" uit 2003 is vastgesteld op 17 februari 2003. Het provinciale beleid ten aanzien van Amsterdam in relatie tot de regio wordt door Gedeputeerde Staten uitgewerkt in een door hen, op basis van het Amsterdamse structuurplan, uitwerkingsplan. Het structuurplan van Amsterdam (zie paragraaf 3.3) heeft daarom de status van een streekplan.

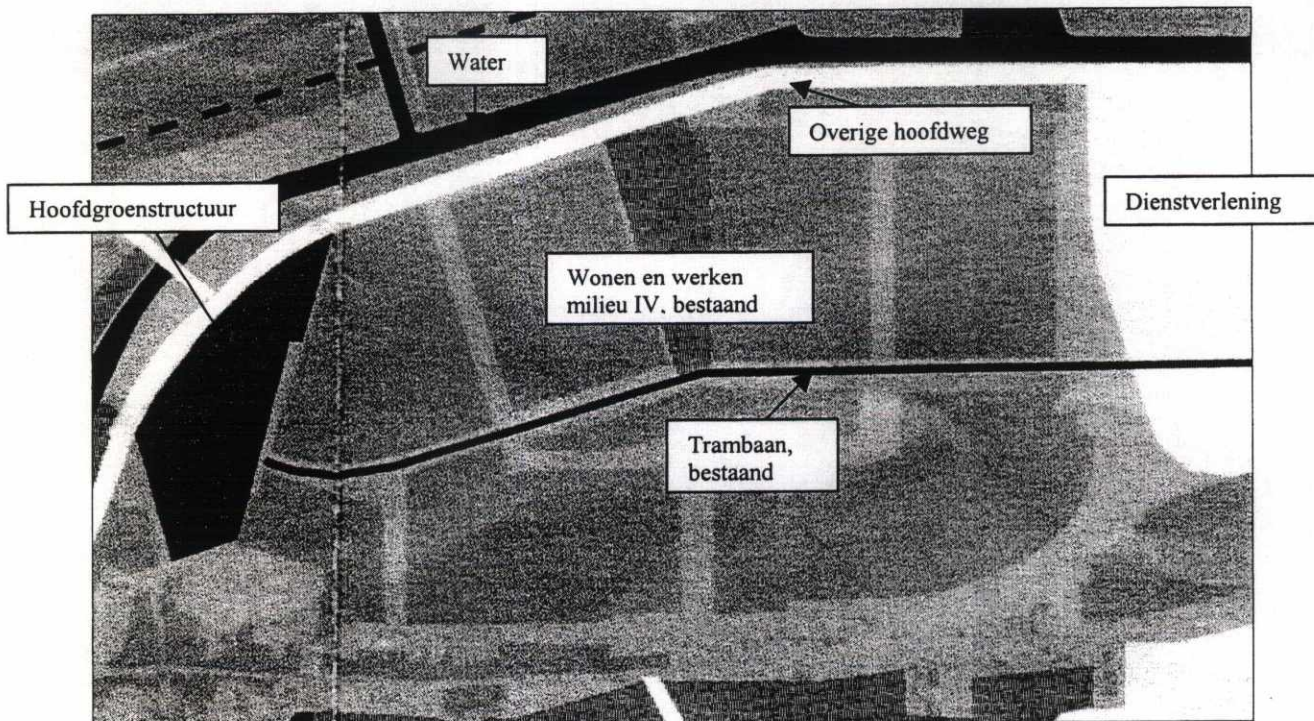
### 3.3 Structuurplan "Amsterdam Open Stad"

Op dit moment vigeert het structuurplan "Amsterdam Open Stad". Op dit moment is een ontwerp van het een nieuw structuurplan, "Kiezen voor stedelijkheid", ter visie gelegd. In de navolgende tekst wordt ingegaan op het

<sup>1</sup> Voor de Sloterweg is inmiddels het bestemmingsplan "Sloterweg Noord" vastgesteld (maart 2003). De grenzen van dit bestemmingsplan zijn niet op de bovenstaande afbeelding weergegeven. De grenzen van het bestemmingsplan Sloterweg Noord sluiten aan op het bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001.

nog geldende structuurplan "Amsterdam Open Stad". In paragraaf 3.3 wordt het ontwerp-structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" beschreven.

In onderstaande afbeelding wordt een uitsnede van de plankaart van het geldende structuurplan weergegeven. De woonwijk Nieuw Sloten is aangeduid als "Wonen en werken, milieu IV, bestaand".



Afbeelding 3.2: Uitsnede plankaart vigerende structuurplan "Amsterdam Open Stad" (1996)

In het nog geldende structuurplan worden enige voor Nieuw Sloten relevante uitspraken gedaan, welke hierna worden weergegeven.

Pagina 40:

Op kaart 9 wordt de Slotervaart aangemerkt als lokale (ecologische) verbindingzone.

Pagina 47:

Op kaart 12 wordt de Plesmanlaan weergegeven als een regionale hoofdweg.

Pagina 53:

Volgens kaart 15 valt Nieuw Sloten in milieutype IV, welke wordt gekenmerkt door een lage dichtheid van woningen per hectare en een overheersende woonfunctie.

Pagina 115:

Kaart 34 geeft weer dat door het plangebied een aantal fietspaden loopt die deel uitmaken van het Hoofdnet Fiets.

Pagina 117:

Blijkens kaart 35 maakt de Plesmanlaan deel uit van het Hoofdnet Auto.

Pagina 179:

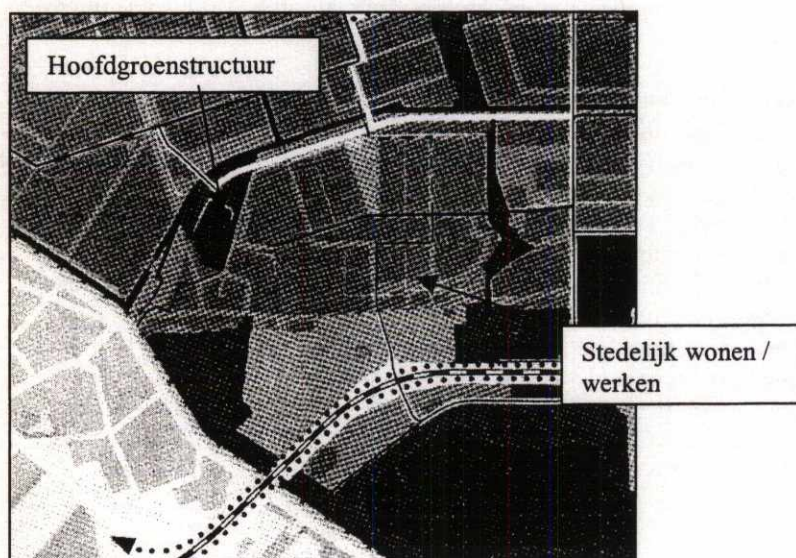
Vermeld wordt dat in Nieuw Sloten in samenhang met de woningbouw in het gebied plannen zullen worden ontwikkeld voor de realisatie van kleinschalige kantoorgebouwen langs de Anderlechtlaan en in het centrumgebied. Op dezelfde pagina wordt aangegeven dat voor de dagelijkse behoeften in Nieuw Sloten een eigen centrum met winkelvoorzieningen wordt gerealiseerd. Dit is reeds uitgevoerd.

Ten aanzien van verkeer en vervoer is geschreven dat de reservering voor een railverbinding tussen het Haarlemmermeerstation en Sloten gehandhaafd blijft. Dit heeft tot doel het niet onmogelijk te maken dat in de toekomst plannen worden ontwikkeld voor een (snel)tramverbinding.

### 3.4 Nieuw Structuurplan

In mei 2002 is het ontwerp van het nieuwe structuurplan, "Kiezen voor stedelijkheid", gepubliceerd. Op de bij het ontwerp structuurplan behorende plankaart is het grootste deel van Nieuw Sloten weergegeven als "Stedelijk wonen/werken" (zie afbeelding 3.3).

Afbeelding 3.3: plankaart nieuw structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid"



Uit de in het ontwerp-structuurplan genoemde randvoorwaarden blijkt dat in de gebieden die zijn aangewezen als "Stedelijk wonen/werken" het wonen dominant is, maar menging met kleinschalige functies aanwezig is of moet worden nagestreefd. De bereikbaarheid is hier gering, dus het gaat niet om de vestiging van grootschalige kantoren en voorzieningen. Binnen het gebied van "Stedelijk wonen/werken" bestaat een grote variatie in buurten.

Ten aanzien van de Westelijke Tuinsteden wordt onder meer genoemd dat wordt voorzien in het verbeteren, differentiëren en intensiveren van het woningbestand. In het toekomstbeeld is het aantal woningen vergroot, zijn de woningen verbeterd en groter en is er meer ruimte voor dure woningen en koopwoningen.

Geconcludeerd kan worden dat de in dit bestemmingsplan voorgenomen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de realisatie van dakopbouwen passen binnen zowel het vigerende structuurplan "Amsterdam open stad" als het in voorbereiding zijnde structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid".

### 3.5 Veiligheid en milieu

Het gehele plangebied ligt binnen de 50 dB(A) – zone voor industrielawaai van Schiphol-Oost (zie bijlage 2). Vanaf 2003 is de nieuwe Wet Luchtvaart van kracht. Op grond van deze wet is tevens het Luchthaven Indelingsbesluit vastgesteld. De binnen dit besluit aangegeven contouren van het "luchthavengebied" en het "beperkingengebied" zijn gebaseerd op veiligheid en geluidshinder. De ligging binnen een dergelijke contour stelt beperkingen aan de bestemmingen die aan een bepaald gebied kunnen worden gegeven. Het gehele plangebied van dit bestemmingsplan valt - evenals het grootste gedeelte van Amsterdam- binnen het zogeheten beperkingengebied. Er gelden daarom eisen aan de maximum bouwhoogte van bouwwerken. Ter plaatse van het plangebied is deze maximum bouwhoogte 45 meter. De binnen dit bestemmingsplan toegestane maximum bouwhoogte voldoet hier aan, behoudens één bestaand gebouw van 51 meter hoog aan het Belgiëplein. Het gaat hier echter om een (bestaand) gebouw dat reeds bestond voordat de nieuwe Wet Luchtvaart van kracht was. Het gebied ligt niet binnen de in het Luchthavenindelingsbesluit aangegeven zone waarbinnen in beginsel geen woningen en andere geluidsgevoelige objecten zijn toegestaan. Het bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001 is derhalve in overeenstemming met de Wet Luchtvaart en het op grond hiervan vastgestelde Luchthavenindelingsbesluit.

### 3.6 Nota Parkstad, Richting Nieuw West en Richting Parkstad 2015

De centrale stad heeft in 1995 de Nota Parkstad vastgesteld als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen in de Westelijke Tuinsteden. De Nota gaf een analyse van de stedenbouwkundige transformatie van Nieuw West.

Het Bestuurlijk Overleg Parkstad heeft de nota "Richting Nieuw West" opgesteld als voorstel aan de stadsdeelraden en de gemeenteraad, om hoofdlijnen voor de vernieuwing van de Westelijke Tuinsteden vast te stellen. De betrokken stadsdelen hebben de nota inmiddels onderschreven. Dit plan op hoofdlijnen is uitgewerkt in een ontwikkelingsplan "Richting Parkstad 2015".

Voor Nieuw Sloten zijn de volgende zaken uit het ontwikkelingsplan van Parkstad van belang:

- Het gebied is aangewezen als "suburbaan met centrum". Dat houdt in dat Nieuw Sloten hoofdzakelijk wordt gekenmerkt door laagbouwwooningen in groen, met woonwerkwooningen en kleine werkunits. In het centrum zijn winkels, kleine kantoren en ouderenwoningen gevestigd;
- Het gebied is niet aangewezen als stedelijk vernieuwingsgebied;
- In Nieuw Sloten worden geen nieuwe kantoorlocaties voorzien;
- De Sloterbinnen- en Middenveldsche gecombineerde polders behoren tot de Hoofdgroenstructuur. De Slotervaart is onderdeel van de Stadsdeelgroenstructuur;
- Een aantal sloten en singels in het gebied maakt onderdeel uit van bestaande waterstructuur;
- Een aantal fietsroutes in het gebied maken onderdeel uit van het recreatieve fietsnetwerk;
- Het realiseren van voorzieningen voor ouderen.

### 3.7 Stadsdeelbeleid

#### a. Structuurvisie

In februari 1998 heeft de stadsdeelraad een structuurvisie vastgesteld voor het stadsdeel. De kern van de visie is het in samenhang brengen van het bestaand beleid, een herpositionering van het stadsdeel in de regio, een herwaardering van de landschappelijke, de stedenbouwkundige en de functionele structuur en een leidraad voor de geleidelijke vernieuwing van het stadsdeel. Gezien de recente realisatie van Nieuw Sloten zijn geen veranderingen in de wijk voorgesteld.

#### b. Ecologisch advies

In februari 1998 heeft het adviesteam Milieu en Stadsecologie van de dRO een advies uitgebracht aan het stadsdeel. Voor Nieuw Sloten is relevant dat het Christoffel Plantijnpad en de groene ring rond Nieuw Sloten, de Plesmanlaan en de Slotervaart aan de orde zijn gesteld. In het advies wordt voorgesteld dat de strook ingeklemd tussen Nieuw Sloten en de Sloterweg bestemd wordt tot ecologische verbindingzone tussen het Christoffel Pantijnpad en de Groene AS. Het Christoffel Plantijnpad vormt een ecologische verbindingzone tussen het Sloterpark en de Oeverlanden.

#### c. Kleinschalige bedrijvigheid

Momenteel is voor het stadsdeel de nota "Kleinschalige bedrijfshuisvesting" richtinggevend, welke in december 1999 door de centrale stad is vastgesteld. Deze heeft geen relevantie voor Nieuw Sloten. Het stadsdeel heeft de nota "Kleinschalige Bedrijvigheid" vastgesteld. Daarin staat een aantal uitgangspunten centraal:

- Het ondernemingsmilieu in Nieuw Sloten dat zich kenmerkt door hoge concentraties kleinschalige bedrijvigheid moet worden beschermd;
- Tegemoet komen aan de vraag naar ruimte voor doorgroeiende ondernemers.
- Het stadsdeel vervult in Nieuw Sloten een faciliterende rol.

#### d. Horeca/ detailhandel

Ten aanzien van het horeca en detailhandel is nieuw beleid vastgesteld. Het betreft een evaluatie en actualisatie van de eerdere nota. De actualisatie leidt niet tot nieuwe uitgangspunten voor Nieuw Sloten, behalve dat wordt geconstateerd dat in Nieuw Sloten plaats is voor een nieuwe horeca-vestiging. Het Kasterleepark, dat buiten de grenzen van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen, is daarvoor een geschikte locatie.

e. Bordeelverbod

Naar aanleiding van de opheffing van het bordeelverbod door het rijk heeft de centrale stad hieromtrent beleid ontwikkeld. De strekking daarvan is een restrictief beleid, waarbij slechts de bestaande locaties toegestaan worden. Het stadsdeel volgt de centrale stad in dit beleid. Binnen het gehele stadsdeel leidt dit tot een bordeelverbod.

f. Kantoren

Er wordt een beleidsnota ten aanzien van kantoren voorbereid. Bij de ontwikkeling van de wijk is uitgegaan van nieuwe kantoorontwikkeling langs de Anderlechtlaan. Enkele kantoren zijn reeds gebouwd en in gebruik, enkele zijn in aanbouw en voor de laatste kantoren in deze strook moet bouwplanontwikkeling nog worden afgerond. Aan Hageland wordt een nieuw woongebouw ontwikkeld, met in de onderste twee bouwlagen kantoren. In het bestemmingsplan zijn deze ontwikkelingen opgenomen, en wordt voorts de bestaande situatie vastgelegd. Daarnaast wordt ruimte gecreëerd voor kleinschalige kantoorruimte (zie ook onder c).

g. Onderwijsvoorzieningen en religieuze voorzieningen

Het stadsdeel heeft het voornemen binnen enkele jaren een nota op te stellen ten aanzien van de ruimtelijke spreiding van onderwijsvoorzieningen. Een zelfde voornemen heeft betrekking op religieuze voorzieningen. Dit heeft met name betrekking op de oudere delen van het stadsdeel. In de nieuwe woonwijk Nieuw Sloten zijn in het kader van de stedenbouwkundige planvorming uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van het aanbod van onderwijs- en religieuze voorzieningen. De aanwezige voorzieningen worden derhalve positief bestemd in het nieuwe bestemmingsplan.

De behoefte aan onderwijsvoorzieningen is groter dan waarin wordt voorzien in het plangebied. Om die behoefte op te vangen is een tijdelijke school gebouwd op de hoek van de Anderlechtlaan met de Laan van Vlaanderen. Het ziet er naar uit dat deze behoefte structureel is. Dat maakt het nodig de tijdelijke school te vervangen door een permanente. Uitgangspunt is dat deze permanente bebouwing op de huidige locatie of op naastgelegen percelen wordt gerealiseerd. Besluitvorming en bouwplanontwikkeling hieromtrent is nog niet afgerond.

De school aan het Sint Hubertpad wordt uitgebreid. Een bouwplan is in voorbereiding. Het geldende bestemmingsplan voorziet niet in de vergroting. Zolang het nieuwe bestemmingsplan nog niet in werking is, is vrijstelling volgens artikel 19 WRO is nodig voor vergunningverlening.

Tenslotte is de school aan het Westmallepad enige jaren geleden vergroot. Hier bestaan ideeën over verdere vergroting, door de losse bebouwing op het terrein de geleen en te vervangen door een nieuw gebouw. Besluitvorming en bouwplanontwikkeling is nog niet gestart.

h. GSM-beleid

Op grond van jurisprudentie moet een GSM-zendinstallatie worden gezien als een vergunningplichtig bouwwerk. De centrale stad heeft een model beleidsnota ontwikkeld als richtlijn ten aanzien van GSM-installaties. Het stadsdeel werkt aan een nota. Er is geen voorziene datum van afronding bekend. Vooralnog wordt derhalve het beleid van de gemeente Amsterdam gevolgd.

i. Ondergrondse infrastructuur

Met als uitgangspunt dat de aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur, net als bovengrondse, kan worden beschouwd als factor bij de vestigingsplaatskeuze voor bedrijven, is binnen het stadsdeel ideeënvorming omtrent dit onderwerp gestart. Dat kan aanleiding geven om daaromtrent beleid op te stellen. Middels reserveringen voor tracés kunnen bestemmingsplannen een rol spelen in de uitvoering van een dergelijk beleid. Voor Nieuw Sloten heeft dit onderwerp geen relevantie. Wel zijn bestaande tracés van kabels en leidingen in het gebied aanwezig, wat in hoofdstuk 8 aan de orde komt.

### 3.8 Vergunningsvrij bouwen

Per 1 januari 2003 is de nieuwe Woningwet van kracht. Ten opzichte van de oude Woningwet is het aantal vergunningsvrij bouwwerken verruimd. Dit is gedaan via de krachtens de nieuwe Woningwet vastgestelde algemene maatregel van bestuur (amvb) "Besluit bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken". Daarnaast zijn de vergunningsplichtig bouwwerken onderverdeeld in "lichte" en "gewone" procedures.

Aan- of uitbouwen en dakkapellen zijn volgens de nieuwe Woningwet en de bijbehorende amvb onder bepaalde voorwaarden vergunningsvrij. Dakopbouwen zijn niet vergunningsvrij.

Als wordt voldaan aan de volgende randvoorwaarden is een aan- of uitbouw bij een woning vergunningsvrij volgens de nieuwe amvb:

- De aan- of uitbouw komt op de grond;
- De aan- of uitbouw heeft geen extra verdiepingen;
- De aan- of uitbouw wordt aan een bestaand gebouw gebouwd;
- De aan- of uitbouw wordt als woonruimte gebruikt;
- Het gaat niet om een monument of een beschermd stads- of dorpsgezicht;
- De aan- of uitbouw wordt niet gebouwd bij een tijdelijk bouwwerk, een recreatiewoning of een woonwagen;
- De aan- of uitbouw wordt aan de achtergevel gebouwd;
- Het erf is na de verbouwing voor minder dan de helft bebouwd;
- De aan- of uitbouw is minder dan 2,5 meter diep;
- De aan- of uitbouw steekt niet uit ten opzichte van de gevel waaraan wordt gebouwd;
- De aan- of uitbouw is lager dan 4 meter;
- De aan- of uitbouw komt maximaal 0,25 meter uit boven de eerste verdieping van de woning;
- De aan- of uitbouw is lager dan de woning;
- De afstand tot de weg of het openbaar groen is meer dan 1 meter.

Als wordt voldaan aan de volgende randvoorwaarden is een dakkapel op een woning vergunningsvrij volgens de nieuwe amvb:

- De dakkapel wordt gebouwd op een bestaand gebouw;
- Het gaat niet om een monument of een beschermd stads- of dorpsgezicht;
- De dakkapel wordt niet gebouwd op een tijdelijk bouwwerk, een recreatiewoning of een woonwagen;
- De dakkapel wordt aan de achterkant gebouwd;
- Het gebouw heeft geen lessenaarsdak;
- De dakkapel heeft plat dak;
- De zijwanden van de dakkapel zijn ondoorzichtig;
- De dakkapel is lager dan 1,5 meter;
- De afstand tussen de onderkant van de dakkapel en de dakvoet ligt tussen 0,5 en 1 meter;
- De afstand tussen de bovenkant van de dakkapel en de daknok is 0,5 meter of meer;
- De afstand tussen de zijkanten van de dakkapel en de zijranden van het dak is 0,5 meter of meer.

Bergingen van maximaal 3 meter hoog en met een oppervlak van maximaal 30 m<sup>2</sup> zijn eveneens vergunningvrij, mits deze op een zij- of achtererf worden gerealiseerd en de afstand tot het naburige erf niet minder is dan 1,5 meter. De afstand tot de grens privé tuin en de openbare weg of openbaar groen is, net zoals bij aan- of uitbouwen, minimaal 1 meter.

Erfafscheidingen die binnen een meter afstand tussen de tuin en de openbare weg/openbaargroen worden gerealiseerd zijn vergunningsvrij tot een hoogte van 1 meter. Hogere erfafscheidingen zijn lichtvergunningsplichtig.

Als voor een bouwwerk niet wordt voldaan aan de bovengenoemde eisen wil dit uiteraard niet per definitie zeggen dat het bouwwerk dan niet is toegestaan: er is in dergelijke gevallen een bouwvergunning vereist. Het bestemmingsplan is bepalend voor of een bouwvergunning wel of niet wordt toegestaan.

#### 4. Nadere beschrijving en verantwoording doelstellingen

##### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij het ontwerpen van de nieuwe woonwijk Nieuw Sloten. Binnen het plangebied dat valt onder dit bestemmingsplan zijn meerdere aparte gebiedsdelen te onderscheiden, waarvoor stedenbouwkundige plannen zijn opgesteld. De beschrijving van de stedenbouwkundige opzet in de navolgende paragrafen dient als kader voor het gestelde in paragraaf 4.5. In deze paragraaf wordt in detail toegelicht op welke plaatsen en om welke redenen middels dit bestemmingsplan het realiseren van extra bouwvolume al dan niet wordt toegestaan in de vorm van dakopbouwen of schuine kappen met dakkapellen.

##### 4.2 Het planconcept op wijkniveau

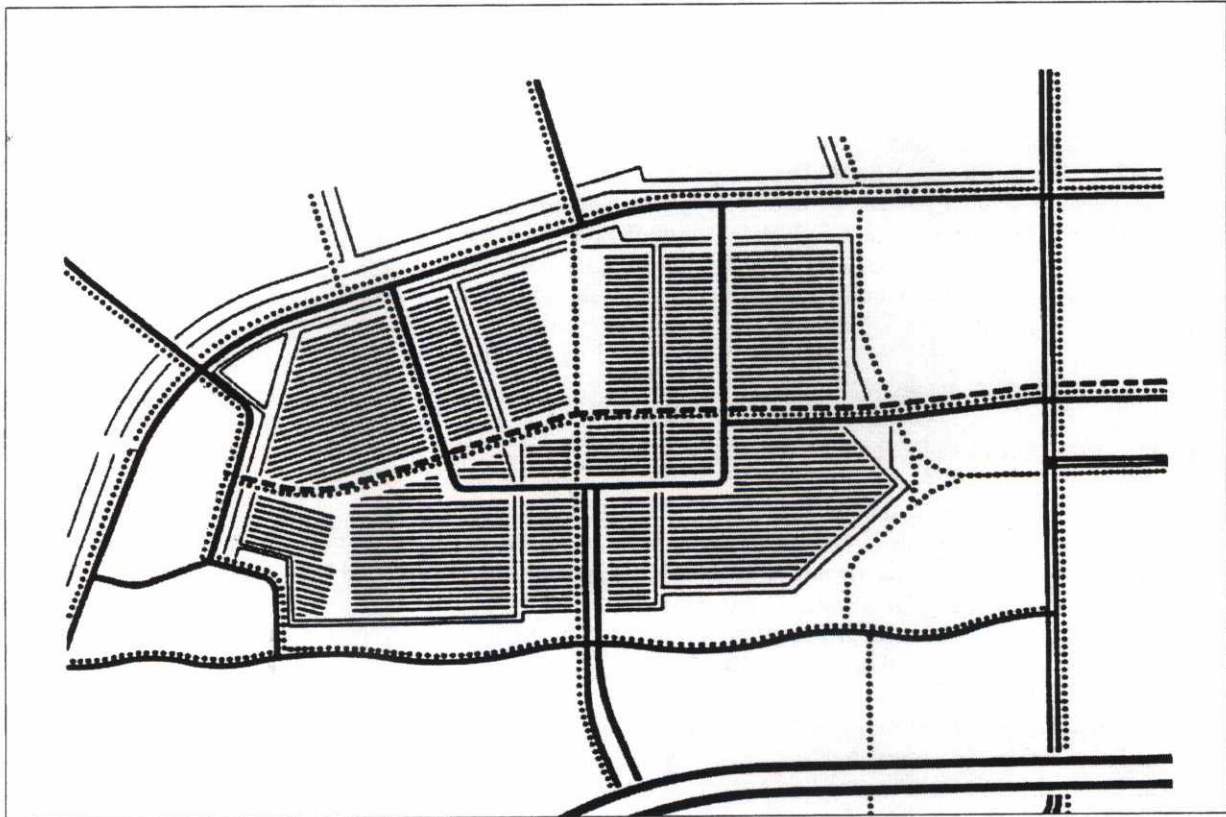
###### 4.2.1 stedenbouwkundige hoofdstructuur

In Nieuw Sloten zijn in totaal circa 5.300 woningen gebouwd, overwegend in laagbouw van 2 of 3 bouwlagen. De vorm van de hoofdstructuur is bepaald door de organisatie van de wijkontsluiting (auto en sneltram), door de richtingen die zijn afgeleid van de randen van het gebied een door het handhaven van waardevolle landschappelijke elementen (Kerksloot, Vrije Geer). Daardoor bestaat Nieuw Sloten uit een aantal afzonderlijk herkenbare stedenbouwkundige elementen, gegroepeerd rond het winkelcentrum en van elkaar gescheiden door middel van de wijkontsluitingswegen, waterlopen en groenzones.

Het centraal gelegen gebied onderscheidt zich van de andere gebieden omdat hierin de wijkfuncties zijn opgenomen en omdat de bebouwing uit middelhoogbouw bestaat. Wegens de beperkte omvang van de voorzieningen zijn zij geconcentreerd, opdat het centrum kon uitgroeien tot een buurt/wijkcentrum van enige allure en het bijdraagt tot differentiatie binnen de wijk.

Rond het centrum zijn vier kwadranten gesitueerd, waarin het accent op laagbouw in hoge dichtheid ligt. In de zuidwesthoek werd een uitbreiding van het dorp Sloten voorzien, die naar aanleiding van het referendum in 1995 alleen ten oosten van de Kerksloot is gerealiseerd. Deze bebouwing bestaat uitsluitend uit laagbouw.

De beschreven stedenbouwkundige hoofdstructuur van Nieuw Sloten is weergegeven in de navolgende figuur.



De belangrijkste kenmerken van de hoofdontsluiting zijn de vorkvormige weg om het centrumgebied en het doorgaande tramtracé dat de nieuwe westelijke stadsuitbreiding radiaalsgewijs met de stad verbindt. De autoontsluiting is het gevolg van het uitgangspunt om doorgaand verkeer zo min mogelijk gebruik te laten maken van het wegennet in het woongebied en te laten leiden via het hoofdwegennet.

Het tramtracé loopt centraal door het gebied en volgt de hoekverdraaiing in het gebied zelf. Dit was bedoeld om een goede aansluiting op de geplande middenligging in de Middelveldsche Akerpolder te bereiken.

De waterlopen door het gebied hebben enerzijds een functie voor de waterhuishouding, anderzijds vormen ze ruimtelijk structurerende elementen die de noord-zuid richting (oriëntatie op Osdorp, de Oeverlanden / Nieuwe Meer) benadrukken.

De groenelementen maken deel uit van de bestaande groene routes in Amsterdam West. dit resulteert in een drietal noord/zuid routes door het gebied. Plaatselijk verbreden deze routes zich tot kleine parkjes.

#### 4.2.2 verdere geleiding van de hoofdstructuur

De beschreven stedenbouwkundige hoofdstructuur wordt door de ruimtelijke elementen als wegen, waterlopen, parkjes en randen verder geleed tot diverse woonsferen: wonen aan de weg, wonen aan de rand, wonen aan het water, wonen aan het park et cetera. De hoofdwegen kennen een formele inrichting met bomenrijen opdat een laanachtig karakter ontstaat. De bebouwing is vanwege geluidhindereisen aaneengesloten en bestaat uit ten minste drie bouwlagen, teneinde een meer stedelijk karakter te bereiken.

De Anderlechtlaan, als representatieve entree tot de wijk vanaf de A4, heeft een zwaar groene inrichting met losse kantoorvilla's aan de oostzijde en gesloten woonbebouwing aan de westzijde.

De waterlopen zijn ingericht als singels met een verspreide bomenstructuur waaraan een meer begeleidend bebouwing is gelegen.

Het centraal gelegen Kasterleypark is sterk gecultiveerd van inrichting en heeft aan één kant een open en aan de andere kant een gesloten langsbebouwing in meerdere lagen, mede als begeleiding van de fietsverbinding naar Osdorp. De randen van het gebied hebben een meer open, informeel karakter waarbij aan het water gewoond wordt. De oostelijke entree tot Nieuw Sloten wordt gekenmerkt door vrijstaande grote gebouwen (Slotervaart ziekenhuis e.d.). Hierop is in het plangebied aangesloten door aan het Chr. Plantijnpad losse gestapelde bebouwing in een parkachtige omgeving te situeren.

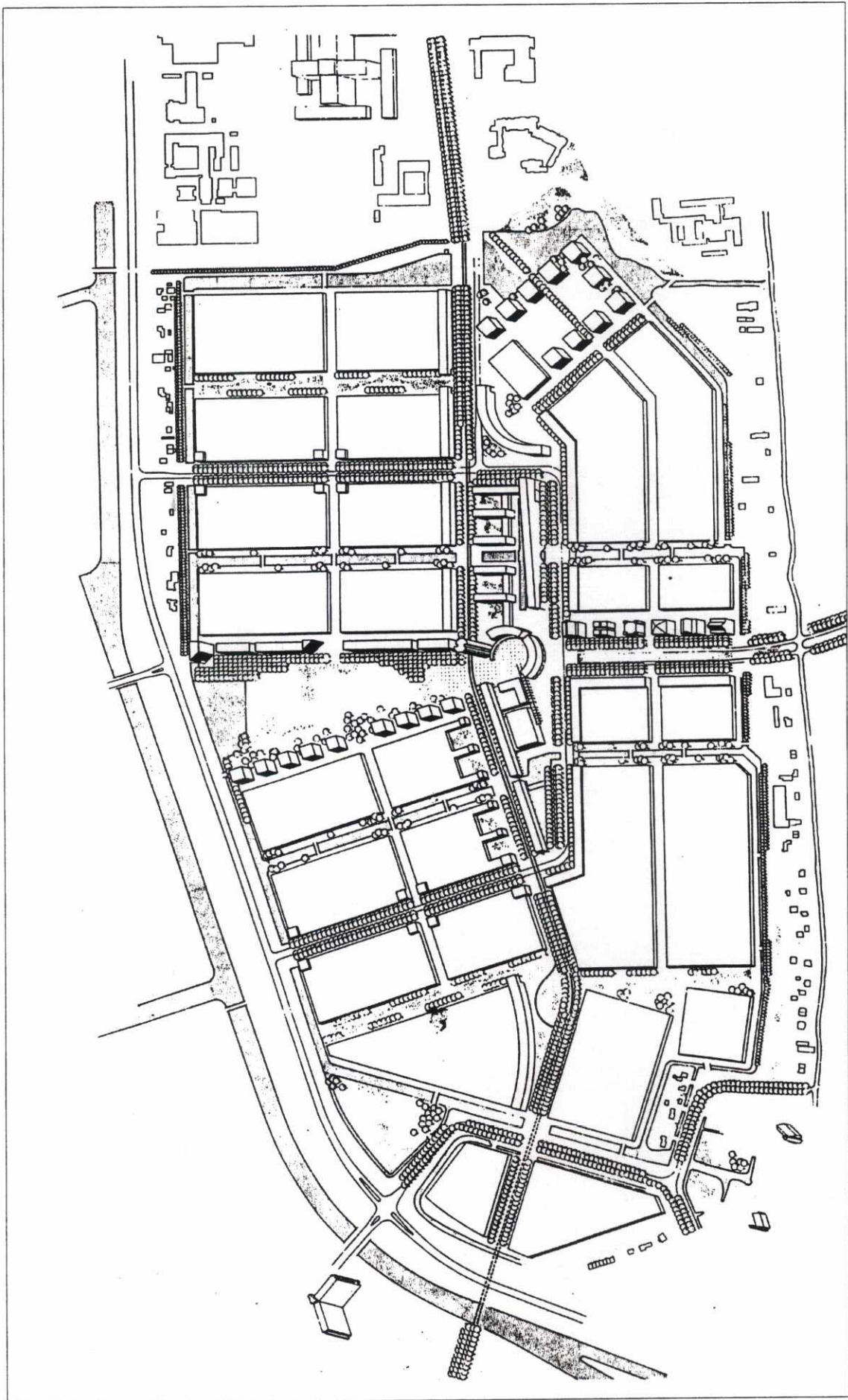
Langs de Kerksloot en de Vrije Geer is de inrichting meer informeel van aard en sluit aan op de

bebouwingskarakteristiek van het dorp Sloten.

Ten behoeve van de differentiatie van woonbebouwing zijn de woningen veelal in blokken gegroepeerd, waardoor binnenterreinen met tuinen zijn ontstaan. Aan de rand van de wijk is op enkele plaatsen een hoogteaccent aangebracht. Met name ten aanzien van de laagbouwkwadranten is aandacht geschonken aan het op deze wijze verkrijgen van een buurtidentiteit.

Markant gesitueerde bebouwing van een bijzondere vormgeving en architectuur verlenen de bewoners/bezoekers houvast en herkenning. Met name wordt hierbij gedacht aan de toegangen tot de wijk, bebouwing in zichtlijnen, ondersteuning van richtingveranderingen en centrumvoorzieningen.

In de afbeelding op de volgende pagina wordt de geleding van de hoofdstructuur in de wijk weergegeven. Het geeft de hiervoor beschreven opzet weer zoals die in 1988 in het Ruimtelijk Programma van Eisen werd vastgelegd.



#### 4.2.3 vertaling naar architectuur: ontwerp in ruimtelijke eenheden

Al bij de eerste ontwerpsschetsen is duidelijk geweest dat gebouwd zou gaan worden in zeer hoge dichtheden, bij een relatief geringe bouwhoogte. De indeling in stedenbouwkundige eenheden en de daarbij aansluitende inrichting van de openbare ruimte helpen mee om, ondanks de hoge dichtheid waarin is gebouwd, een gevoel van ruimtelijkheid te creëren.

Bij het architectonisch ontwerp is ook rekening gehouden met dit gegeven. De diverse ontwerpen zijn onder begeleiding van een supervisor op elkaar afgestemd. Daardoor zijn de te onderscheiden stedenbouwkundige eenheden nader in te delen in ruimtelijke eenheden. Met ruimtelijke eenheid wordt een groep gebouwen bedoeld die in samenhang zijn ontworpen, vaak door één en dezelfde architect. De ruimtelijke eenheden helpen door hun gelijksoortige uitstraling mee om een rustig aanzien te realiseren in een straat of gedeelte daarvan. Doordat in het volgende straatdeel weer een andere ruimtelijke eenheid begint is toch sprake van variatie, ook binnen een stedenbouwkundige eenheid. Door het instellen van een kwaliteitsfonds kon extra aandacht besteed worden aan de overgang tussen privé- en openbaar terrein.

#### 4.3 *Motivering voor het gedetailleerd vastleggen van bebouwingmogelijkheden*

Sinds 1991 zijn de woningen in Nieuw Sloten opgeleverd. De laatste jaren hebben steeds meer bewoners de wens te kennen gegeven hun woning te willen vergroten, bijvoorbeeld via het aanbouwen van een serre of het plaatsen van een dakopbouw, waardoor een extra verdieping wordt gerealiseerd.

Bij de toetsing van de eerste reeks van bouwaanvragen kwam al snel naar voren dat vrijwel alle aanvragen zouden moeten worden geweigerd, omdat de geldende juridisch-planologische regeling voor een deel tot een bouwverbod leidde en voor een deel een agrarische bestemming kende. Desalniettemin zijn er situaties waarin het uitbreiden van woningen aanvaardbaar is. Uit de voorgaande beschrijving van de stedenbouwkundige opzet, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en het Stedenbouwkundig Plan blijkt dat Nieuw Sloten een wijk is met bijzondere kwaliteiten. Indien wordt gekeken naar de stedenbouwkundige structuur van het plangebied en Nieuw Sloten als geheel, welke hiervoor en in de genoemde documenten zijn toegelicht, zal het duidelijk zijn dat het zonder een stedenbouwkundig toetsingskader beoordelen van bouwaanvragen niet de bedoeling kan zijn.

Bij het ontwikkelen van de woningbouwplannen zijn reeds de grenzen van de stedenbouwkundige mogelijkheden verkend. Het verder toe laten nemen van de bebouwingsintensiteit is in zijn algemeenheid in strijd met het gewenste tuinstadkarakter. In de privaatrechtelijke erfpachtcontracten zijn de gerealiseerde volumes conform opgenomen. Het op enige schaal bijbouwen was derhalve geen uitgangspunt en er werd dan ook niet verwacht dat op korte termijn (na gereedkomen van de wijk) veel bouwaanvragen zouden worden ingediend. Toch zijn de bouwaanvragen om het vloeroppervlak te vergroten nu de realiteit, terwijl een afdoende toetsingskader vooralsnog ontbreekt.

De kwaliteit van de woonomgeving kan in geval van uitbreiding van het bouwvolume, gegeven de hoge dichtheid waarin is gebouwd, alleen worden behouden doordat strikt de hand wordt gehouden aan de vooraf bepaalde stedenbouwkundige eenheden en de daarbinnen te onderscheiden ruimtelijke eenheden. Dit betekent dat een bouwaanvraag mede aan deze inrichtingsprincipes zou moeten worden getoetst. Bij deze toetsing kan dan bepaald worden of de eenheid van het gebied negatief zal worden beïnvloed door het uitvoeren van een wellicht vanuit het oogpunt van het individu wenselijk bouwplan. Indien dat niet zo blijkt te zijn, dan is er (behoudens welstandsaspecten) weinig reden de bouwvergunning te willen weigeren, maar op voorhand kan al worden gesteld dat er ook delen van Nieuw Sloten zijn aan te geven waar op slechts weinig locaties extra bouwvolume zou kunnen worden toegelaten.

#### 4.4 De regeling in kort bestek

Gezien het bovenstaande is er behoefte ontstaan aan een bestemmingsplan dat zorgt voor het gewenste toetsingskader bij bouwaanvragen. Het voorliggende bestemmingsplan bevat dit juridische kader. In het volgende hoofdstuk wordt tot in detail uitgelegd hoe de diverse opgenomen regels werken. Er zijn met name regels opgenomen omtrent het plaatsen van opbouwen op bestaande woningen, omdat dit de meest populaire vorm van uitbreiding lijkt te zijn. Het is echter tevens een vorm die de structuur van een ruimtelijke eenheid sterk beïnvloed.

Het al dan niet toestaan van extra bebouwing wordt geregeld per ruimtelijke eenheid. Op de kaarten A en B, die als bijlage bij artikel 3 en 12 van de voorschriften horen, zijn de in het plangebied te onderscheiden ruimtelijke eenheden aangegeven. Per aangegeven eenheid kan worden beoordeeld of dakopbouwen (of eventueel andersoortige uitbreidingen) toegelaten kunnen worden. De maximum bouwhoogten geven het bestaande volume weer, toevoegingen aan dat bestaande volume zijn aangegeven met de arcering. De richtlijnen die zodoende voor het bouwen zijn gedefinieerd, zijn hetzelfde voor elk onderdeel van de ruimtelijke eenheid. Ingeval dakopbouwen ongewenst zijn, wordt de bestaande situatie als maximum in het bestemmingsplan opgenomen, en is geen arcering op de plankaart aangebracht.

Bij de bestemmingen "Woningen" (W) en "Tuinen 2" (T2), waarvoor de gedetailleerde bouwregelgeving geldt, is een nadere eis in het voorschrift opgenomen. Hierin is vastgelegd dat alleen bouwvergunning zal worden verleend, indien het plaatsen van bijvoorbeeld een dakopbouw of (schuine kap met) een dakkapel op een goede manier in de ruimtelijke eenheid past. In de praktijk betekent dit dat bij het indienen van een bouwplan door de initiatiefnemer een tekening moet worden bijgevoegd, waarop de gehele ruimtelijke eenheid na uitvoering van het bouwplan is te zien. Daardoor kan een goede toetsing plaatsvinden van het voorgenomen bouwplan op de kwaliteit van de omgeving.

Het is niet de bedoeling via deze regel alsnog het bouwen praktisch onmogelijk te maken. Deze regel zorgt ervoor dat de kwaliteit van de ruimtelijke eenheid bewaard blijft, ook wanneer niet alle dakopbouwen in een ruimtelijke eenheid tegelijk worden gebouwd. Doordat is vastgelegd dat de dakopbouwen in hun context moeten worden beoordeeld (anders mag volgens het voorschrift immers geen bouwvergunning worden verleend), dient de eerste te realiseren dakopbouw per ruimtelijke eenheid in feite als standaard voor alle andere (later) te realiseren opbouwen.

In combinatie met goede afspraken met de Welstandscommissie, zoals dat bij de Maaseikstraat is gebeurd, ontstaat een regeling die enerzijds recht doet aan de wensen om woningen uit te breiden en anderzijds zorgt voor behoud van de stedenbouwkundige kwaliteit in de nieuwbouwwijk.

#### 4.5 Het toestaan van dakopbouwen en schuine kappen met dakkapellen

Het stadsdeel is in principe niet ongenegen de maatschappelijke wens tot uitbreiding op en aan bestaand bouwvolume (woningen) te honoreren, net als uiteindelijk bij de Maaseikstraat e.o. is gebeurd. Dit sluit aan bij het beleid dat is gevoerd bij de bebouwing aan de Lobo Braakensiekstraat en de Hemsterhuisstraat, waarvoor enkele jaren geleden bestemmingsplannen zijn vastgesteld waarin uitbreidingsmogelijkheden via het plaatsen van dakopbouwen zijn opgenomen.

Voorwaarde is echter dat de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van Nieuw Sloten behouden blijft, ondanks het bijbouwen. Het beperken van de uitbreidingsmogelijkheden op de hieronder beschreven manier zorgt er enerzijds voor dat de stedenbouwkundige opzet niet fundamenteel wordt aangetast, bijvoorbeeld doordat gelijksoortigheid van dakopbouwen wordt voorgeschreven en doordat de toe te laten bouwhoogten zich voegen in de bestaande hoofdstructuur qua bebouwingshoogten en variaties daarin. Anderzijds wordt ervoor gezorgd dat uitbreiding van woningen op bescheiden schaal tot de mogelijkheden behoort, daar waar de maatschappelijke vraag zich voordoet.

Het realiseren van dakopbouwen heeft gevolgen voor de bezonning van omliggende woningen en tuinen. Dit stelt eisen aan de minimum afstand tussen de toegestane dakopbouwen en de omliggende woningen en tuinen. Hier wordt in dit bestemmingsplan rekening mee gehouden.

Bij de aanleg van Nieuw Sloten is veel aandacht geschonken aan de overgang tussen openbaar en privé-terrein. De op deze wijze bereikte extra kwaliteit is moeilijk vast te leggen in een bestemmingsplan, maar verdient het om zorgvuldig mee om te gaan. Niet voor niets is er in het recente verleden bij de totstandkoming van de nieuwe wijk tijd, geld en moeite hierin gestoken. Het is een taak van de Welstandscommissie om in haar overwegingen per bouwaanvraag dit punt aan de orde te stellen en te beoordelen of bijvoorbeeld de materialisering van het bouwplan of de aansluiting op de hoofdmassa zich verdraagt met de directe omgeving. Om ook in het kader van

dit bestemmingsplan zorg te dragen voor de kwaliteit van het aanzicht van het plangebied is een speciaal lid in het voorschrift opgenomen bij de bestemmingen "Woningen" (W) en "Tuinen 2" (T2). In dit lid wordt beschreven welke kenmerken van een ruimtelijke eenheid bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Het zijn deze kenmerken die behouden moeten worden en dus zijn het ook deze kenmerken die van belang zijn bij de toetsing of een bouwaanvraag past binnen de ruimtelijke structuur in de directe omgeving.

In de navolgende paragrafen zal per deelgebied aangegeven worden of, hoeveel en op welke gronden extra bouwvolume ten opzichte van de bestaande situatie wordt toegestaan. Met behulp van de kaarten (uit SPvE's en SP's) wordt op de volgende bladzijden weergegeven welk gebied wordt behandeld. Doordat de kaarten afkomstig zijn uit SPvE's en SP's kunnen sommige afbeeldingen de werkelijkheid niet volledig juist weergeven. De kaarten dienen echter uitsluitend ter illustratie.

Deze paragraaf gaat nader in op de stedenbouwkundige invulling die is gegeven aan de te onderscheiden deelgebieden. Het Noordoostkwadrant, Kasterleepark en Noordwest 3 (het meest oostelijke woningblok van de Noordwestkwadrant) worden daarbij buiten beschouwing gelaten omdat deze buiten het bestemmingsplan vallen. Daarvoor wordt verwezen naar het bestemmingsplan "Nieuw Sloten Noordoost 1999".

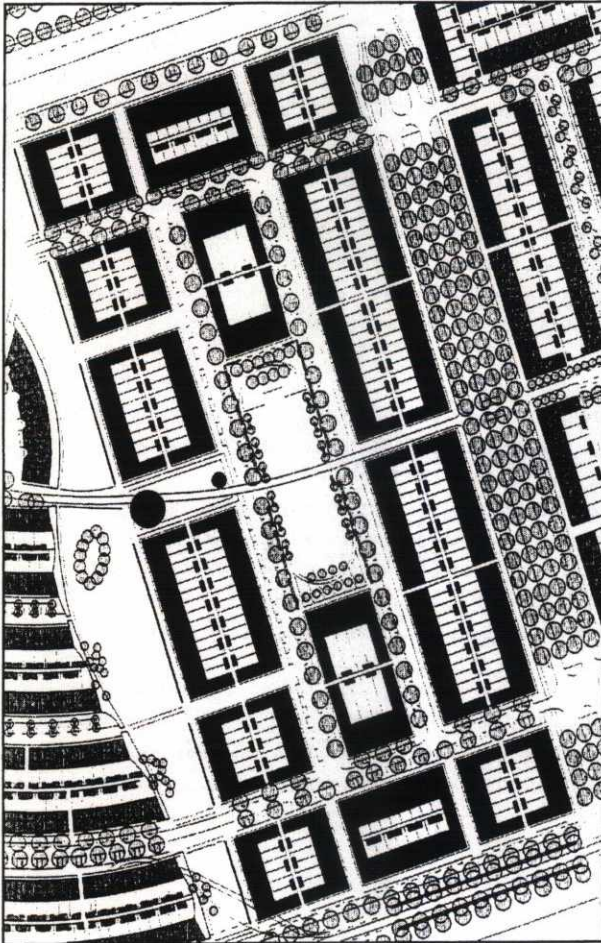
De verwezenlijking van de extra bouwhoogte waar dat wordt toegestaan is geen initiatief van het stadsdeel, maar kan door de eigenaren van de woningen worden gerealiseerd. Daar waar het gaat om eigen woningbezit (koopwoningen) zijn dat individuele woningbezitters. Dit kan betekenen dat bij de ene woning wel maar bij de andere niet gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid de woning te vergroten.

In veel gevallen is sprake van huurwoningen die in het bezit zijn van woningbouwverenigingen. De afweging of gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden de woningen te vergroten ligt dan bij hen. Voor zover dat gevolgen kan hebben voor het huurprijsniveau is dat op basis van de huurwetgeving een zaak tussen huurder en verhuurder. Vanuit het perspectief van de stedenbouwkundige (ruimtelijke) eenheden heeft het collectieve woningbezit door woningbouwverenigingen het voordeel dat meerdere woningen gelijktijdig op dezelfde wijze kunnen worden vergroot.

Wegens de fasering in de nieuwbouw van de wijk zijn gedurende een periode van drie jaar afzonderlijke stedenbouwkundige plannen gemaakt. De plangrenzen daarvan waren niet noodzakelijkerwijs bepaald door de begrenzing van de kwadranten. In de navolgende subparagrafen wordt de stedenbouwkundige structuur van de deelgebieden daarom behandeld per planproduct.

## 4.5.1 Noordwestkwadrant

## Noordwest 1



Het gebied Noordwest 1 wordt begrensd door het Oudenaardeplantsoen, de Vlimmerenstraat, Laan van Vlaanderen en de Antwerpenbaan.

Het gebied is opgebouwd uit een aantal gesloten bouwblokken, gegroepeerd rond een plein. De blokken aan de Laan van Vlaanderen en het Oudenaardeplantsoen zijn door de richting van de kappen noord-zuid georiënteerd. Aan de Laan van Vlaanderen betreft het, gelijk aan de overzijde van de laan, langgerekte blokken. Aan het plantsoen zijn het kleinere eenheden, waardoor aansluiting wordt gevonden bij de richting van de woonstroken aan de overzijde van het plantsoen.

De twee middelste blokken aan de Antwerpenbaan en de Vlimmerenstraat en de twee blokken binnen in het gebied lopen in oost-westrichting.

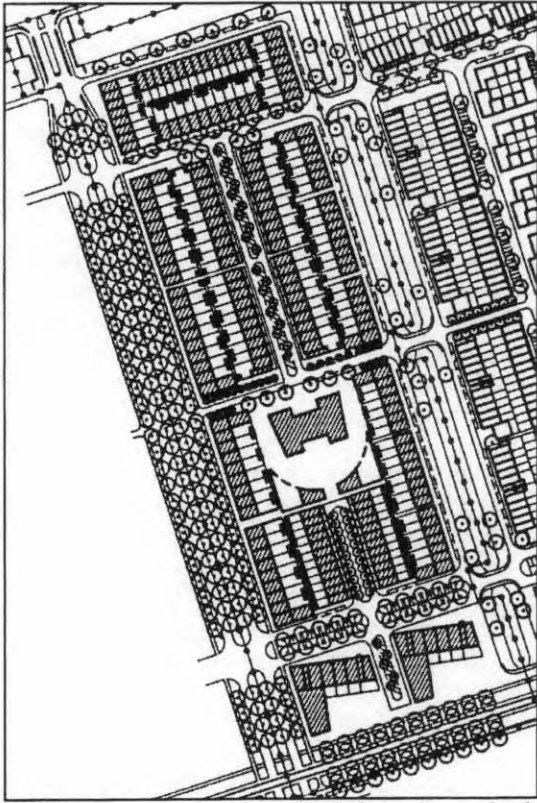
De in het gebied gebouwde woningen zijn uitgevoerd in maximaal drie bouwlagen, waarbij de bovenste bouwlaag aan de voorzijde een rechte gevel heeft en vanaf daar naar de lagere achtergevel is vormgegeven met een bolle kap. De woningen op het midden van de zijden van de blokken, waar de toegangen tot de binnenterreinen zijn gerealiseerd, zijn gebouwd in drie lagen met een plat dak.

Het gebied wordt van noord naar zuid doorsneden door een vrijliggend fietspad, welke (bijna) de symmetrie van het gebied vormt. De symmetrie wordt doorbroken

door een rond woongebouw aan de Zonnebeke, die het fietspad enigszins laat afbuigen.

De bolle kappen zijn gericht naar de achtertuinen. Dit maakt het toelaatbaar dakkapellen te realiseren. Het dichtbouwen van de dakterrassen op de hoeken van de bouwblokken en het vergroten van de bouwvolumes boven de entrees naar tuinen toe zou leiden tot een onaanvaardbare doorbreking van de architectuur binnen de ruimtelijke eenheid.

## Noordwest 2



Het gebied Noordwest 2 wordt begrensd door de Laan van Vlaanderen, Antwerpenbaan, het water van de Mechelensingel en de Vlimmerenstraat. De voornaamste functie in het gebied is wonen. Aan het Westmallepad zijn een school en een peuterspeelzaal gevestigd.

Van noord naar zuid kunnen drie verschillende delen worden onderscheiden. De woningen tussen de Vorselaarstraat en Vlimmerenstraat zijn deels oost-west georiënteerd en vormen daardoor een beëindiging van de wijk richting de Plesmanlaan. Het middengedeelte is noord-zuid georiënteerd en opgebouwd uit een aantal lange bouwblokken, onderbroken door steegjes naar de binnenterreinen. Aan de zuidkant van de Berlaarstraat zijn twee woontorens gerealiseerd.

De stedenbouwkundige eenheid kent een buiten- en een binnenzijde. De buitenzijde ligt aan brede openbare ruimten die de stedenbouwkundige eenheid begrenzen. De aan de buitenzijde gesitueerde woningen hebben een rechte gevel in drie bouwlagen, waardoor een stedelijke wand ontstaat.

De binnenzijde van het woonblok kent een kleinere maatvoering van de openbare ruimte. Teneinde een uitstraling van laagbouw te realiseren hebben de gevels van de woningen hier alleen in de eerste bouwlaag (achtergevels) en de tweede bouwlaag (voorgevels) rechte gevels met

daarboven een schuine kap. De bebouwing wekt daardoor in de binnenzijde een minder hoge en stedelijke indruk. De woningen aan de Vorselaarstraat hebben eenzelfde opzet.

Alleen de woningen aan de Vlimmerenstraat en de Lanakenstraat hebben twee bouwlagen met een plat dak. Bij een aantal woningen aan de Vlimmerenstraat is door bewoners een derde laag gerealiseerd, alle in dezelfde stijl.

Op de hoeken van de stroken woningen zijn in de eerste bouwlaag niet-woonfuncties (bedrijfsjes, kinderdagverblijven) gevestigd, en centraal in het gebied staat als een solitair gebouw in de ruimte een basisschool.

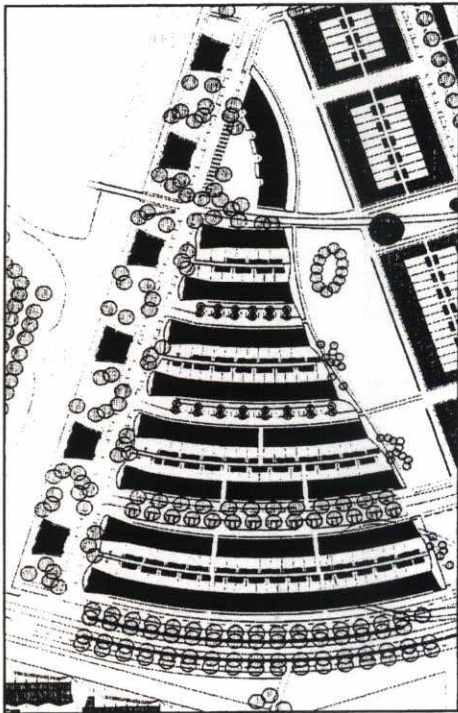
De woontorens aan de Berlaarstraat zijn uitgevoerd in zes bouwlagen en vormen daarmee een overgang naar de hogere bebouwing in het centrumdeel van Nieuw Sloten.

Het verbouwen van de schuine daken (lessenaars en zadeldaken) tot hogere volumes met platte daken is niet toegestaan, het plaatsen van dakkapellen echter wel. Dakkapellen zijn aan de achterzijden van deze woningen toegestaan (en onder bepaalde voorwaarden ook vergunningsvrij, zie paragraaf 3.8). De bebouwing aan de Vlimmerenstraat mag met een terugliggende derde bouwlaag worden verhoogd, zoals reeds bij enkele woningen heeft plaatsgevonden.

Aan de achterzijden van de woningen aan de Mechelensingel en de Laan van Vlaanderen is het verhogen van de 1<sup>e</sup> bouwlaag (die in de bestaande situatie een plat dak heeft) met een 2<sup>e</sup> (volledige) bouwlaag en hierboven een kap toegestaan.

Toegestaan wordt dat de twee woningstrookjes aan de Lanakenstraat, nu uitgevoerd in twee bouwlagen, worden voorzien van een derde bouwlaag. Gezien de geringe breedte van de straat is uit oogpunt van bezonning alleen een terugliggende derde bouwlaag denkbaar.

Het bijgebouw van de school mag worden vervangen door een nieuw gebouw, dat groter en hoger is. Het sluit in bouwhoogte aan bij de toegestane bouwhoogte voor de woningen aan de Lanakenstraat. De breedte van het gebouw is afgestemd op de achtergevelrooilijnen van die woningen.

*Noordwest west: De Taartpunt*

Het gebied wordt begrensd door het Oudenaardeplantsoen, de Kerksloot en de Antwerpenbaan. De Antwerpenbaan heeft hier als oorspronkelijke tramreservering een groene inrichting.

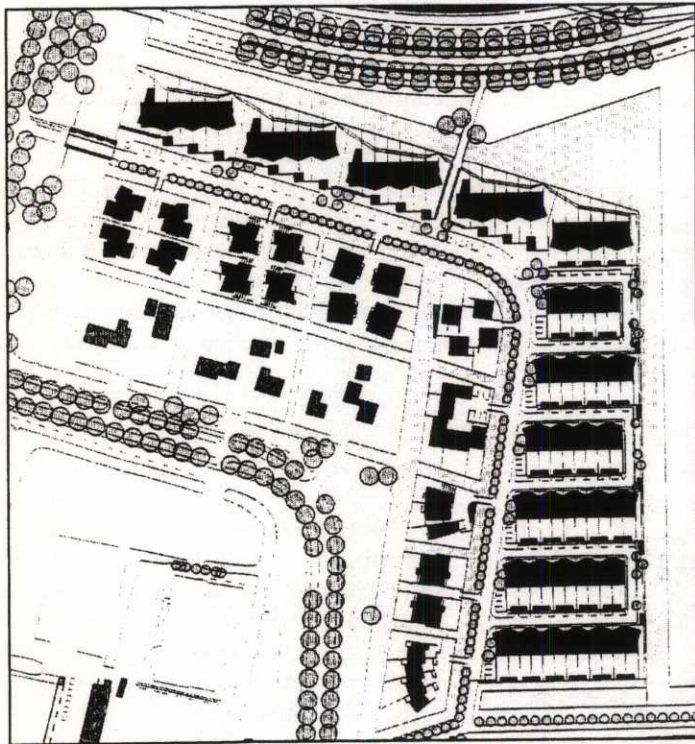
De bestaande tramlus is in de afbeelding niet opgenomen, aangezien het plaatje afkomstig is van het Stedenbouwkundig Plan dat uitging van het doortrekken van de tramlijn naar De Aker.

In het gebied zijn woningen gebouwd in stroken, welke naarmate ze langer worden steeds meer een kromming kennen. De hoekverdraaiing in het gebied wordt daarmee opgelost. De noordelijke punt vormt het scharnier van de hoekverdraaiing, en is daarom in noord-zuidrichting gebouwd. Het is een appartementengebouw in drie lagen.

De in twee bouwlagen gebouwde stroken in oost-westrichting kennen een beëindiging door woningen met een derde bouwlaag. Aan de zijde van het plantsoen gebeurt dat door een kleine opbouw in de stijl van de strook. De verhoogde koppen aan de zijde van de Blankenbergestraat wijken af in vorm, kleur en materialisering, waarmee aansluiting wordt gevonden bij de twee-onder-één-kap woningen aan de Kerksloot. Deze herenhuisen vormen een opengewerkte afronding van de wijk naar de onbebouwde Vrije Geer.

Wegens de betekenis die de hoogteaccenten op de uiterste einden van de stroken woningen hebben, is het niet toegestaan de bouwhoogte van de tussenliggende woningen te vergroten.

## 4.5.2 De "Dorpsuitbreiding"



Het gebied wordt begrensd door de groene Antwerpenbaan, het plantsoen aan het Maarkedalpad en de Ditlaar. Het gebied bestaat uit een haakvormig stuk land tussen poldersloten en enkele losse eilanden. Door de opbouw in kleinere gebouwde elementen vormt het gebied een overgang van de tuinstedelijke bebouwing van Nieuw Sloten en de oude dorps bebouwing van Sloten.

De aflopende bebouwingsdichtheid (4x2 woningen op de eilanden langs de Kortrijk en 4x1 woningen langs de Ditlaar), het aflopende bebouwingspercentage naar de Ditlaar en de zichtlijnen die door de bebouwing en de eilanden ontstaan, geven invulling aan deze overgangszone.

In het gebied zijn voornamelijk woningen gerealiseerd. Op de eilanden langs de Ditlaar zijn de gebouwen, deels in gebruik als woongelegenheden en deels in gebruik als bedrijfsruimte. De meeste woningen zijn gebouwd in twee bouwlagen met platte daken aan de zijde van de nieuwbouwwijk. Op de westelijke koppen van deze korte strookjes

woningen, langs de ontsluiting van dit deelgebied (Kortrijk), zijn accenten aangebracht door daar steeds een derde bouwlaag te plaatsen.

De nieuwbouwwoningen op de eilanden zijn gebouwd in twee á drie bouwlagen waarvan de derde bouwlaag in soms als opbouw met plat dak en soms als schuine kap is gerealiseerd. Per eiland is sprake van in samenhang met elkaar ontworpen bebouwing.

Wegens de betekenis die de hoogteaccenten op de westelijke uiteinden van de stroken woningen aan Kortrijk en de situering aan de groen-blauwe structuur in de wijk, is het niet toegestaan de bouwhoogte van de overige woningen te vergroten.

In enkele gevallen is het aanvaardbaar dat de nieuwbouwwoningen op de eilanden, waar het gaat om woningen van twee bouwlagen met een plat dak, een derde bouwlaag te realiseren.

Echter, in de gevallen waarbij sprake is van vier losse bouwmassa's zou een verdere intensivering van bebouwing middels het toevoegen of vergroten van een derde bouwlaag tot een verdichting leiden die de openheid in de overgang tussen Nieuw Sloten en de Ditlaar aantast.

In de drie eilanden direct aan de Ditlaar gelegen worden in dit bestemmingsplan per eiland 2 woningen toegestaan. Tevens zijn bedrijven (maximaal categorie II van de Staat van Inrichtingen) toegestaan. Hierdoor wordt het gebied als overgangszone tussen de dichtbebouwde nieuwbouwwijk en het weiland De Vrije Geer en daarachter het Dorp Sloten gewaarborgd.

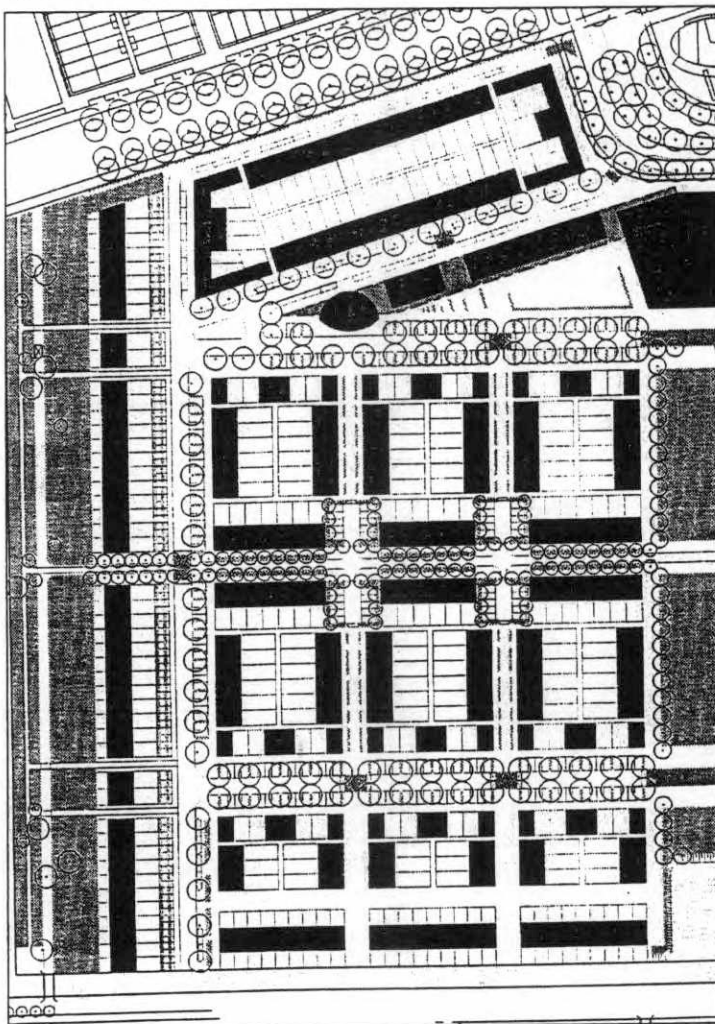
## 4.5.3 Zuidwestkwadrant

*Zuidwest 1*

Het gebied wordt begrensd door het plantsoen aan het Maarkedalpad, de ecologische zone die Nieuw Sloten scheidt van de lintbebouwing aan de Sloterweg, de Brusselsingel, en aan de noordzijde de Laan van Vlaanderen en de Antwerpenbaan.

Langs het gebied loopt in noord-zuidrichting een groenzone, die in feite een verlenging van de Laan van Vlaanderen vormt. De groenzone deelt het gebied in twee ongelijke delen. Structurerend is voorts de hoekverdraaiing aan de noordzijde van het kwadrant. Binnen het kwadrant zijn ten gevolge daarvan twee gebouwen schuin geplaatst ten opzichte van de overige bebouwing. Voorts is binnen het kwadrant een omlijsting door woningen in langgerekte (al dan niet onderbroken) stroken te herkennen. De daarbinnen gesitueerde clusters van woonblokken kennen daardoor hun eigen karakter. Aan de rand van het gebied, aan het Dilbeekpad is een woonwagencentrum met 9 standplaatsen gerealiseerd.

Onderstaande figuur uit het Stedenbouwkundig Plan geeft de westelijke stedenbouwkundige eenheid binnen het gebied weer, waarbij moet worden opgemerkt dat de feitelijk toestand op onderdelen hiermee niet overeenkomt.



De langgerekte stroken woningen zijn gelegen aan de Knokkestraat en het Watermaalpad. De stroken hebben een bouwhoogte van respectievelijk drie en twee bouwlagen met recht opgaande gevels en platte daken. Aan de zijde van het Maarkedalpad hebben de woningen een uit één bouwlaag bestaande uitbouw. Daardoor wordt de hoger opgaande gevel op grotere afstand van het plantsoen geplaatst.

De afronding van de eenheid naar de Laan van Vlaanderen en de Antwerpenbaan bestaat uit een gesloten bouwblok en een langgerekt middelhoogbouwblok. Het gesloten bouwblokken heeft zijn eigen herkenbare uitstraling, en vormt door zijn stevige massa een afzonderlijke element langs de Laan van Vlaanderen, nabij het centrumgebied. De al genoemde hoekverdraaiing wordt vervolgens naar de woonbuurt in het kwadrant overgebracht door het grotendeels in vijf bouwlagen, aflopend naar één, gerealiseerde middelhoogbouwblok.

De woonbuurt heeft zijn eigen architectuur en bestaat uit negen blokken patiwoningen. Aan de straatzijde hebben deze woningen twee bouwlagen, waarop langs de Willebroekstraat, Knokkestraat, Schaarbeekstraat en het Liedekerkeplantsoen een derde bouwlaag is geplaatst. Deze derde bouwlaag heeft een naar de binnenzijde van de blokken aflopende schuine kap.

Het verhogen van de éénlaagse delen van bebouwing aan het Maarkedalpad zou te zeer een inbreuk zijn op het beeld vanuit de groenzone, dat onder meer wordt bepaald door de afstand van de hoger opgaande gevel tot de openbare ruimte.

Het verhogen van de blokken patiowoningen aan de IJzerhof, Zennehof, Dijlehof en Denderhof is gezien de nadelige gevolgen hiervan voor de in de bestaande situatie aanwezige dakterrassen niet toegestaan. Ook zou als gevolg van het realiseren van dakopbouwen op deze woningen meer inkijk ontstaan in de patio's. Dit is gezien het privé karakter van de patio's en gezien de geringe onderlinge afstanden onwenselijk (zie ook paragraaf 8.4). Hetzelfde geldt voor de woningen aan het Watermaalpad (de even nummers). Het plaatsen van dakopbouwen op de woningen die grenzen aan de woningen met een schuin dak, zoals dit bij de woningen aan het Watermaalpad het geval is, is voorts uit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk.

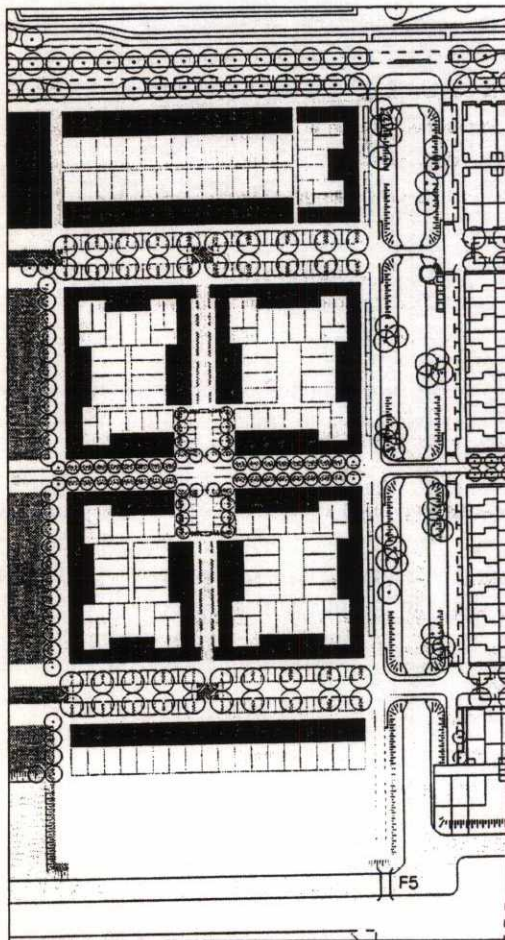
De patiowoningen in de IJzerhof, Zennehof, Dijlehof en Denderhof zijn in een zeer hoge dichtheid gerealiseerd.

Gezien de ritmische afwisseling tussen bouwhoogten aan de voor- en achterzijden van de woningen en de hoge dichtheid van bebouwing zou het realiseren van dakopbouwen afbreuk doen aan de specifieke architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit van dit gebied en is daarom niet wenselijk.

De woningen aan het Watermaalpad met de oneven nummers kunnen met een terugliggende derde bouwlaag worden vergroot.

### Zuidwest 2

In de uitvoering zijn andere typen woningen gebouwd dan op de onderstaande afbeelding uit het Stedenbouwkundig Plan. Het gerealiseerde wordt hieronder beschreven.



De oostelijk in het kwadrant gelegen stedenbouwkundige eenheid bestaat uit drie delen. Het aan de Laan van Vlaanderen gelegen bouwblok heeft een vergelijkbare zelfstandige identiteit als het schuin gesitueerde bouwblok dat hiervoor is genoemd. Het blok is in de lengterichting van de Laan van Vlaanderen gelegen.

Aan de zuidzijde van de stedenbouwkundige eenheid bevindt zich één strook woningen en negen woonwagenstandplaatsen. De woningen zijn gebouwd in drie bouwlagen, waarbij aan de zijde van het woonwagencentrum een éénlaagse uitbouw is gerealiseerd. De woonwagens staan dwars op de strook woningen, en hebben één bouwlaag.

Tussen de strook woningen en het gesloten bouwblok bevindt zich een samenstel van woningen die wordt doorsneden door het Tervurenpad. De randen, aan de Brusselsingel en het Liedekerkeplantsoen, bestaan uit woningen in twee bouwlagen, met aan de voorzijde (buitenzijde) een derde bouwlaag. Het middengebied wordt gevormd door een aantal korte stroken van twee bouwlagen, met aan de voorzijde diepe uitbouwen van één bouwlaag.

De woningen aan de Brusselsingel en het Liedekerkeplantsoen bevinden zich wegens de aanwezigheid van achtertuinten op enige afstand van de centraal gelegen woonbebouwing. Dit maakt het mogelijk zonder verstoring van de ruimtelijke uitstraling de bestaande gedeeltelijke derde bouwlaag enigszins uit te breiden.

Een derde laag over de gehele breedte van de woningen in het centrum van het gebied zou de dichtheid van bebouwing te zeer verhogen, maar opbouwen over een deel van de woningen zou aanvaardbaar kunnen zijn. Een toevoeging van 25 m<sup>2</sup> (bruto) per woning is daar dan mogelijk. Dit is

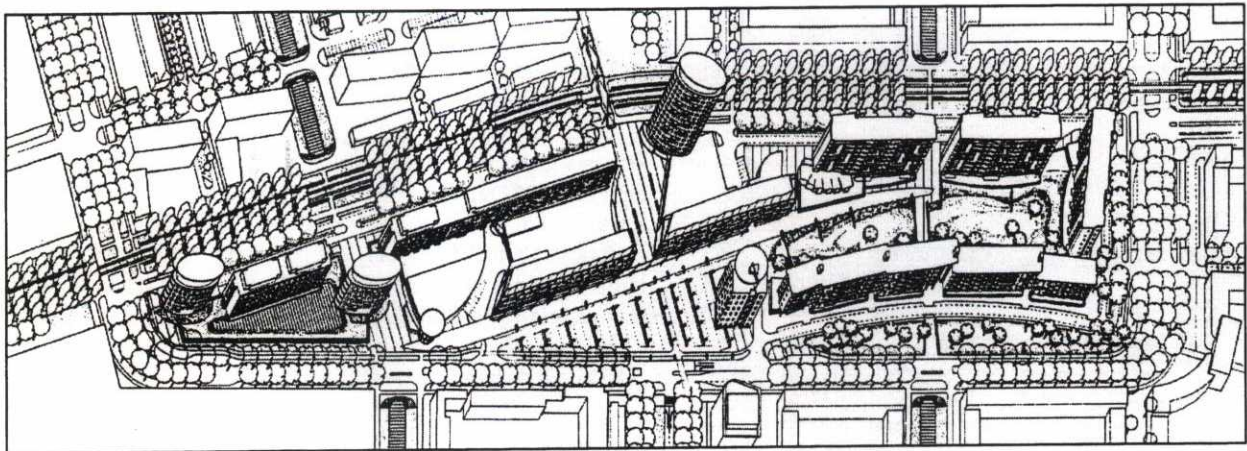
in dit bestemmingsplan daarom toegestaan. Dakopbouwen op de woningen aan de Duffelhof en de Ukkelhof zijn niet toegestaan vanwege de nadelige gevolgen die deze dakopbouwen zouden hebben op het uitzicht van de

woningen aan het Liedekerkeplantsoen en de Brusselsingel, alsmede van de woningen aan de Ukkelhof en Duffelhof zelf. Door de geringe onderlinge afstanden tussen deze woningen zijn dakopbouwen niet wenselijk (zie ook paragraaf 8.4).

De éénlaagse bebouwing aan de achterzijde van de woningen aan de Schaarbeekstraat kan overeenkomstig de voorzijde van de woningen worden verhoogd tot 3 bouwlagen. Omdat deze eventuele woningvergrotingen aan de zuidkant van de bestaande bebouwing zijn gesitueerd ontstaan er geen nadelige gevolgen voor de bezonning.

#### 4.5.4 Centrumgebied

Het centrumgebied van Nieuw Sloten wordt aan de noordzijde begrensd door het tracé van tramlijn 2 en aan de zuidzijde voor de Laan van Vlaanderen. Het gebied wordt gekenmerkt door diverse functies, waaronder voorzieningen als winkels, een sportaccommodatie, woningen en bedrijven. De gebouwen zijn over het algemeen georiënteerd op de verkeersontsluiting (trambaan en Laan van Vlaanderen), waarbij op een aantal markante plekken losse hoogbouwvolumes zijn gebouwd.



De ruimtelijke structuur van de bebouwing bestaat in hoofdzaak uit drie elementen.

In het westelijk deel is een wand van zes woonlagen gesitueerd, welke wordt onderbroken ter plaatse van de Mechelensingel. In deze coupure en in de meest westelijk punt staan twee ellipsvormige woontorens van acht bouwlagen.

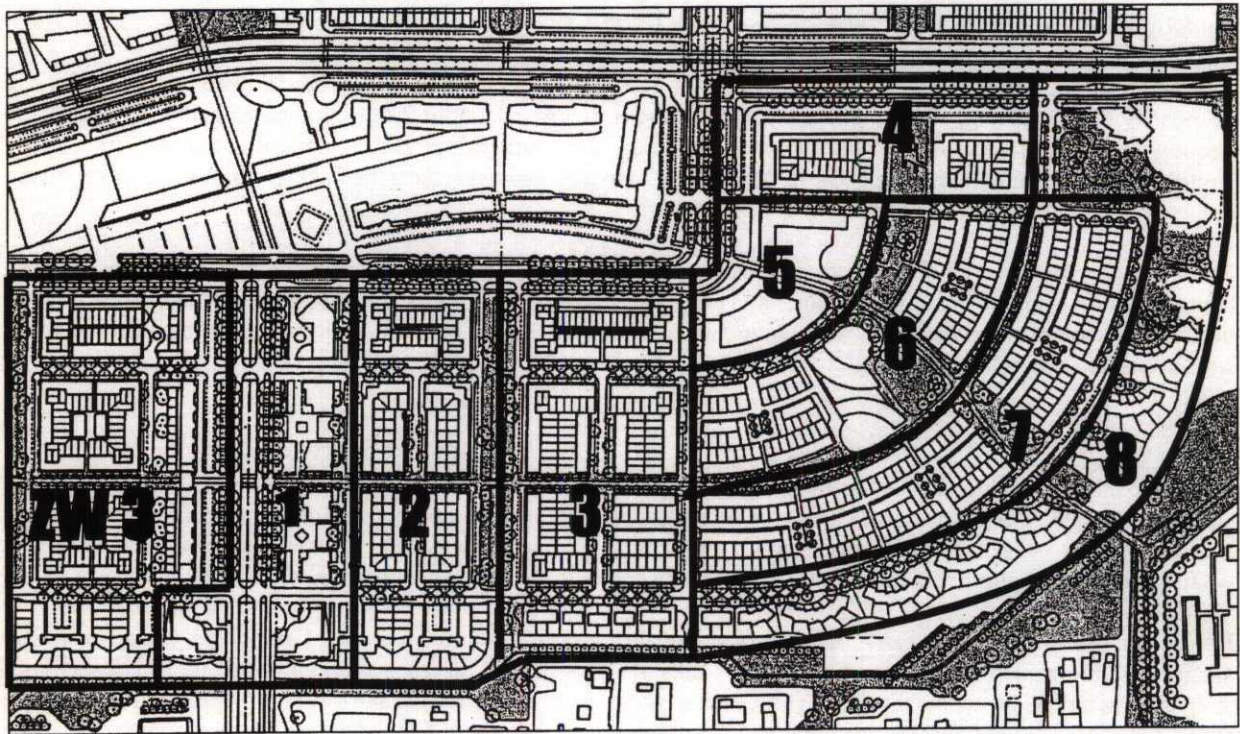
Parallel aan de hiervoor beschreven wand is in zuidelijke richting een tweede wand geplaatst. De begane grond van deze twee wanden bestaat voornamelijk uit winkels en bedrijfsruimtes. In het gebied tussen de twee wanden zijn een commerciële sportvoorziening en twee supermarkten ingeklemd, die gesitueerd zijn aan een winkelplein dat in het verlengde van het Kasterlepark is gelegen. Aan dit winkelplein staat een woontoren van 17 lagen.

Het derde ruimtelijk element bestaat uit een gebogen wand die samen met drie woongebouwen een groen binnenterrein omsluit.

Uitbreiding van de gerealiseerde bebouwing is niet aan de orde.

#### 4.5.5 Zuidwest 3 en Zuidoostkwadrant

Zuidwest 3 en het Zuidoostkwadrant wordt begrensd door het water langs de Brusselsingel, de Laan van Vlaanderen, de groenzone met het water in het verlengde van het Chr. Pantijnpad en de groen/waterzone die de bebouwing van de Sloterweg scheidt van Nieuw Sloten. Onderstaande figuur geeft het gebied weer.



Het zuidoostkwadrant bestaat uit negen deelgebieden, die hierna per deelgebied worden beschreven. Van west naar oost worden vier stedenbouwkundige eenheden onderscheiden. In het gebogen oostelijke deel van het kwadrant worden vijf als eenheden benoemd, waarvan drie als schillen kunnen worden opgevat.

##### Zuidwest 3

De eerste stedenbouwkundige eenheid wordt begrensd door de Laan van Vlaanderen, Henegouwenstraat, de Brusselsingel en aan de zuidzijde de ecologische zone tussen de nieuwbouwwijk en de Sloterweg. Het solitaire kantoorgebouw aan de Anderlechtlaan behoort niet tot de eenheid.

Langs de Henegouwenstraat, en daarmee op enige afstand van de Anderlechtlaan, is een lang stedelijk lint van middelhoge woonbebouwing gelegen, bestaande uit vier tot vijf bouwlagen. Aan de achterzijde liggen de vierde en de vijfde bouwlaag enigszins terug. De eerste drie bouwlagen vormen daardoor een aaneengesloten hoofdmassa, waardoor aansluiting wordt bereikt op de laagbouw in in het overige deel van de stedenbouwkundige eenheid. De vijfde bouwlaag van het gebouw wordt plaatselijk onderbroken door terrassen, waardoor de bovenbouw van het gebouw visueel in drie delen wordt gescheiden.

Van noord naar zuid is de eenheid in drie delen te onderscheiden. Het noordelijkste bouwblok vormt samen met de strook middelhoogbouw aan de Henegouwenstraat de afronding van de stedenbouwkundige eenheid naar de Laan van Vlaanderen. Het is een in de lengte van de Laan van Vlaanderen gelegen blok van laagbouw. De bebouwing heeft aan de zijde van de Laan van Vlaanderen een recht opgaande gevel in drie bouwlagen, en aan de achterzijde een steil schuin dak vanaf de eerste bouwlaag.

Het middendeel van de eenheid bestaat uit de reeds beschreven middelhoogbouw langs de Henegouwenstraat, met daarachter twee carrés van laagbouw. De laagbouw bestaat uit drie bouwlagen, waarvan de derde laag in de vorm van een lessenaarsdak, dat afloopt naar de achterzijde.

De bebouwing aan de Schaarbeekstraat bestaat uit vijf elementen die afwisselend aan de straat en terugliggend zijn gesitueerd. Twee langere elementen staan aan de straat, waardoor een onderbroken gevelwand ontstaat. Eén langere en twee kortere elementen staan naar achteren geplaatst, waardoor vanaf de Sloterweg gezien een opener structuur

wordt waargenomen.

De woningen zijn gebouwd in twee bouwlagen met een terugliggende derde bouwlaag.

Verbouwing van de schuine kappen is uitsluitend aanvaardbaar door toevoeging van dakkapellen. De gedeeltelijke derde bouwlaag op woningen aan de Schaarbeekstraat mag vergroot worden tot over de gehele laag, aangezien het effect op de bezonning van omliggende woningen nihil is.

#### *Zuidoost 1: kantoorstrook*

De kantorenstrook langs de Anderlechtlaan bestaat uit één (tijdelijk) schoolgebouw en drie kantoorgebouwen aan de oostzijde van de weg en één gebouw aan de westkant. Twee kantoor kavels zijn nu nog niet ingevuld. De gebouwen zijn gerealiseerd in vijf bouwlagen boven een parkeersouterrain, waarbij de twee zuidelijkste kantoorgebouwen aan weerszijden van de Anderlechtlaan één bouwlaag meer hebben. Daarmee wordt de entree van Nieuw Sloten vanaf de Rijksweg A4 gemarkeerd.

De school, welke gebouwd is in drie bouwlagen, zal worden gesloopt en plaatsmaken voor een (nieuw) kantoorgebouw. De bouwhoogte daarvan mag verder worden vergroot tot vijf bouwlagen, gelijk aan de hoogte van de overige kantoorgebouwen. Ter vervanging van de tijdelijke school kan één nieuwe permanente school in de strook worden teruggebouwd.

#### *Zuidoost 2*

Deze stedenbouwkundige eenheid is begrensd door de Laan van Vlaanderen, St. Truidenstraat, Luiksingel en de ecologische zone tussen nieuwbouwwijk en Sloterweg. Deze eenheid is opgebouwd uit een afronding aan de Laan van Vlaanderen en aan de ecologische zone, met daartussen twee carrés. De bouwhoogte is twee bouwlagen, waarbij de stroken langs de Laan van Vlaanderen en de ecologische zone een derde bouwlaag hebben.

Het is aanvaardbaar dat de carrés aan de oost- en de westzijde worden verhoogd met een derde bouwlaag, aangezien deze zijden grenzen aan de brede Luiksingel (oostelijk) en de hoge kantoorgebouwen (westelijk). Wegens bezonning en de smalle maat van de tussenstraatjes zijn opbouwen aan de noord- en zuidzijde van de carrés alsmede de zuidzijde van het gesloten bouwblok aan de Laan van Vlaanderen alleen toegestaan indien zij terugliggend ten opzichte van de voorgevel worden gebouwd.

Een derde bouwlaag op de oost- en westzijde van het noordelijkste blok zou wegens de oriëntatie van de tuinen in het binnenterrein leiden tot veel verlies aan zonlicht. Derhalve is ter plaatse geen woningvergroting opgenomen.

#### *Zuidoost 3*

De derde stedenbouwkundige eenheid van het Zuidoostkwadrant wordt begrensd door de Laan van Vlaanderen, Kortenaekenstraat, Luiksingel en de ecologische zone tussen nieuwbouwwijk en Sloterweg. Evenals Zuidoost 2 is hier sprake van een driedeling van het gebied met een gesloten bouwblok in de lengterichting van de Laan van Vlaanderen, een middendeel en een strook woningen langs de ecologische zone.

Het blok langs de Laan van Vlaanderen is aan de noord- en de zuidzijde opgebouwd uit drie bouwlagen. De derde bouwlaag van de woningen aan de Laan van Vlaanderen is niet over de gehele diepte van de woningen gerealiseerd, waardoor deze woningen aan de achterzijde een dakterras hebben.

De zijkanten van het blok bestaan uit deel één en deels twee bouwlagen.

Het middendeel van het gebied bestaat in dit geval uit twee stoken woningen in twee bouwlagen met een plat dak langs de Luiksingel, en twee carrés met een meer opengewerkte wand naar de oostzijde. Daarmee vormt het in feite de aansluiting van de schilvormige bebouwingsstroken in het oostelijk deel van de woonwijk op de gesloten, carrévormige bouwblokken in de rest van Nieuw Sloten.

De opengewerkte carrés bestaan uit woningen in twee bouwlagen met een flauw hellend lessenaarsdak. Het laagste punt van de helling bevindt zich aan de voorzijde van de woningen. De dakhelling loopt niet helemaal door naar achter, aangezien aan de achterzijde van de woningen terrassen boven de tweede bouwlaag zijn gerealiseerd.

De strook langs de ecologische zone geeft een open indruk doordat tussen elke twee woningen met drie bouwlagen een deel van slechts één bouwlaag is gerealiseerd. Hier zijn als het waren kantelen gebouwd. Dit wordt op soortgelijke wijze doorgezet in de naastliggende strook bebouwing, als buitenste schil van de wijk.

Woningvergrotingen door een derde bouwlaag zijn goed voorstelbaar aan de Luiksingel. Vanaf de voor- noch de

achterzijde gezien is er aanleiding voor te schrijven dat de derde bouwlaag terugliggend van de gevel moet worden gerealiseerd.

De woningen met een hellend dakvlak kunnen hooguit met dakkapellen worden uitgebreid, of door de dakterrassen te overbouwen.

De éénlaagse delen van de woningen langs de ecologische zone mogen niet worden uitgebreid met een tweede bouwlaag. Reden is dat door een extra bouwlaag het architectonische ritme van het bouwblok wordt verstoord.

#### *Zuidoost 4*

De stedenbouwkundige eenheid aan de Leuvenstraat (noord-, oost- en westzijde) en de Borgloonstraat bestaat aan twee zijden uit bebouwing van 4 bouwlagen. Dit markeert de kruising tussen de Laan van Vlaanderen en de Antwerpenbaan.

De eenheid wordt in twee blokken verdeeld door Zichemplein. De bebouwing aan het plein, de Borgloonstraat en de Leuvenstraat (oost) bestaat uit twee bouwlagen. In het westelijke blok is daardoor een lagere bouwhoogte gerealiseerd dan aan de overzijde van de Borgloonstraat. De bouwhoogte tegenover van het oostelijke blok is deels twee en deels drie lagen.

Op de woningen van twee bouwlagen wordt de realisatie van een derde bouwlaag toegelaten, zij het dat dit niet kan plaatsvinden op de laatste woningen van deze rijtjes alsmede op de woningen in de "hoeken" wegens bezonning van naast- of achterliggende woningen en tuinen en de nadelige gevolgen die het plaatsen van deze dakopbouwen voor het uitzicht zouden hebben (zie ook paragraaf 8.4).

#### *Zuidoost 5*

De bebouwing in de bocht van de Laan van Vlaanderen (begrensd door de Borgloonstraat, Kortenaarstraat, Laan van Vlaanderen en Oostakkerstraat) is een eenheid op zichzelf. Dit welzijnscomplex met al dan niet daaraan verbonden woningen bestaat uit twee gebouwen. Aan de Laan van Vlaanderen bestaan deze uit vier bouwlagen, wat naar de achterzijde van de bouwblokken afloopt naar drie en twee lagen. Daar worden geen op-, aan-, of uitbouwen toegestaan, aangezien reeds nadrukkelijk is gezocht naar de verhouding tussen voor- en achterkanten van de bebouwing.

#### *Zuidoost 6*

De stedenbouwkundige eenheid die wordt begrensd door het Wannepad, de Borgloonstraat en de Kortenaarstraat is de binnenste schil. Het bestaat uit parallel lopende gebogen woningstroken. In het midden bestaat een grote open ruimte voor een klein en een groter schoolgebouw.

De woningstroken hebben een bouwhoogte van twee bouwlagen met een plat dak. Tussen de parallelle stroken zijn aan de koppen daarvan compact gevormde woningen in drie bouwlagen gesitueerd, waarmee de ruimte tussen de bogen wordt afgesloten.

Vergroting van de bouwhoogte met een derde bouwlaag op de stroken is toegestaan, mits terugliggend van de voorgevel gerealiseerd. Dit wegens de krappe maat van de straten in een deel van deze ruimtelijke eenheid.

Het hoofdgebouw van de school kan worden uitgebreid. Bouwplanontwikkeling is reeds gaande. Uitgegaan wordt van een groter oppervlak en een bouwhoogte van 7,5 meter.

#### *Zuidoost 7*

De tweede schil bestaat ook uit parallelle woningstroken met daartussen compacte twee-onder-één-kap woningen. Het gebied wordt begrensd door de Bastenakenstraat, het Wannepad, de Borgloonstraat en de Kortenaarstraat.

De woningstroken bestaan uit twee bouwlagen met een zeer flauw hellend zadeldak. Op de koppen van de strookjes is aan de voorzijde van de woningen is een derde bouwlaag gerealiseerd. De twee-onder-één-kap woningen hebben twee bouwlagen.

De stedenbouwkundige betekenis van de gedeeltelijke derde bouwlaag op de koppen van de stroken zou komen te vervallen indien ook op de tussenliggende bebouwing aan de voorzijde dakopbouwen zouden worden gerealiseerd. Voorts is sprake van schuine daken, een kenmerk dat gehandhaafd dient te blijven. dakopbouwen zijn derhalve niet toegestaan.

De twee-onder-één-kap woningen mogen met een derde bouwlaag worden vergroot.

### Zuidoost 8

Begrensd door de Bastenakenstraat, Kortenakenstraat, Leuvenstraat en de ecologische zone tussen nieuwbouwwijk en Sloterweg bestaat de buitenste schil van de woonwijk uit drie delen die in toenemende openheid zijn gerealiseerd. Het eerste deel bestaat uit een voortzetting van de in hoogte variërende gesloten wand langs de Bastenakenstraat. Deze strook is visueel onderverdeeld in elementen van 6 woningen, doordat een begin en einde van zo'n element wordt gecreëerd door een hoogteaccent van drie bouwlagen. Tussen deze hoogteaccenten bestaat een verbinding van één bouwlaag die ruimte tussen de elementen laat. Aan de voorzijde van de woningen zijn met onbebouwde tussenruimten éénlaagse uitbouwen gesitueerd.

Het tweede deel van deze stedenbouwkundige eenheid bestaat uit vier losse elementen van 6 woningen in twee bouwlagen. Aan de voorzijde hebben de woningen een éénlaagse uitbouw over een deel van de voorgevel. De rijtjes woningen zijn geknikt geplaatst, waarbij twee woningen dwars staan op de Bastenakenstraat en de vier overige woningen onder een toenemende hoek daarop geplaatst zijn. Het scharnierpunt bestaat uit een éénlaags deel van de woningen.

Aan de oostelijke entree van Nieuw Sloten bevindt zich het derde deel van de stedenbouwkundige eenheid, bestaande uit drie woontorens: één van 45 meter en twee van 25 meter hoog. Zij markeren de entree, en door de openheid in de opzet van dit deel en het grillige verloop van de waterkant ontstaat er een relatie met de ecologische zone rond het Christoffel Plantijnpad.

Het toevoegen van extra bouwlagen in de aaneengesloten strook woningen is niet toelaatbaar, omdat daarmee de ontworpen ritmiek van de bebouwing teniet zou worden gedaan.

De geknikte rijtjes woningen in het tweede deel van deze stedenbouwkundige eenheid mogen met een derde laag over de gehele diepte van de woningen worden vergroot. De lager gebouwde scharnierpunten mogen daarbij worden verhoogd tot een bouwhoogte van maximaal 6 meter.

#### 4.6 Serres en andere aan- en uitbouwen

De behoefte aan extra woonoppervlak kan ook worden ingevuld door het bijbouwen van een serre of het plaatsen van een aan- of uitbouw. Dergelijke uitbreidingen vinden doorgaans plaats aan de achterzijde van woningen, niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Er is vanuit ruimtelijke overwegingen weinig op tegen dat een beperkte uitbreiding op deze manier tot stand komt. Daarom is de algemene regel in dit bestemmingsplan dat serres, aan- en uitbouwen zijn toegestaan, onder voorwaarde dat direct aan de achtergevel, niet hoger dan de eerste bouwlaag van de reeds bestaande bebouwing en niet verder dan 2,5 meter uit de achtergevel wordt gebouwd. Daarbij geldt voorts dat maximaal een derde van de diepte van de tuin op deze wijze mag worden bebouwd. De normen uit de bouwverordening en het bouwbesluit inzake daglichttoetreding en dergelijke dienen uiteraard te worden gerespecteerd. Op enkele plaatsen kan het daarom zo zijn dat een bouw aanvraag niet gehonoreerd kan worden.

#### 4.7 Dakterrassen

Sommige woningen in Nieuw Sloten zijn voorzien van een dakterras, veelal omdat bij de betreffende woningen geen tuin aanwezig is. Lang niet altijd zal een dakterras inpasbaar zijn in de ruimtelijke eenheid, per geval moet dit worden afgewogen. Daarom is het aanleggen van dakterrassen slechts mogelijk nadat door het dagelijks bestuur vrijstelling is verleend.

## 5. Artikelgewijze toelichting

### 5.1 Opbouw voorschriften

De voorschriften van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit drie onderdelen. In het eerste onderdeel (Algemene bepalingen) worden inleidende bepalingen, zoals begripsbepalingen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de voorschriften te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarop de bouwmaten voorschriften dienen te worden gemeten.

In het tweede onderdeel (voorschriften met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen) zijn de voorschriften opgenomen, welke betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het derde deel (overige voorschriften en bijzondere bepalingen) omvat een aantal voorschriften, welke niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

### 5.2 Structuur artikelen

De voorschriften met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen zijn opgebouwd uit een doeleindenomschrijving, waarin wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. Het tweede lid geeft aan dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de in het eerste lid genoemde bestemmingen. In het derde lid kan een aantal maten (oppervlakten, bouwhoogten) opgenomen zijn, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

In een aantal gevallen is in afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden mogelijk, in sommige gevallen slechts na verlening van vrijstelling door het dagelijks bestuur.

Het kan wenselijk zijn om in sommige gevallen bepaalde functies expliciet te verbieden, omdat deze te veel hinder veroorzaken of niet passen binnen het beleid van het stadsdeel. Daarbij kan worden gedacht aan prostitutiebedrijven, seksinrichtingen en automatenhallen. Voor de bestemming water kan het gezien aanwezige ecologische structuur of vaarwater onwenselijk zijn om ligplaatsen voor diverse schepen toe te staan. Dergelijke functies kunnen gemotiveerd worden verboden.

### 5.3 Toelichting per artikel

#### *Algemeen*

Artikel 1 bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden.

Artikel 2 regelt op welke manier moet worden gemeten. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf het aangrenzend straatpeil, behalve bij bergingen in tuinen, waar deze wordt gemeten ten opzichte van het peil van de tuin waarin de berging wordt geplaatst. Het bebouwingspercentage geldt ten opzichte van het bestemmingsvlak of, in voorkomende gevallen, ten opzichte van het bouwvlak.

## Bestemmingen

### Artikel 3. Woningen (W)

In dit artikel zijn de voorschriften gegeven behorend bij de bestemming "Woningen" (W). Voor deze bestemming geldt dat, behoudens huisgebonden beroepen, alleen het wonen als gebruik is toegestaan. Huisgebonden beroepen zijn in artikel 1 van de voorschriften gedefinieerd. Dit begrip is ruimer dan de bekende vrije beroepen (beroep aan huis).

Op een aantal plaatsen zijn niet-woonfuncties toegestaan. Waar deze functies zijn toegestaan, is door middel van een aanduiding op de plankaart aangegeven. Deze niet-woonfuncties zijn bedrijven, maatschappelijke voorzieningen en kantoren. In het voorschrift is aangegeven of de niet-woonfunctie uitsluitend is toegestaan op de eerste bouwlaag of op meerdere bouwlagen. Aangezien de bedrijven in één pand zijn gesitueerd met woningen, zijn alleen bedrijven toegestaan, welke een beperkte milieuhinder (stank, geluid, trillingen, etc) met zich meebrengen (zie toelichting op artikel 20). De parkeergarages zijn eveneens met een nadere aanduiding op de plankaart weergegeven.

Een bouwvergunning kan alleen worden afgegeven indien bij toetsing blijkt dat een voorgenomen bouwactiviteit past binnen de ruimtelijke eenheid (lid 3) waarin deze activiteit zal worden uitgevoerd. De ruimtelijke eenheden hebben tot doel de bestaande uitstraling van bouwblokken (zowel in vorm als materiaal en kleur) te behouden. De ruimtelijke eenheden zijn weergegeven op kaart A en B, welke als bijlage bij artikel 3 en 12 hoort.

De maxima ten aanzien van het bouwen zijn op de plankaart aangegeven. Overschrijding van de aangegeven maxima is toegestaan wanneer dit op de plankaart via een nadere aanduiding is aangegeven, een en ander op basis van de leden 5 (schuine kap over één bouwlaag), 6 (schuine of ronde kap over twee bouwlagen en 7 (dakopbouw). In lid 8 is geregeld dat in sommige gevallen een poort onder bebouwing door (overbouwde doorgang) kan worden voorgeschreven via een nadere aanduiding op de plankaart. In lid 9 is bepaald dat het niet is toegestaan om woningen of delen van woningen te realiseren op de gronden met de nadere aanduiding "Veiligheidszone hoofdtransportleiding gas" (zie ook paragraaf 7.4 van deze toelichting). In de bestaande situatie is een aantal woningen, te weten de woningen aan de Blankenbergestraat nr. 14 tot en met 20 (even nummering), voor een deel binnen de nadere aanduiding "Veiligheidszone hoofdtransportleiding gas" gesitueerd. Het is niet de bedoeling van dit bestemmingsplan om deze woningen weg te bestemmen. Om deze reden is in lid 10 een vrijstelling opgenomen, zodat het dagelijks bestuur na het inwinnen van advies van de betrokken beheerder(s) van de gasleiding bevoegd is om vrijstelling te verlenen van het bepaald in lid 9.

Lid 11 schrijft voor dat het dagelijks bestuur bevoegd is vrijstelling te verlenen voor de aanleg van een dakterras.

### Artikel 4. Woningen boven centrumvoorzieningen (W+C)

Bij de bestemming "Woningen boven centrumvoorzieningen" (W+C) zijn in de eerste bouwlaag centrumvoorzieningen (in artikel 1 van de voorschriften omschreven als: "horeca I en II en detailhandel") en daarboven woningen (en huisgebonden beroepen) toegestaan. Daarnaast zijn, daar waar dat met een nadere aanduiding op de kaart staat aangegeven, bedrijven en kantoren toegestaan in de eerste bouwlaag.

In lid 2 is bepaald dat alleen mag worden gebouwd via het in lid 1 toegelaten gebruik.

In het derde lid is bepaald dat een maximum bouwhoogte geldt zoals op de plankaart staat aangegeven. De maximum bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (bijvoorbeeld een schutting) is gesteld op 2 meter.

Lid 4 schrijft voor dat het dagelijks bestuur bevoegd is vrijstelling te verlenen voor de aanleg van een dakterras. In lid 5 is bepaald dat door middel van een vrijstellingsbevoegdheid van het dagelijks bestuur kantoren met baliefunctie en consumentgerichte ambacht kunnen worden toegestaan in de eerste bouwlaag.

### Artikel 5. Vrijstaande woningen (Wv)

Drie eilanden aan de Ditlaar hebben de bestemming "Vrijstaande woningen". Binnen deze bestemming zijn woningen (met inbegrip van bijbehorende bergingen en andere nevenruimten), huisgebonden beroepen bedrijven en kantoren, al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen en tuinen, erven en oevervoorzieningen toegestaan.

In lid 2 is bepaald dat alleen mag worden gebouwd via het in lid 1 toegelaten gebruik.

In lid 3 is bepaald dat voor de gronden met deze bestemming een maximum aantal toegestane woningen, alsmede de maximale bouwhoogte en bebouwingspercentage gelden zoals op de plankaart staat aangegeven. Het maximum bebouwingspercentage geldt per bouwvlak.

Tevens is bepaald dat per bestemmingsvlak maximaal 200 m<sup>2</sup> aan gebouwd bedrijfsoppervlak en/of kantooroppervlak gerealiseerd mag worden.

Teneinde de zichtlijnen tussen de eilanden in stand te houden mogen woningen uitsluitend binnen een op de plankaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd. Wegens de nabijheid van gastransportleidingen kan voorts een deel van de bestemming niet voor woningen worden bebouwd (zie ook paragraaf 7.4 van deze toelichting). In de

bestaande situatie is een aantal woningen, te weten de woningen aan de Ditlaar nr. 4 tot en met 10, voor een deel binnen de nadere aanduiding "Veiligheidszone hoofdtransportleiding gas" gesitueerd. Het is niet de bedoeling van dit bestemmingsplan om deze woningen weg te bestemmen. Om deze reden is in lid 5 een vrijstelling opgenomen, zodat het dagelijks bestuur na het inwinnen van advies van de betrokken beheerder(s) van de gasleiding bevoegd is om vrijstelling te verlenen van het bepaald in lid 4.

#### Artikel 6. Woonwagenterrein (Ww)

Het woonwagenterrein aan het Dilbeekpad heeft de bestemming "Woonwagenterrein" (Ww). Binnen deze bestemming zijn woonwagendstandplaatsen met bijbehorende sanitaire ruimten en bergingen, ongebouwde parkeervoorzieningen, tuinen en groenvoorzieningen toegestaan.

In lid 2 is bepaald dat alleen mag worden gebouwd via het in lid 1 toegestane gebruik, waarbij als voorwaarde geldt dat de woonwagens minimaal 2,5 meter uit de zijdelingse perceelsgrens worden geplaatst.

Aan het aantal standplaatsen en woonwagens, de omvang van de woonwagens en de omvang van sanitaire ruimten en bergingen zijn in lid 3 maxima gesteld.

#### Artikel 7 "Kantoren" (K)

Voor de gronden met de bestemming "Kantoren" (K) is in het eerste lid van artikel 7 bepaald dat kantoren met bijbehorende voorzieningen, bergingen en andere nevenruimten zijn toegestaan. De onbebouwd blijvende delen mogen worden gebruikt voor tuinen en erven. Daar waar dat met de nadere aanduiding "onderwijsvoorzieningen toegestaan" op de kaart staat aangegeven mogen onderwijsvoorzieningen worden gerealiseerd of behouden. Daar waar dat met de nadere aanduiding "parkeren toegestaan" op de kaart staat aangegeven mogen gebouwd (al dan niet ondergrondse) parkeervoorzieningen worden gerealiseerd of behouden. In lid 2 is bepaald dat alleen mag worden gebouwd via het in lid 1 toegestane gebruik. In lid 3 is bepaald dat een maximum bouwhoogte voor gebouwen geldt zoals op de kaart staat aangegeven. De bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is gesteld op maximaal 2 meter.

In lid 4 wordt een nadere bepaling gegeven ten aanzien van de in lid 1 onder c (door middel van een nadere aanduiding) toegestane onderwijsvoorzieningen. Bepaald is dat maximaal 1 van de 3 bestemmingsvlakken met de nadere aanduiding "onderwijsvoorzieningen toegestaan" mag worden bebouwd en gebruikt ten behoeve van onderwijsvoorzieningen.

Lid 5 bevat een parkeernorm voor kantoren (voor een zogenoemde B-locatie). Bepaald is dat maximaal 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor kantoren mag worden gerealiseerd. Deze parkeernorm heeft enerzijds als doel te voorkomen dat teveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd en hierdoor een verkeersaantrekkende werking ontstaat. Anderzijds heeft de parkeernorm als doel te waarborgen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, en er dus een "overloop" van parkeerplaatsen elders ontstaat (bezoekers van het kantoor die elders in de wijk hun auto parkeren).

#### Artikel 8 "Onderwijsvoorzieningen" (Mo), artikel 9 "Maatschappelijke voorzieningen" (Mx) en artikel 10 "Nutsvoorzieningen" (Mn)

De artikelen 8, 9 en 10 bevatten de voorschriften voor respectievelijk de bestemmingen "Kantoren" (K), "Onderwijsvoorzieningen" (Mo), "Maatschappelijke voorzieningen" (Mx) en "Nutsvoorzieningen" (Mn). De regels ten aanzien van het bouwen zijn eenvoudig en staan op de plankaart vermeld. Binnen de gronden met de bestemming "Maatschappelijke voorzieningen" (Mx) wordt nieuwbouw een jongerenruimte mogelijk gemaakt nabij Hageland nr. 119.

#### Artikel 11. Tuinen 1 (T1)

De bestemming "Tuinen 1" (T1) geldt voor voortuinen bij woningen. Bergingen zijn in de voortuinen niet toegestaan. Wel kunnen op een aantal plaatsen, waar dat op de kaart staat aangeduid, carports en ongebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Behalve de plekken waar het op de plankaart is aangegeven, is parkeren niet toegestaan in voortuinen. Schuttingen en andere bouwwerken die niet als gebouw worden aangemerkt zijn toegestaan met een maximale hoogte van 2 meter ten opzichte van de tuin. Voor tuinmuren die de begrenzing vormen tussen openbaar en privaat terrein geldt een hoogte van maximaal 1 meter.

#### Artikel 12. Tuinen 2 (T2)

De bestemming "Tuinen 2" (T2) geldt voor de achtertuinen. In het artikel zijn voorschriften opgenomen voor het gebruik van en bouwen in de tuinen. Met inachtneming van de gestelde maxima kunnen serres en andere aan- en uitbouwen aan de achtergevel van gebouwen worden gerealiseerd op gronden met deze bestemming. Onder de bestemming tuinen zijn bergingen, behorend bij woningen, waarbij opnieuw rekening moet worden gehouden met de wijze waarop bergingen gewoonlijk in de betreffende ruimtelijke eenheid zijn gebouwd en geïntegreerd. Voor de bergingen geldt een maximum hoogte van 3 meter ten opzichte van de tuin en een maximum vloeroppervlak van 9 m<sup>2</sup> per berging. Ook zijn schuttingen en andere bouwwerken die niet als gebouw worden aangemerkt toegestaan

met een maximale hoogte van 2 meter ten opzichte van de tuin. Voor tuinmuren die de begrenzing vormen tussen openbaar en privaat terrein geldt een hoogte van maximaal 3 meter. Ook in achtertuinen is parkeren slechts toegestaan op plaatsen waar dat op de plankaart is aangegeven.

#### Artikel 13. Erven (E)

De bestemming "Erven" heeft betrekking op een aantal bedrijfserven bij de kantorenstrook aan de Anderlechtlaan en het winkelcentrum. Daarbinnen zijn erven, pleinen, groenvoorzieningen, en parkeerplaatsen (ongebouwde parkeervoorzieningen) toegestaan. Middels een nadere aanduiding op de plankaart kunnen bij de kantoren aan de Anderlechtlaan (deels ondergrondse) parkeergarages worden gerealiseerd. Maximale bouwhoogte van deze garages is 1,5 meter.

#### Artikel 14. Groenvoorzieningen (G)

Binnen de groenbestemming zijn behalve groenvoorzieningen ook parken, fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen, water en oevervoorzieningen, ondergrondse huisvuil inzamelcontainers met bijbehorende bovengrondse voorzieningen, verharding, trappen en bordessen ten behoeve van de aangrenzende woonbestemming toegestaan. Middels een aanduiding op de plankaart zijn ook gebouwde parkeervoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 3 meter toegestaan. Het betreft hier een parkeergarage van een woongebouw aan de Leuvenlaan, waarvan het dak een groene inrichting heeft. Buiten die plekken is parkeren in het groen niet toegestaan.

#### Artikel 15. Groen en water - ecologische zone (G+Vw)

Deze bestemming is gelegd op de strook langs het Christoffel Pantijnpad en op de strook tussen Nieuw Sloten en de Sloterweg, alsmede het gedeelte van het natuurgebied de Vrije Geer dat binnen het plangebied valt. Deze gebieden zijn aangewezen als ecologische zone. Daarbinnen zijn groenvoorzieningen, recreatieve voorzieningen, water en voetpaden toegestaan. In de zone mogen geen gebouwen worden gerealiseerd, alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, bankjes en speelvoorzieningen. Het gebruik van het water als ligplaats voor diverse vaartuigen is niet toegestaan.

#### Artikel 16. Openbare ruimte (Vo)

De bestemming "Openbare ruimte" (Vo) is een verzamelbegrip van diverse publieke open ruimten, zoals pleinen, groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden en speelvoorzieningen. Kenmerk van de openbare ruimte is dat er geen autoverkeer is toegestaan. Tevens zijn ondergrondse vuilniscontainers met bijbehorende bovengrondse vulopeningen mogelijk binnen deze bestemming. Op de gronden met deze bestemming mogen uitsluitende bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gerealiseerd.

#### Artikel 17. Verkeersareaal (Va)

Tot het verkeersareaal behoren de rijwegen, ongebouwde parkeervoorzieningen en fiets- en voetpaden. Daarnaast zijn groen- en speelvoorzieningen en ondergrondse vuilniscontainers met bijbehorende bovengrondse vulopeningen mogelijk binnen deze bestemming. Op een aantal plaatsen is een brug gerealiseerd welke middels een nadere aanduiding op de plankaart staat aangegeven. Ook het tracé van tramlijn 2 is met een aanduiding op de kaart aangegeven.

#### Artikel 18. Waterweg/Gracht (Vw)

Het water in het gebied heeft de bestemming "Waterweg/gracht". Naast water en oevervoorzieningen zijn op een aantal plaatsen bruggen (en verkeersareaal) toegestaan, hetgeen met een aanduiding op de plankaart is weergegeven. Gezien de beperkte breedte van de sloten is het gebruik als ligplaats voor diverse vaartuigen niet toegestaan. Steigers zijn toegestaan, mits deze een functionele relatie hebben met de aangrenzende tuinbestemming. Verder geldt er dat per tuin maximaal 1 steiger worden gebouwd met een maximum oppervlak van 20 m<sup>2</sup>. Voorwaarde is dat het waterbergend vermogen in het plangebied niet mag worden aangetast.

In lid 4 is bepaald dat voor de gronden met de nadere aanduiding "hoofdtransportleiding gas" het bepaalde in artikel 22 van de voorschriften ("Hoofdtransportleiding gas") van toepassing is. Zie ook de toelichting onder het kopje "Artikel 22. Hoofdtransportleiding gas".

In het 5<sup>e</sup> lid is het gebruik van de gronden met deze bestemming voor ligplaatsen voor woonboten, bedrijfsvaartuigen, passagiersvaartuigen en stationerende vaartuigen als verboden gebruik aangemerkt.

#### *Overige regelgeving*

In artikel 19 (Algemene gebruiksbeperking) wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. In lid 1 wordt gebruik dat in strijd is met de bestemming van de grond en de bijbehorende voorschriften verboden. In lid 2 worden de bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorend bij de Wet Milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening.

Daarnaast wordt een aantal andere vormen van gebruik van gronden en/of bebouwing als verboden aangemerkt. In lid 3 wordt het dagelijks bestuur verplicht vrijstelling te verlenen van de voorschriften in lid 1 wanneer strikt naleven van deze voorschriften het meest doelmatige gebruik beperkt, zonder dat hiervoor dringende redenen zijn. Dit lid staat bekend onder de naam "toverformule" en maakt verplicht deel uit van een bestemmingsplan. De mogelijkheden om vrijstelling te verlenen via de toverformule zijn echter door de jurisprudentie zodanig ingeperkt dat het in Amsterdam gebruikelijk is geworden ook lid 4 op te nemen. Op grond van lid 4 kan het dagelijks bestuur vrijstelling verlenen van de voorschriften in lid 1 onder voorwaarde dat dit niet leidt tot een onomkeerbare verandering van de bestemming of inbreuk op de bestemming.

In artikel 20 (Toegelaten bedrijven) is vastgelegd welk soort bedrijven toegestaan zijn, indien volgens de gebruiksvoorschriften onder een bepaalde bestemming het vestigen van bedrijven is toegelaten. Vanuit milieuoverwegingen (lawaai, stank, et cetera) zowel als vanuit ruimtelijke overwegingen (een bedrijf met een vloeroppervlak van 90 m<sup>2</sup> ziet er geheel anders uit dan een bedrijf met een vloeroppervlak van 350 m<sup>2</sup>) is het wenselijk niet alle bedrijven toe te laten. Daarom is als bijlage achter de voorschriften een zogenaamde Staat van Inrichtingen opgenomen. Deze lijst vormt het toetsingskader bij het al dan niet toelaten van een nieuw bedrijf. Tevens wordt toegelicht hoe de lijst is samengesteld en hoe de toetsing verloopt. Hier wordt verder volstaan met op te merken dat (behoudens vrijstelling door het dagelijks bestuur) slechts bedrijven vallend onder categorie I of II zijn toegestaan, omdat overwegend van een woonomgeving sprake is. Het betreft bedrijven die relatief weinig hinder veroorzaken en een vloeroppervlak hebben dat veelal kleiner zal zijn dan 150 m<sup>2</sup>.

In artikel 21 (Toegelaten overschrijdingen) wordt bepaald dat kleine overschrijdingen van grenzen in het horizontale vlak als recht zijn toegestaan. De overschrijding varieert per onderdeel van de toegestane bebouwing. Dit artikel bestaat uit 1 lid dat is onderverdeeld in sub a tot en met c. Sub a bevat een opsomming van onderdelen waarvoor een overschrijding van 0,2 meter is toegelaten. Sub b bevat een opsomming van onderdelen waarvoor een overschrijding van 1 meter is toegelaten. Voorwaarde is dat het uitstekende deel niet lager dan 4,2 meter boven de rijweg en een strook van 1,5 meter naast deze rijweg ligt. Boven een fietspad moet de vrije ruimte 2,4 meter zijn, boven een voetpad 2,2 meter. Als fiets- of voetpad in de strook van 1,5 meter naast de rijweg liggen geldt 4,2 meter als minimale vrije ruimte.

In sub c is tenslotte bepaald dat de bestemmings-/bebouwingsgrenzen maximaal 1 meter mogen worden overschreden ten behoeve van hijsinrichtingen.

In artikel 22 (Hoofdtransportleiding gas) wordt geregeld dat binnen een zone van 5 meter aan weerszijden van de op de plankaart aangegeven aanduiding (lijn) een aantal bepalingen van kracht zijn. Deze hebben betrekking op het plaatsen van bouwwerken en het verrichten van werkzaamheden. Bouwwerken mogen pas geplaatst worden als dit (technisch) niet conflicteert met de gasleiding en vooraf advies is ingewonnen bij de betrokken beheerder. Daarnaast is een aanlegvergunningstelsel opgenomen, waarin is bepaald dat voor werkzaamheden niet zijnde bouwen ("bouwen" is gedefinieerd in artikel 1) bij het stadsdeel een aanlegvergunning moet worden aangevraagd. Het stadsdeel beslist, na advies ingewonnen te hebben bij de betrokken beheerder, of de aangevraagde werkzaamheden kunnen worden verricht, zonder daarbij schade aan te richten aan de gasleiding.

In artikel 23 (Algemene vrijstellingen) is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Vrijstelling verlenen gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat eenieder inspraak heeft die als belanghebbende kan worden aangemerkt wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken. Een aantal van de gegeven maxima kunnen op grond van dit artikel in zeer beperkte mate worden overschreden.

In artikel 24 (Overgangsbepalingen) wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de voorschriften die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het overgangsrecht vindt op deze wijze zijn plaats in dit plan.

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij onder a vernieuwing en verandering van bebouwing die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven bouwvergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Onder b wordt geregeld dat bij het verloren gaan van bebouwing als bedoeld onder a, als gevolg van een calamiteit (brand e.d.), deze bebouwing mag worden herbouwd, indien binnen 2 jaar na de calamiteit een bouwvergunning wordt aangevraagd en onder de voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Net als onder a geldt het hier gestelde niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen.

Het tweede lid van artikel 22 regelt het gebruik. Onder a is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Dit geldt niet voor gebruik dat ook onder de eerdere bepalingen niet was toegelaten. Onder b is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a mag worden gewijzigd in ander gebruik als de afwijking van het plan hierdoor niet groter wordt.

In artikel 25 (Strafbepaling) wordt vastgesteld dat het overtreden van de regels uit artikel 19 lid 1 (zie hierboven) en artikel 24 lid 2 onder b (zie hierboven) wordt beschouwd als een strafbaar feit. Sommige andere artikelen bevatten leden met verbodsbepalingen. In deze leden wordt dan verwezen naar de genoemde twee leden van artikel 19 en 24. Daarom geldt ook het overtreden van de voorschriften uit de verwijzende leden als een strafbaar feit. De strafmaat wordt bepaald in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Hierin is opgenomen dat de maximale straf 6 maanden hechtenis of een geldboete van de vierde categorie is.

## 6. Verkeer en parkeren

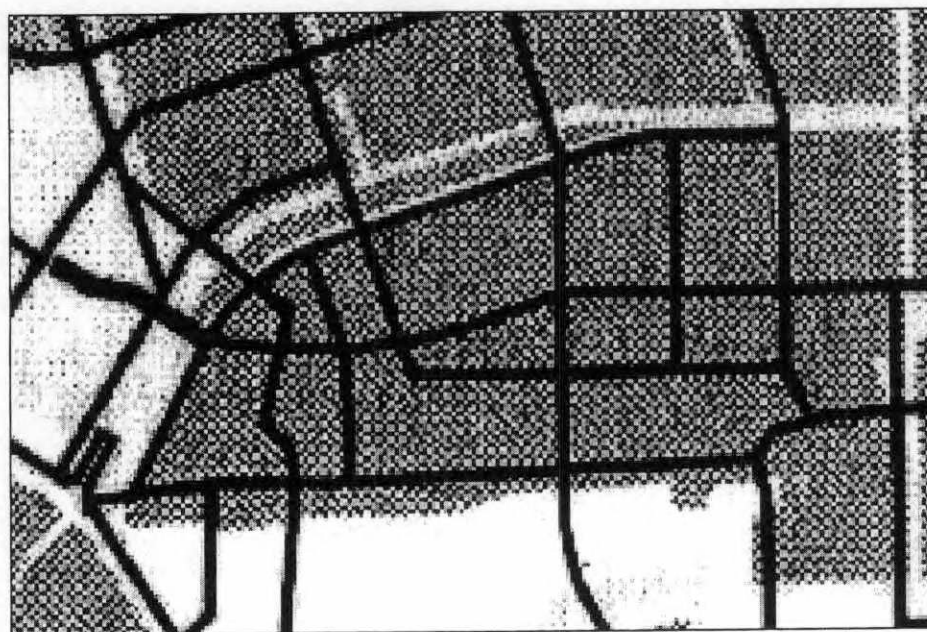
### 6.1 *Autoverkeer*

De Plesmanlaan maakt onderdeel uit van het hoofdnet auto zoals beschreven in het structuurplan "Amsterdam Open Stad" (zie paragraaf 3.3). Daarnaast vormen de Laan van Vlaanderen, Anderlechtlaan en Louwesweg de hoofdontsluiting van de wijk. De woongebieden zijn ingericht als 30 kilometer gebied. Volgens het categoriseringsplan van het stadsdeel zal de Laan van Vlaanderen op termijn ook een 30 km zone worden.

### 6.2 *Langzaam verkeer*

Langs de Laan van Vlaanderen en de Anderlechtlaan zijn vrijliggende fietspaden aangelegd. De woongebieden hebben een verkeersluw karakter, waardoor daar fietsverkeer kan worden gemengd met autoverkeer. Door de woonwijken is in een aantal gevallen een vrijliggend fietspad aangelegd, welke verschillende buurten met elkaar verbindt.

Het in het structuurplan aangewezen hoofdnet fiets omvat het gewenste stedelijke netwerk van doorgaande (recreatieve) fietsroutes. Bij deze routes wordt gestreefd naar verbetering van fietsroutes, door middel van ongelijkvloerse kruisingen met snelverkeer, vrijliggende fietspaden, snelheidsremmende maatregelen voor autoverkeer en goede bewegwijzering voor fietsers. In Nieuw Sloten loopt een aantal fietsroutes dat deel uitmaakt van het hoofdnet fiets. Onderstaande figuur is een uitsnede van het kaartje op pagina 115 uit het structuurplan (Amsterdam Open Stad).



### 6.3 *Openbaar vervoer*

De trambaan van lijn 2 vormt één van de belangrijkste ontsluitingen van Nieuw Sloten per openbaar vervoer. Het verbindt Nieuw Sloten met het centrum van Amsterdam. Daarnaast wordt het gebied ontsloten door een aantal buslijnen. Over de Plesmanlaan, Laan van Vlaanderen en Louwesweg richting de Johan Huizingalaan loopt de route van een stadsbus. Nieuw Sloten wordt middels een streekbuslijn verbonden met het centrum van Amsterdam en met Schiphol. De route van deze lijn voert over de Anderlechtlaan, Laan van Vlaanderen en de Louwesweg. In het plangebied zijn diverse haltes voor tram en bus gesitueerd.

### 6.4 *Parkeren*

Ten behoeve van het parkeren zijn hoofdzakelijk ongebouwde parkeervoorzieningen op maaiveld gerealiseerd. In een aantal gevallen is parkeren op eigen terrein toegestaan. Slechts in een paar gevallen, zoals bij de villa's aan de Kerksloot, is een inplantige parkeervoorziening gerealiseerd. In het centrumgebied is een parkeerterrein

voor de bezoekers van de diverse voorzieningen aangelegd. De kantoorgebouwen aan de Anderlechtlaan zijn voorzien van eigen parkeergarages onder de gebouwen.

In de stedenbouwkundige planvorming is uitgegaan van een parkeernorm van 1,1 plaats per eengezinswoning en 0,8 plaats per gestapelde woning. Voor de kantoren is uitgegaan van 1 plaats per 125 m<sup>2</sup> bruto kantoorvloeroppervlak. Gezien de impact van de kantoren voor het aantal gebruikte parkeerplaatsen is in dit bestemmingsplan een parkeernorm opgenomen in het voorschrift behorend bij de bestemming "Kantoren" (K), zie ook de toelichting per artikel in hoofdstuk 5. Deze norm komt overeen met de parkeer norm voor kantoren voor een B-locatie.

## 7. Milieu-aspecten

### 7.1 Hinder bedrijven

Naast maatschappelijke voorzieningen en kantoren zijn bedrijven welke behoren tot categorie I en II van de Staat van Inrichtingen toegestaan. Bedrijven in de categorieën I en II van de Staat van Inrichtingen mogen gemengd met woningen gerealiseerd worden (zie ook bijlage 1, de toelichting op de Staat van Inrichtingen).

### 7.2 Bodem

Bij het ontwikkelen van Nieuw Sloten is het vereiste bodemonderzoek verricht. De bodem voldoet aan de te stellen eisen. In dit bestemmingsplan wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt op nieuwe locaties, zodat bodemonderzoek hier niet aan de orde is.

### 7.3 Geluid

Voor de reeds gerealiseerde woningen is bij het toetsen van de bouwaanvraag akoestisch onderzoek verricht. In het kader van het nieuwe bestemmingsplan hoeft derhalve voor deze gerealiseerde woningen geen akoestisch onderzoek te worden verricht. Ook voor woninguitbreidingen (opbouwen en aanbouwen) hoeft geen akoestisch onderzoek te worden gedaan. Voor de nieuwe woningen dient wel akoestisch onderzoek te worden gedaan en eventueel akoestische procedure te worden doorlopen. De wettelijke voorkeurswaarde bedraagt 50 dB(A) en de maximale toelaatbare waarde voor geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen en maatschappelijke voorzieningen) is 65 dB(A) voor verkeerslawaai en 55 dB(A) voor industrielawaai. Voor de nieuwe woningen aan de Dijkstra is akoestisch onderzoek verricht. Deze onderzoeken zijn in de bijlage opgenomen.

#### *Verkeerslawaai*

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de nieuwe woonbestemmingen aan de Dijkstra vanwege het verkeer op de Dijkstra een geluidbelasting hebben van 54 dB(A). Dit is een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 4 dB(A). Voor de woningbouw is derhalve een beperkte ontheffing van de Wet Geluidhinder nodig. Van de Vrije Geer is een geluidbelasting van 50 dB(A) afkomstig.

Bij het verlenen van de bouwvergunningen voor Nieuw Sloten is verzuimd de geluidsproductie van de rijksweg A4 te betrekken. Dit had volgens de wettelijke regelingen wel moeten worden gedaan voor de woningen die liggen in de meest zuidelijke strook van Nieuw Sloten.

Na oplevering van de woningen is door de nieuwe bewoners van Nieuw Sloten aan de orde gesteld dat er sprake was van geluidsoverlast in het zuidelijke deel van Nieuw Sloten.

Uit nader onderzoek, zowel op basis van berekeningen als op basis van nadere metingen, is voorts gebleken dat er een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is met enkele decibellen, doch dat de geluidsbelasting niet boven de ontheffingswaarde uitkomt.

Tenslotte is gebleken dat de algehele situatie aan de zuidkant van Nieuw Sloten voor wat betreft het geluid niet bijzonder goed is aangezien er een behalve van verkeerslawaai ook sprake is van geluidsproductie van de spoorlijn en van overvliegende vliegtuigen.

In overleg met de Actiegroep Stop de geluidshinder A4 is van de zijde van het stadsdeelbestuur gesteld dat al het mogelijke zou worden gedaan om het verzuim van de ontheffing te repareren in het bestemmingsplan.

Onderzoek naar de juridische mogelijkheden voor een dergelijke reparatie heeft opgeleverd dat het verlenen van een ontheffing direct is verbonden aan het verlenen van een bouwvergunning. Na goedkeuring van de bouwvergunning is een ontheffing niet meer mogelijk, immers eenmaal verleende bouwvergunningen zijn per definitie rechtsgeldig en kunnen dus niet meer onderhevig worden gesteld aan nadere voorwaarden. Een verleende bouwvergunning impliceert derhalve een verleende ontheffing.

Voor wat betreft de cumulatie van verschillende soorten van geluidsoverlast biedt de wet vooralsnog geen regels. Gesteld mag worden dat omstandigheden voor de woningen aan de zuidrand van Nieuw Sloten, voor wat betreft overlast van geluid, niet optimaal is, maar wel voldoet aan de wettelijke regels.

#### *Vliegtuiglawaai*

Het gehele plangebied valt buiten de geluidszones rond Schiphol. Hieruit volgen derhalve geen beperkingen voor bebouwing en gebruik vanuit het oogpunt van geluidhinder.

#### *Industrielawaai*

Het gebied valt binnen de 50 dB(A) industrielawaaizone van Schiphol Oost, waardoor voor de nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen (waar woningen onder vallen) akoestisch onderzoek aan de orde is. Hierbij moet

opgemerkt worden dat de onderstaande contour van Schiphol weliswaar vastgesteld (en dus maatgevend) is, maar de feitelijke 50 dB(A) contour kleiner is aangezien er een saneringsprogramma is uitgevoerd. Voor de nieuwe woningen aan de Ditlaar is dit akoestisch onderzoek verricht. Geconstateerd is dat de geluidbelasting door de bedrijven van Schiphol maximaal 52 dB(A) is. Om de nieuwe woningen te kunnen realiseren zal bij de provincie een verzoek moeten worden ingediend om een hogere waarde van 52 dB(A) vast te stellen.

#### 7.4 Kabels en leidingen

Langs de Ditlaar en de Vrije Geer zijn twee transportleidingen voor gas gesitueerd. De toetsingsafstand voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bedraagt 95 meter ter weerszijden van de meest belemmerende leiding (A-561-00). Binnen deze afstand dient het streven er op gericht te zijn om het gebied vrij te houden van bebouwing. Indien technische, planologische en/of economische overwegingen hiertoe noodzakelijk zijn, kan bebouwing worden gerealiseerd, waarbij echter steeds de minimale bebouwingsafstand, zoals genoemd in tabel 4 van de richtlijn van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, getiteld: "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" onder kenmerk DGMH/B nr. 0104004 van 26 november 1984, gehandhaafd moet blijven.

De minimale bebouwingsafstand is afhankelijk van de diameter van de leiding, de druk en de aard van de getransporteerde stof. Voor de 30"/67 bar aardgastransportleiding is deze afstand 30 meter en voor de 16"/40 bar aardgastransportleiding 20 meter. Deze afstanden zijn, voor zover deze binnen het bestemmingsplangebied vallen, op de kaart aangegeven door middel van de nadere aanduiding "Veiligheidszone hoofdtransportleiding gas". Binnen deze afstand mogen geen woonwijken, flatgebouwen en bijzondere objecten categorie I (scholen en dergelijke) voorkomen. Wel kunnen incidentele bebouwing, recreatieterreinen, industrieterreinen en bijzondere objecten categorie II (restaurants en dergelijke) voorkomen. Indien de veiligheidsafstand niet kan worden gerealiseerd kan de minimale bebouwingsafstand worden gereduceerd tot de helft, indien ingrijpende maatregelen rond de leiding worden getroffen.

In dit bestemmingsplan vallen de bestemmingen "Woningen" (W) en "Vrijstaande woningen" (Wv) als enige bestemmingen waarbinnen bovengenoemde bebouwing (woningen) is toegestaan binnen de gronden met de nadere aanduiding "Veiligheidszone hoofdtransportleiding gas". In de bij de bovengenoemde bestemmingen behorende voorschriften is bepaald dat binnen de gronden met deze nadere aanduiding geen woningen gerealiseerd mogen worden (zie ook de toelichting per artikel in hoofdstuk 5). In dit bestemmingsplan liggen een aantal bestaande woningen aan de Ditlaar en een aantal bestaande woningen aan de Blankenbergestraat voor een deel binnen de nadere aanduiding "Veiligheidszone hoofdtransportleiding gas". Uit overleg met de Gasunie is gebleken dat er voor wat betreft de woningen aan de Blankebergestraat en de Ditlaar geen aanleiding is om maatregelen (aan de leiding) te treffen. De bestaande situatie is daarom in dit bestemmingsplan toegestaan. Ten behoeve van de reeds gerealiseerde woningen die gedeeltelijk vallen binnen de nadere aanduiding "Veiligheidszone hoofdtransportleiding gas" is daarom een vrijstellingsbepaling van het bouwverbod opgenomen (zie ook de toelichting per artikel in hoofdstuk 5).

#### 7.5 Waterhuishouding

Het in het plangebied aanwezige rioolstelsel is slechts een aantal jaren geleden aangelegd en voldoet aan alle moderne eisen. Het vuilwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringinrichting West. Het hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater in de omgeving. In dit bestemmingsplan zijn geen regelingen opgenomen die de waterhuishouding in het plangebied of de omgeving negatief zouden beïnvloeden. Het bestaande waterbergend vermogen blijft gehandhaafd, demping van waterlopen is niet aan de orde.

#### 7.6 Hoogbouweffectrapportage (HER)

Er wordt geen nieuwe bebouwing hoger dan 30 meter gerealiseerd of mogelijk gemaakt. Een Hoogbouweffectrapportage is derhalve niet aan de orde.

#### 7.7 Schaduwstudie

Naar aanleiding van de inspraakreacties over het conceptontwerp van dit bestemmingsplan heeft het stadsdeel een schaduwstudie uitgevoerd om de effecten van het realiseren van dakopbouwen in kaart te brengen. De schaduwstudie is uitgevoerd voor de patiowoningen in de "hofjes" en de woningen aan de Borgloonstraat/Leuvenstraat rondom het Zichemplein, aangezien vrijwel alle inspraakreacties betrekking hebben op deze gebieden.

De schaduwstudie is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. In de navolgende tekst worden de belangrijkste bevindingen uit de schaduwstudie weergegeven (zie ook de tekst hierover in paragraaf 8.2: hier wordt per deelgebied gedetailleerd aangegeven wat de gevolgen van de dakopbouwen zijn voor wat betreft schaduw).

Benadrukt dient te worden dat de schaduwstudie en de onderstaande tekst uitgaan van dakopbouwen zoals die zijn toegestaan in het conceptontwerp bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is inmiddels aangepast (zie ook paragraaf 8.4).

Ten aanzien van de woningen en tuinen rondom het Zichemplein (zie de separate bijlage bij deze toelichting: deelgebied 1, Zichemplein/Leuvenstraat):

- Alle woningen aan de Leuvenstraat ondervinden in de winter in de ochtend, middag namiddag schaduw als gevolg van de omliggende woningen (in het zelfde blok). Dit is zowel met dakopbouwen als zonder dakopbouwen het geval.
- In het voor- en najaar zijn de gevolgen van dakopbouwen het meest merkbaar. De tuinen van de woningen aan de Leuvenstraat 88 t/m 94 zullen 's ochtends langer in de schaduw blijven. De tuinen aan de Leuvenstraat 108 t/m 118 en een klein deel van de tuinen aan de Leuvenstraat 120 t/m 128 zullen na de realisatie van dakopbouwen aan het Zichemplein in de namiddag eerder schaduw ondervinden.
- In de zomer is de toegenomen schaduw als gevolg van dakopbouwen nauwelijks merkbaar door hoogte van de zon op dat moment.

Ten aanzien van de woningen en tuinen rondom de hofjes (zie de separate bijlage bij deze toelichting: deelgebied 2 tot en met 7):

- Doordat de meeste woningen aan de hofjes en aan het Liederkerkeplantsoen in noord-zuid richting zijn verkaveld, ondervinden deze woningen *of* in de ochtend *of* in de namiddag schaduw. Om 12.00 uur heeft de langere schaduw als gevolg van dakopbouw nauwelijks gevolgen, doordat de meeste woningen geen tuinen en/of ramen aan de zuidkant hebben.
- Vrijwel alle woningen ondervinden in de winter in de ochtend en in de namiddag schaduw als gevolg van de omliggende woningen, doordat de zon op deze tijdstippen zeer laag staat. Dit is zowel met dakopbouwen als zonder dakopbouwen het geval.  
In de overige jaargetijden is wel sprake van een merkbare toename van schaduw als gevolg van dakopbouwen. Deze toename is echter beperkt.

Uit de schaduwstudie kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de in het conceptontwerp bestemmingsplan toegestane dakopbouwen in enkele situaties meer schaduw zal ontstaan na het realiseren van dakopbouwen dan nu het geval is. Deze schaduw is gezien voor een verstedelijkt gebied als Nieuw Sloten echter aanvaardbaar.

Het bestemmingsplan is inmiddels aangepast zodat op de betreffende woningen (in de hofjes en in de "hoeken" van de woonblokken aan de Leuvenstraat) geen dakopbouwen zijn toegestaan. Hierbij zijn echter andere argumenten dan de bezonning doorslaggevend geweest (zie ook paragraaf 8.4).

## 8. Uitvoerbaarheid

### 8.1 Economische uitvoerbaarheid

Het voorgestelde in dit bestemmingsplan heeft geen negatieve financiële consequenties voor het stadsdeel. Het bouwen is een zaak van private partijen, waarbij voor uitbreiding van bouwvolume in het algemeen geldt dat naast de bouwvergunning ook een aanvullende erfpachtovereenkomst nodig zal zijn.

### 8.2 Maatschappelijk overleg en inspraak

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is het concept-ontwerp van het plan ter inzage gelegd van 6 december 2001 tot 12 januari 2002 en is op 17 december 2001 een inspraakavond gehouden.

In totaal zijn er naar aanleiding van het concept-ontwerp van het bestemmingsplan 75 schriftelijke reacties ingestuurd, waaronder een aantal reacties namens meerdere personen. Alle reacties en opmerkingen zijn onder te brengen in een drietal hoofdthema's. In de navolgende tekst worden deze thema's inhoudelijk besproken en beantwoord.

#### Thema 1: tegen dakopbouwen op woningen

Een groot aantal insprekers is tegen de mogelijkheid tot dakopbouwen zoals dit is opgenomen in het concept-ontwerp bestemmingsplan.

Het gaat hier met name over de mogelijkheid van een opbouw op de patio-woningen in de "hofjes", zoals de Denderhof, de Dijlehof, de IJzerhof en de Zennehof, alsook de Schaarbeekstraat. Ook zijn een aantal bewoners van de Leuvenstraat tegen een dakopbouw op woningen rondom het Zichemplein. Veel genoemde argumenten tegen dakopbouw zijn:

1. afname van de stedenbouwkundige/architectonische kwaliteit van het gebied;
2. vermindering van zontoetreding;
3. waardevermindering van het huis
4. afname van privacy;
5. toename van geluidsoverlast / overlast door bouwactiviteiten.

ad 1 (afname van de stedenbouwkundige/architectonische kwaliteit van het gebied)

*Bij het eerst genoemde argument wordt veel genoemd dat de stedenbouwkundige eenheid verloren gaat, doordat er op sommige plaatsen dakopbouw wordt toegestaan. Men is van mening dat de wijk is ontworpen voor hogere woningen met een schuin dak, en laagbouw met een plat dak. Voorts vreest men dat bovendien niet iedereen van de mogelijkheid tot dakopbouw gebruik zal maken, waardoor een rommelig geheel zou ontstaan.*

#### Beantwoording:

De wijk Nieuw Sloten is ontworpen als laagbouwwijk met in het centrumgebied en langs enkele kenmerkende zones gestapelde bouw. Bij het maken van het plan voor deze wijk is een wijk met woningen van 9 meter hoog, waarbij de bovenste laag bestaat uit een dakopbouw of een kap, het uitgangspunt geweest.

Uiteindelijk zijn veel woningen met een bouwhoogte van 6 meter gerealiseerd, zonder een dakopbouw of kap. Dit is onder meer gedaan uit architectonische overwegingen. Tevens zijn de woningen lager uitgevoerd om kosten te besparen (de premie A woningen).

Bij het toestaan van dakopbouwen in het concept-ontwerp van het bestemmingsplan is als voorwaarde gesteld dat de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van Nieuw Sloten behouden moet blijven. In het kader van het bestemmingsplan "Nieuw Sloten 2001" is daarom een uitvoerige analyse verricht naar de mogelijkheid tot het toestaan van dakopbouwen zodat de kwaliteit van de stedenbouwkundige structuur hier zo min mogelijk van te lijden heeft. Hierbij is onder meer rekening gehouden met de inrichtingsprincipes die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp van de wijk. Dakopbouwen zijn daarom alleen toegestaan op die plaatsen en/of op die wijze dat dit inpasbaar is in de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Ook worden, op de locaties waar wel dakopbouwen worden toegestaan, eisen gesteld aan onder meer de positionering en het materiaalgebruik van de dakopbouwen.

Verwezen wordt naar de tekst van de toelichting van het bestemmingsplan "Nieuw Sloten 2001". In de toelichting wordt per blok beargumenteerd waarom wel of geen dakopbouw toelaatbaar is.

## ad 2 (vermindering van zontoetreding)

*Een veel genoemd argument tegen dakopbouwen is dat insprekers verwachten dat hun huis of tuin door de realisatie van dakopbouwen meer schaduw zal ondervinden.*

Beantwoording:

Vermindering van zontoetreding ontstaat wanneer bebouwing (waaronder dakopbouwen) het zonlicht "blokkeert". Dit is vooral het geval wanneer hoog wordt gebouwd en wanneer de woningen dicht op elkaar zijn gebouwd. In het concept-ontwerp van het bestemmingsplan "Nieuw Sloten 2001" is niet voorzien in hoogbouw. Door de eventuele realisatie van dakopbouwen worden de woningen verhoogd van 6 naar 9 meter. Een maximale hoogte van 9 meter past binnen het karakter van de laagbouwwijk (zie ook de beantwoording bij ad 1).

Naar aanleiding van de inspraakreacties heeft het stadsdeel een schaduwstudie uitgevoerd naar de gevolgen van dakopbouwen op de patiowoningen in de "hofjes" en de woningen aan de Borgloonstraat/Leuvenstraat rondom het Zichemplein. Er is geen schaduwstudie verricht voor de woningen aan de Schaarbeekstraat. Op deze woningen aan de Schaarbeekstraat is in de huidige situatie reeds een gedeeltelijke derde bouwlaag aanwezig. Omdat de stand van de zon per jaargetijde varieert, is de schaduwstudie uitgevoerd per jaargetijde: winter (december), voorjaar/najaar (maart/september) en zomer (juni). Ook is de schaduwstudie verricht voor drie verschillende tijdstippen ('s ochtends om 9.00 uur, 's middags om 12.00 en in de namiddag om 15.00).

- ten aanzien van de woningen en tuinen rondom het Zichemplein (zie de separate bijlage bij deze toelichting: "deelgebied 1: Zichemplein/Leuvenstraat"):
  - De woningen aan de Leuvenstraat zijn in twee "blokken" gesitueerd, één ten oosten en één ten westen van het Zichemplein.
  - De woningen aan de Leuvenstraat zijn gesitueerd in oost-west richting. Hierdoor ondervinden deze woningen in de ochtenduren schaduw van de woningen aan de oostkant van het blok. In de avonduren is er schaduw van de westzijde van het blok. De lengte van de schaduw verschilt per jaargetijde en tijdstip op de dag.
  - Alle woningen aan de Leuvenstraat ondervinden in de winter in de ochtend, middag namiddag schaduw als gevolg van de omliggende woningen (in het zelfde blok). Dit is zowel met dakopbouwen als zonder dakopbouwen het geval.
  - In het voor- en najaar zijn de gevolgen van dakopbouwen het meest merkbaar. De tuinen van de woningen aan de Leuvenstraat 88 t/m 94 zullen 's ochtends langer in de schaduw blijven. De tuinen aan de Leuvenstraat 108 t/m 118 en een klein deel van de tuinen aan de Leuvenstraat 120 t/m 128 zullen na de realisatie van dakopbouwen aan het Zichemplein in de namiddag eerder schaduw ondervinden.
  - In de zomer is de toegenomen schaduw als gevolg van dakopbouwen nauwelijks merkbaar door hoogte van de zon op dat moment.
- ten aanzien van de woningen en tuinen rondom de hofjes (zie de separate bijlage bij deze toelichting: deelgebied 2 tot en met 7):
  - Doordat de meeste woningen aan de hofjes en aan het Liederkerkeplantsoen in noord-zuid richting zijn verkaveld, ondervinden deze woningen *of* in de ochtend *of* in de namiddag schaduw. Om 12.00 uur heeft de langere schaduw als gevolg van dakopbouw nauwelijks gevolgen, doordat de meeste woningen geen tuinen en/of ramen aan de zuidkant hebben.
  - Vrijwel alle woningen ondervinden in de winter in de ochtend en in de namiddag schaduw als gevolg van de omliggende woningen, doordat de zon op deze tijdstippen zeer laag staat. Dit is zowel met dakopbouwen als zonder dakopbouwen het geval.  
In de overige jaargetijden is wel sprake van een merkbare toename van schaduw als gevolg van dakopbouw. Deze toename blijft, afhankelijk van de verkaveling, beperkt tot een korte periode in de ochtend of in de namiddag.
  - De tuinen van woningen aan de Knokkestraat ondervinden in de winter in de ochtend schaduw als het gevolg van dakopbouwen aan de Denderhof en de Dijlehof (zie "deelgebied 7: Dijlehof/Denderhof" van de separate bijlage). In veel gevallen is dit zonder dakopbouwen eveneens het geval.

In de overige jaargetijden is in de vroege ochtend sprake van een toegenomen schaduw voor de woningen en tuinen aan de Knokkestraat. In het grootste deel van de ochtend blijft de schaduw echter beperkt tot de tuinen van de woningen aan de Denderhof en de Dijlehof.

- De woningen aan de westzijde van het Liedekerkeplantsoen (de even nummers) ondervinden alleen in de namiddag schaduw als gevolg van de woningen aan de IJzerhof en de Zennehof (zie "deelgebied 6: IJzerhof/Zennehof" van de separate bijlage). In de meeste gevallen ondervinden deze woningen ook zonder de realisatie van dakopbouwen schaduw.
- De woningen aan de oostzijde van het Liedekerkeplantsoen (de onevennummers) ondervinden alleen in de ochtenduren schaduw van de woningen aan de Duffelhof en de Ukkelhof (zie "deelgebied 5: Ukkelhof 2-10/9-15/Liedekerkeplantsoen 25-47" alsmede "deelgebied 4: Duffelhof 2-10/9-15/Liedekerkeplantsoen 1-23" van de separate bijlage).
- De woningen aan de Duffelhof en de Ukkelhof ondervinden uitsluitend in de ochtend schaduw als gevolg van woningen met dakopbouwen aan de Brusselsingel (zie "deelgebied 3: "Brusselsingel 34-56/Ukkelhof 1-7" alsmede "deelgebied 2: Brusselsingel 10-32/Duffelhof 1-7" van de separate bijlage). Bij de meer oostelijk gelegen woningen is deze schaduw ook zonder de realisatie van dakopbouwen aanwezig.  
De woningen aan de Brusselsingel ondervinden uitsluitend in de namiddag schaduw als gevolg van de woningen met dakopbouwen aan de Ukkelhof en de Duffelhof. In de winter ondervinden deze woningen ook zonder de realisatie van dakopbouwen schaduw. De gevolgen van de dakopbouwen zijn daarom alleen in het voor- en najaar merkbaar: de tuinen van de woningen aan de Brusselsingel zullen eerder op de middag schaduw ondervinden als gevolg van dakopbouwen op de woningen aan de Ukkelhof en de Duffelhof.

Geconcludeerd kan worden dat de gevolgen van de realisatie van dakopbouwen voor wat betreft schaduw beperkt zijn. Dit neemt niet weg dat in enkele situaties meer schaduw zal ontstaan na het realiseren van dakopbouwen dan nu het geval is.

ad 3 (waardevermindering van het huis)

*Enkele insprekers zijn van mening dat de waarde van hun woning verminderd als gevolg van het realiseren van dakopbouwen in de directe omgeving, en zijn daarom tegen het toestaan dakopbouwen.*

Beantwoording:

Bij het bepalen van de locaties waar dakopbouwen zijn toegestaan is het behouden van de architectonische kwaliteit van de wijk een belangrijk uitgangspunt geweest (zie de beantwoording onder ad 1). Het realiseren van dakopbouwen op de locaties waar dat in het concept-ontwerp van het bestemmingsplan is toegestaan, zal daarom ons inziens niet leiden tot een waardevermindering van de omliggende woningen.

Waardevermindering door de realisatie van een bestemmingsplan is geregeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49 van deze wet). Hiervoor geldt een aparte procedure.

ad 4 (afname privacy)

*Een deel van de insprekers noemt als argument tegen dakopbouwen dat het realiseren van dakopbouwen de privacy aantast. De betreffende insprekers zijn van mening dat als gevolg van het verhogen van omliggende woningen de "inkijk" in hun huiskamer toeneemt.*

Beantwoording:

In laagbouwgebieden is een derde bouwlaag gebruikelijk. De in het concept-ontwerp van het bestemmingsplan toegestane dakopbouwen betreffen het toevoegen van een (gedeeltelijke) derde bouwlaag. Voor wat betreft privacy is echter niet zozeer de bouwhoogte maar de afstand tussen de woningen bepalend. De eventuele realisatie van een dakopbouw zal daarom in veel gevallen niet leiden tot afname van privacy. Dit is wel het geval in de patio's van de woningen aan de IJzerhof, Zennehof, Dijlehof en Denderhof (zie ook paragraaf 8.4).

ad 5 (toename van geluidsoverlast / overlast door bouwactiviteiten).

*Een aantal insprekers is tegen het toestaan van dakopbouwen omdat ze verwachten dat het geluidsoverlast hierdoor zal toenemen (onder meer door weerkaatsing van lawaai door spelende kinderen) en dat overlast zal ontstaan door bouwactiviteiten.*

Beantwoording:

De door insprekers genoemde toename van geluidsoverlast door weerkaatsing is niet onderbouwd. De geluidshinder neemt naar verwachting niet toe door weerkaatsing van geluid (als gevolg van dakopbouwen). Eventuele hinder die ontstaat als gevolg van bouwactiviteiten valt buiten de strekking van het bestemmingsplan.

Thema 2: voor dakopbouwen op woningen

Opmerking:

Een groot aantal bewoners heeft bezwaar tegen het bestemmingsplan aangezien voor hun woning juist *geen* dakopbouw is toegestaan en ze dit wel graag willen. Het gaat hier onder meer om bewoners van het Watermaalpad, de Knokkestraat en het Liedekerkeplantsoen alsmede de Zennehof en de Denderhof. De belangrijkste argumenten zijn de behoefte aan ruimte (doorgroeimogelijkheden binnen de wijk) en gelijke bouw mogelijkheden bij alle woningen. Voorts worden de argumenten die door andere bewoners *tegen* dakopbouw zijn genoemd tegengesproken.

Beantwoording:

Bij het toestaan van dakopbouwen in het concept-ontwerp van het bestemmingsplan is als voorwaarde gesteld dat de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van Nieuw Sloten behouden moet blijven. Het toestaan van dakopbouwen is op enkele locaties daarom niet passend (zie de beantwoording bij "thema 1" onder ad 1). Voorts kan de behoefte aan extra woonoppervlak ook worden ingevuld door het bijbouwen van een serre of het plaatsen van een aan- of uitbouw. Omdat dergelijke uitbreidingen doorgaans aan de achterzijde of zijkant van de woningen plaatsvinden, en dus nauwelijks zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte, is hier vanuit ruimtelijke overweging weinig op tegen. Aan- en uitbouwen zijn in het ontwerp van het bestemmingsplan "Nieuw Sloten 2001" toegestaan in de gronden met de bestemming "Tuinen 2" (T2).

Opmerking:

Ook geeft een aantal bewoners te kennen het eens te zijn met het conceptontwerp bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen, waarbij in enkele gevallen een suggestie wordt gedaan voor eventuele verbeteringen van de regeling.

Beantwoording:

De bovengenoemde opmerkingen zijn meegenomen.

## Thema 3: Woningbouw aan de Ditlaar

Opmerking:

Met een gezamenlijk ondertekende brief hebben 34 bewoners te kennen gegeven het niet eens te zijn met de in het conceptontwerp bestemmingsplan mogelijk gemaakte bouw van woningen aan het Ditlaar. Men is van mening dat er een te hoge bebouwingsdichtheid wordt toegestaan. Als belangrijkste argument hiervoor wordt genoemd dat het gebied een landelijk en open karakter moet behouden. Men is daarom niet principieel tegen de bouw van woningen, maar is van mening dat er maximaal 6 woningen gerealiseerd kunnen worden, in de vorm van lintbebouwing.

Beantwoording:

Op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten bij het ontwerp van de wijk Nieuw Sloten en de "Dorpsuitbreiding" moet sprake zijn van een overgang tussen de dichtbebouwde nieuwbouwwijk en het weiland De Vrije Geer en daarachter het Dorp Sloten.

In het geldende bestemmingsplan uit 1986 is voor het betreffende bestemmingsvlak, in combinatie met een bestemmingsvlak aan de Plesmanlaan, bepaald dat maximaal 25 woningen gerealiseerd mogen worden. Uit de toelichting van dit bestemmingsplan uit 1986 blijkt echter verhoging van dit woningaantal is bedoeld voor de Plesmanlaan.

Het stadsdeel heeft het bestemmingsplan anders geïnterpreteerd bij het opstellen van de uitwerking van de Plesmanlaan. Het stadsdeel is hierbij uitgegaan van de juridische regeling en niet van de toelichting bij het geldende bestemmingsplan.

Naar aanleiding van de inspraak over de uitwerking Plesmanlaan is het inzicht van het stadsdeel hierover veranderd. Het aantal woningen zoals toegestaan in het bestemmingsplan van 1986 voor de Ditlaar en de Plesmanlaan wordt losgekoppeld. Het bestuur constateert dat de bezwaren van de omwonenden van dien aard zijn dat terug wordt gekomen op het uitgangspunt dat maximaal 6 woningen aan de Ditlaar zijn toegestaan. Voor het bestemmingsplan "Nieuw Sloten 2001" betekent dit dat per "eiland" maximaal 2 woningen worden toegestaan, en daarmee in totaal 6 woningen.

### 8.3 Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het concept-ontwerp van het bestemmingsplan "Nieuw Sloten 2001" aan de volgende instanties gezonden:

01. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening Inspectie Noord-West
02. Inspectie Volkshuisvesting Noord-Holland/Flevoland
03. Inspectie Volksgezondheid en hygiëne van het milieu
04. De Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland
05. Eerstaanwendend – ing. –directeur Ministerie van Defensie, Directie West-Nederland
06. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest
07. Rijksdienst Monumentenzorg
08. De Provincie Noord-Holland, Afdeling Ruimte Wonen en Bereikbaarheid, bureau RIZ
09. De Provincie Noord-Holland, Afdeling Economie, Milieu en Landbouw
10. Burgemeester en Wethouders van Amsterdam
11. Voorzitter van de Amsterdamse Planologische Commissie
12. Secretaris van de Amsterdamse Planologische Commissie
13. Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam
14. De directeur van de Milieudienst
15. Dienst Binnenwaterbeheer
16. Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling
17. LNV Directie Noordwest
18. Hoogheemraadschap Rijnland
19. Dienst Waterbeheer en Riolering Amstel, Gooi en Vecht (Amsterdam)
20. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Hilversum)
21. Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB)
22. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
23. Instituut voor Midden- en Kleinbedrijf (IMK)
24. NUON
25. N.V. Nederlandse Gasunie
26. Gemeentewaterleidingen
27. KPN Telecom bv, Afdeling UTN Straalverbindingen
28. Archeologie
29. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Osdorp
30. Stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer, Portefeuillehouder Wonen en Werken

De geadresseerden onder 04, 05, 06, 07, 17, 18, 21, 24, 28, 27 en 30 zagen in het concept-ontwerp bestemmingsplan geen aanleiding tot het maken van opmerkingen c.q. deelden mee dat bij het ontwerp geen van hun belangen betrokken waren.

Er is verzocht te reageren voor 1 februari te reageren. Op die datum was van de geadresseerden 01 tot en met 03, 08 tot en met 12, 13, 14, 15, 16, 20, 23, 26, en 29 geen reactie ontvangen.

Na de bovengenoemde termijn is alsnog een reactie ontvangen van de adressanten onder 01, 02, 03, 08, 13 en 14.

Verondersteld wordt dat de adressanten onder 2 en 3 zich door adressant onder 1 hebben laten vertegenwoordigen. Tevens wordt verondersteld dat de adressanten 10 tot en met 12 zich hebben laten vertegenwoordigen door adressant onder 13, adressant 20 zich heeft laten vertegenwoordigen door adressant 19 en adressant 23 zich heeft laten vertegenwoordigen door adressant 22.

De opmerkingen van de adressanten onder 01, 02, 03, 08, 13, 14, 19, 22 en 25 worden hieronder met het commentaar vanwege het stadsdeel weergegeven.

#### Adressanten 01, 02, 03 (VROM-Inspectie)

##### Opmerking:

Adressant merkt op dat het volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) niet mogelijk is om het bouwen of het gebruik van vrije bouwwerken (art. 43 van de Woningwet) te regelen in het bestemmingsplan.

Geadviseerd wordt in de toelichting te melden dat het bestemmingsplan daarom uitsluitend voorschriften omvat

ten aanzien van meldingsplichtige bouwwerken en/of bouwwerken waarvoor een bouwvergunning vereist is. Tevens wordt geadviseerd in de toelichting melding te maken van de op handen zijnde wijziging van de WRO en de Woningwet (Ww), onder andere wat betreft het inzichtelijk maken van het welstandsbeleid en de verschillende bouwvergunningprocedures.

Beantwoording:

De toelichting van het bestemmingsplan Nieuwe Sloten wordt conform de opmerking van adressant wat betreft vrije bouwwerken aangepast. Tevens wordt naar aanleiding van de opmerking van adressant in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan melding gemaakt van de in voorbereiding zijnde WRO en Ww.

Opmerking:

Opgemerkt wordt dat in de voorschriften en in de toelichting geen relatie is aangegeven tussen de toegestane bestemmingen "Woningen", "Woningen boven centrumvoorzieningen", "Vrijstaande woningen", "Kantoren" en "Maatschappelijke voorzieningen" en het vigerende mobiliteitsbeleid (locatie en parkeerbeleid). Geadviseerd wordt in de betreffende voorschriften restricties op te nemen zodat uitsluitend bedrijven en voorzieningen met een matige arbeids- en/of bezoekersintensiteit en een matige autoafhankelijkheid en/of een matige afhankelijkheid van het transport van goederen over de weg.

Beantwoording:

Conform de opmerking van adressant wordt het voorschrift behorend bij de bestemming "Kantoren" (K) aangepast opdat er wordt voldaan aan de parkeernorm van een B-locatie. De overige door adressant genoemde bestemmingen hebben alle een zeer geringe impact op de parkeerintensiteit. Het gaat om functies als huisgebonden beroepen, kleinschalige detailhandel (centrumvoorzieningen) kleinschalige maatschappelijke voorzieningen. Bovendien betreft het hier bestaande bebouwing.

Opmerking:

Adressant merkt op dat zowel in het voorschrift behorende bij de bestemming "Woningen" (artikel 3) als in het voorschrift behorend bij de bestemming "Woningen boven centrumvoorzieningen" (artikel 4) een vrijstellingsbevoegdheid ten behoeve van de aanleg en het gebruik van een dakterras is geregeld. In artikel 3 ("Woningen") wordt deze vrijstellingsbevoegdheid gekoppeld aan de eis dat het dakterras moet passen binnen de karakteristiek van de ruimtelijk eenheid, terwijl dit in artikel 4 ("Woningen boven centrumvoorzieningen") niet het geval is. Geadviseerd wordt voor beide bovengenoemd artikelen een eenduidige formulering te kiezen.

Beantwoording:

De redactie van artikel 3 is aangepast opdat deze overeenkomt met artikel 4.

Opmerking:

Opgemerkt wordt dat uit artikel 22 van de bestemmingsplanvoorschriften (Hoofdtransportleiding gas) niet blijkt op welke vergunninghouder wordt bedoeld in de zinsnede "een vergunning als bedoeld onder.....".

Beantwoording:

De tekst van het betreffende artikel is in het ontwerp-bestemmingsplan aangepast, zodat wordt verwezen naar "een vergunning als bedoeld onder sub b".

Opmerking:

Adressant merkt op dat op beide plankaarten in de legenda wordt verwezen naar de bestemming "Sportvoorzieningen" (Ms), terwijl deze bestemming noch op de plankaarten noch in de voorschriften voorkomt.

Beantwoording:

In de legenda van de plankaarten behorend bij het concept-ontwerp wordt abusievelijk verwezen naar de vervallen bestemming "Sportvoorzieningen" (Ms). De legenda wordt aangepast.

**Adressant 8, Provincie Noord-Holland**

Opmerking:

Adressant merkt ten aanzien van het bij het plan opgenomen akoestisch rapport dat de verwijzing naar de vergunningen van KLM, AAS en Fokker niet juist is. Er dient voorts een relatie te worden gelegd met het saneringsprogramma industrielaawaai.

Beantwoording:

In het akoestisch rapport wordt gesproken over de vergunningen van KLM, NVLS en Fokker Aircraft b.v.

Onduidelijk is waaraan adressant refereert.

De tekst van de toelichting wordt aangepast zodat een relatie wordt gelegd met de saneringsmaatregelen die zijn uitgevoerd op industrieterrein Schiphol-Oost.

**Adressant 13, dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam**Opmerking:

De adressant merkt op dat het groengebied De Vrije Geer onderdeel is van de hoofdgroenstructuur: Geadviseerd wordt dit tot uitdrukking te laten komen in de betreffende bestemming.

Beantwoording:

Het gebied heeft in het concept-ontwerp de bestemming "Groen" (G). In het ontwerp-bestemmingplan wordt naar aanleiding van de opmerking van adressant de bestemming "Groen en water - ecologische zone" (G+Vw) aan het gebied gegeven.

Opmerking:

Door het plangebied lopen fietspaden die onderdeel uitmaken van het Hoofdnet fiets. De adressant adviseert dit in het bestemmingsplan te vermelden.

Beantwoording:

In de toelichting op het concept-ontwerp wordt reeds vermeld dat in het plangebied een aantal fietspaden loopt die deel uitmaken van het Hoofdnet Fiets.

Opmerking:

Het plan kent geen onderscheid tussen kantoren en kantoren met baliefunctie. De adressant merkt op dat het wellicht wenselijk is om binnen "Centrumvoorzieningen" kantoren met baliefunctie toe te staan.

Beantwoording:

In de bestemming "Woningen boven centrumvoorzieningen" (W+C) zijn daar waar dat nader op de plankaart is aangegeven kantoren toegestaan. Hieronder worden tevens kantoren met baliefunctie gerekend. De definitie van "kantoor" wordt in artikel 1 van de voorschriften (begripsbepalingen) aangepast zodat duidelijk is dat onder kantoren ook kantoren met baliefunctie worden verstaan.

Opmerking:

De adressant merkt op dat in het bestemmingsplan behoudens artikel 17 niets is geregeld ten aanzien van ondergronds bouwen. Tevens wordt opgemerkt dat de aanhef van art. 17 lid 2 dient te luiden: "Op en onder de in lid 1 genoemde gronden..."

Beantwoording:

Behoudens ondergrondse vuilcontainers en ondergrondse parkeergarages (in een aantal bestemmingen) wordt er geen ondergronds bouwen toegestaan in het bestemmingsplan. Het regelen van ondergronds bouwen is derhalve niet aan de orde.

De aanhef van lid 2 in de betreffende voorschriften wordt conform de opmerking van adressant redactioneel aangepast.

Opmerking:

De adressant merkt op dat de gehanteerde terminologie in de legenda van de kaart en in de voorschriften inzake de gastransportleiding identiek dienen te zijn.

Beantwoording:

In het voorschrift behorend bij de bestemming "Woningen" (W) wordt verwezen naar de nadere aanduiding "Veiligheidszone hoofdtransportleiding gas", waarbij is bepaald dat op de gronden met deze nadere aanduiding geen woningen gerealiseerd mogen worden. In het voorschrift behorend bij de bestemming "Waterweg/gracht" (Vw) wordt verwezen naar een andere nadere aanduiding ("Hoofdtransportleiding gas"). Hierbij wordt een relatie gelegd met het aanlegvergunningstelsel zoals opgenomen in artikel 22, "Hoofdtransportleiding gas".

**Adressant 14, de directeur van de Milieudienst**Opmerking:

De adressant merkt op dat het plangebied buiten de actuele 55 dB(A) contour van industrielawaai afkomstig van Schiphol ligt. De geluidswaarde bedraagt bij de in het plangebied mogelijk gemaakt bouwlocaties niet meer dan 53 dB(A). Maatregelen ter verdere geluidsreductie zijn redelijkerwijs niet aan de orde. De adressant adviseert derhalve voor de te bouwen nieuwe woningen een ontheffing van 53 dB(A) aan te vragen.

Beantwoording:

In het akoestisch onderzoek zoals opgesteld door de dRO is berekend dat de maximale geluidswaarde door industrielawaai op de betreffende locatie (de Ditlaar) 52 dB(A) is. Hier wordt in het ontheffingsverzoek van uitgegaan.

**Adressant 19, Dienst Waterbeheer en Riolering Amstel, Gooi en Vecht (Amsterdam)**Opmerking:

De adressant geeft aan dat het, teneinde emissies van PAK en andere metalen naar het oppervlaktewater te voorkomen, van belang is in het bestemmingsplan op te nemen dat het gebruik van bepaalde materialen bij de bouwactiviteiten niet is toegestaan.

Beantwoording:

Het materiaalgebruik bij de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte (uitbreidingen van) gebouwen en bouwwerken dient te voldoen aan de hiervoor gestelde wettelijke normen. In een bestemmingsplan kunnen volgens de wet alleen zaken met een ruimtelijk relevantie worden geregeld. In deze context is het geven van voorschriften omtrent het materiaalgebruik in een bestemmingsplan niet toegestaan. Het materiaalgebruik komt aan de orde bij een eventuele bouwvergunning.

Opmerking:

De adressant merkt op dat in het bestemmingsplan ten aanzien van de aanleg van steigers moet worden genoemd dat voor het aanbrengen van werken in de watergang (waaronder de toegestane steigers met een oppervlak kleiner dan 20 m<sup>2</sup>) altijd een ontheffing van de beheerder nodig is. De adressant adviseert dit in artikel 18 lid 3 van het bestemmingsplan op te nemen.

Beantwoording

De regeling waaraan adressant refereert betreft een privaatrechtelijke regeling. Dit valt buiten de strekking van het bestemmingsplan. Ontheffing van de beheerder komt aan de orde in het kader van een eventuele bouwvergunning.

**Adressant 22, Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam**Opmerking:

De adressant verzoekt de stadsdeelnota "Kleinschalige bedrijvigheid", waarin onder meer wordt voorgesteld meer ruimte te bieden aan kleinschalige bedrijvigheid, expliciet in de toelichting onder paragraaf 3.7 als vastgesteld stadsdeelbeleid op te nemen.

Beantwoording

In paragraaf 3.7 van de Toelichting wordt de betreffende nota "Kleinschalige Bedrijvigheid" reeds genoemd als vastgesteld stadsdeelbeleid. Tevens wordt ingegaan op voor het bestemmingsplan relevante aandachtspunten uit deze nota.

Opmerking:

De adressant geeft aan zich goed te kunnen vinden in de mogelijkheid om bestaande woningen uit te breiden, te meer omdat dit indirect kan bijdragen aan het bieden van meer ruimte voor de zogenoemde huisgebonden beroepen.

Beantwoording:

De opmerking van adressant wordt meegewogen in de verdere besluitvorming omtrent het bestemmingsplan.

**Adressant 25, N.V. Nederlandse Gasunie**Opmerking:

De ligging van een hoofdaardgastransportleiding binnen het plangebied zoals deze op de plankaart van het bestemmingsplan "Nieuw Sloten" is weergegeven, is niet geheel overeenkomstig de gegevens van de Gasunie. Dit geldt eveneens voor een aardgastransportleiding buiten het plangebied waarvan de invloedssfeer tot binnen het plangebied reikt. De correcte ligging van de bovengenoemde leidingen is op een bijgevoegde tekening weergegeven

Beantwoording:

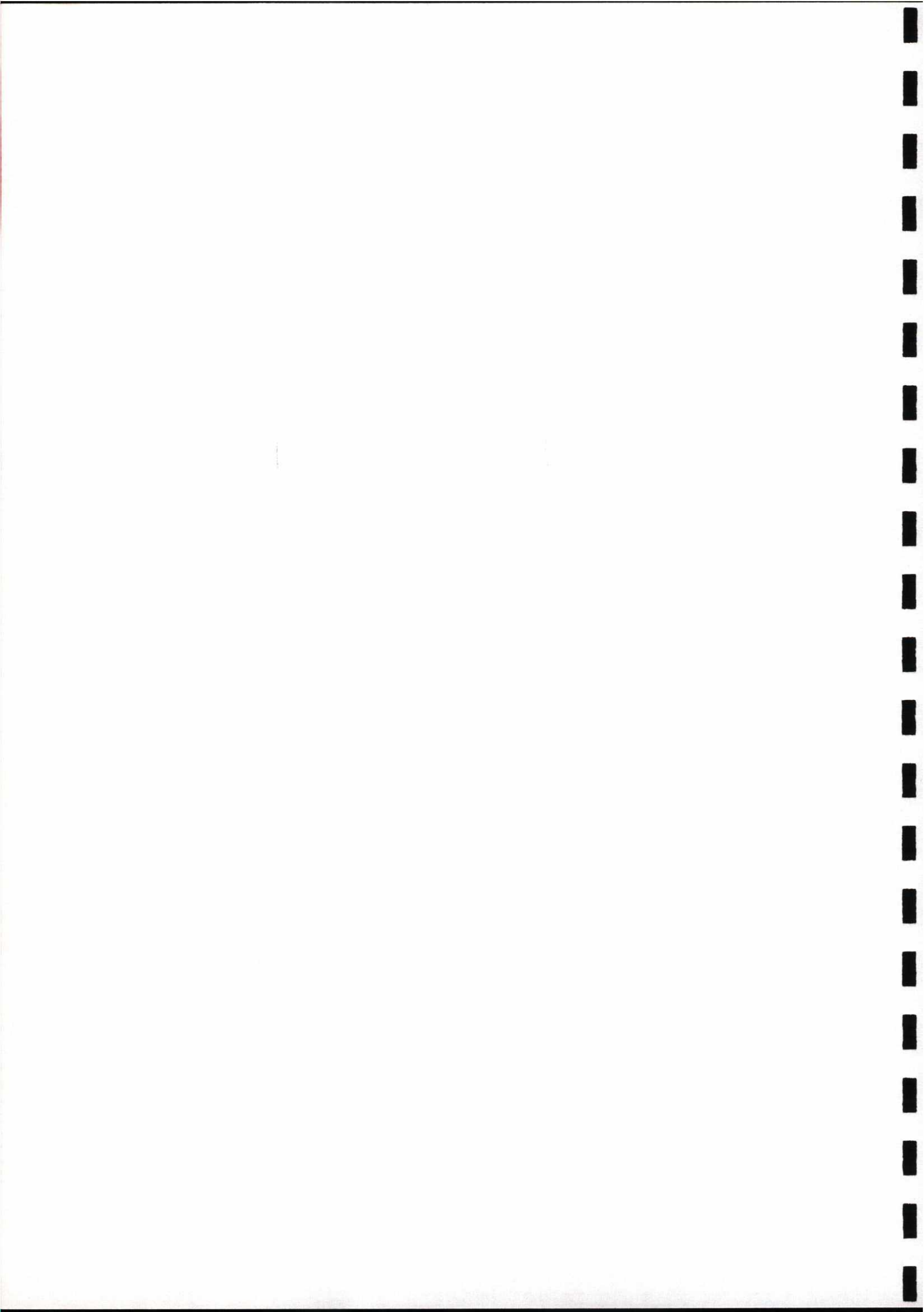
Gezien het feit dat de kaarten met gasleidingen niet digitaal geleverd kunnen worden door de Gasunie, zijn geringe afwijkingen op de kaart voor wat betreft de ligging van de gasleiding niet te voorkomen. De plankaart van het ontwerp-bestemmingsplan wordt aangepast op basis van de door adressant beschikbaar gestelde tekening.

Opmerking:

De adressant merkt op dat in paragraaf 7.4 "Kabels en leidingen" van de toelichting diverse onvolkomenheden staan, en geeft een tekstvoorstel ter vervanging van de paragraaf.

Beantwoording:

De toelichting wordt op basis van het tekstvoorstel van adressant aangevuld.



## Bijlage 1: Toelichting op de Staat van Inrichtingen (zie bijlage 1 van de voorschriften)

### Milieuhinderbepaling voor bedrijven, artikel 20

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is ten aanzien van de bedrijvigheid uitgegaan van de wens geen onnodige belemmeringen te creëren voor vestiging van bedrijven. Nieuwe bedrijfsontwikkelingen moeten echter wel voldoen aan de voorwaarden die samenhangen met het woon- en leefmilieu. De invloed van een bedrijfsvestiging op het milieu hangt behalve van de aard van de bedrijfsactiviteiten af van de omvang en de ligging van het bedrijf. Daarbij doet zich vaak het verschijnsel voor, dat betrekkelijk kleine vestigingen in de loop der jaren uitgroeien tot middelgrote of zelfs grote bedrijven met een navenant toegenomen milieuhinder.

Bij het inrichten van de bebouwde ruimte bestaat, met name in stedelijke gebieden, behoefte aan een meer integrale afweging van soms tegenstrijdige belangen. Het bestemmingsplan biedt daartoe goede mogelijkheden. Rekening houdend met het gewenste woon- en leefklimaat biedt het bestemmingsplan bij uitstek het afwegingskader om door middel van zonerings een goed evenwicht tussen wonen en werken te bewerkstelligen. Aspecten als werkgelegenheid, het economisch functioneren van het betrokken gebied en dergelijke kunnen naast milieuhygiënische aspecten bij de besluitvorming worden betrokken. Bij een dergelijk afwegingsproces spelen bijvoorbeeld bedrijfsdichtheid, maximaal bedrijfsvloeroppervlak per vestiging, de ligging van bedrijven ten opzichte van de directe omgeving en de gezamenlijke beïnvloeding van de omgeving door bijvoorbeeld verkeerscumulatie een belangrijke rol.

In de voorschriften van het voorliggende bestemmingsplan is een Staat van Inrichtingen opgenomen (zie de bijlage bij de voorschriften). De bedrijvenlijst geeft per bedrijfssoort de potentiële milieubelasting weer, uitgedrukt in de categorieën I tot en met V. Door middel van het in de voorschriften van het bestemmingsplan toelaten van een bepaalde categorie bedrijven kan teveel hinder voor de omgeving worden voorkomen. Van belang bij deze afweging is de mate van menging tussen wonen en werken. In het algemeen geldt dat in combinatie met wonen categorie II nog toelaatbaar wordt geacht, indien de combinatie binnen hetzelfde pand aan de orde is. Gaat het om een separaat bedrijfspand in een omgeving waar ook wordt gewoond dan is categorie III de grens. Bedrijven vallend in categorie IV en V zijn gezien hun hinder eigenlijk alleen toelaatbaar op een bedrijfsterrein. In dit bestemmingsplan zijn alleen bedrijven toegestaan die vallen onder de categorieën I en II van de Staat van Inrichtingen.

Naast de aard en de omvang van de bedrijvigheid speelt zo de ligging van de bedrijfsvestiging een rol: het als (te) hinderlijk ervaren van een bepaalde bedrijfsvestiging hangt samen met de milieugevoeligheid van de omgeving.

### De indeling van bedrijven in categorieën.

Het milieu-aantastend vermogen van de verschillende soorten bedrijvigheid wordt vastgesteld aan de hand van een puntenwaardering. Hierbij worden de volgende aspecten onderscheiden: gevaar als gevolg van opslag (O), gevaar als gevolg van handelingen (H), uitworp milieuvreemde stoffen (U), geluidsoverlast (G) en verkeersaantrekkend karakter (V). De potentiële milieubelasting van iedere bedrijfssoort wordt per aspect in punten uitgedrukt: 0 = geen milieubelasting, 1 = lichte milieubelasting, 2 = matige milieubelasting, 3 = zware milieubelasting, 4 = zeer zware milieubelasting. De score op deze waarderingsschaal per milieuaspect is specifiek voor het soort bedrijf en onafhankelijk van de ligging en de omvang. De potentiële milieubelasting van een bedrijfsvestiging hangt ook samen met de schaal waarop de activiteiten plaatsvinden. Om dit tot uitdrukking te brengen wordt de omvang als extra factor in de puntenwaardering opgenomen. Gezien het karakter van de inrichting van het plangebied is de ondergrens op 150 m<sup>2</sup> gesteld. De bijbehorende factorwaardering wordt dan als volgt:

- bebouwd oppervlak van de vestiging 150 m<sup>2</sup> of kleiner = 1;
- bebouwd oppervlak van de vestiging 150 m<sup>2</sup> - 300 m<sup>2</sup> = 2;

- bebouwd oppervlak van de vestiging groter dan 300 m<sup>2</sup> = 3

In totaal wordt dus op zes aspecten beoordeeld. Voor de onderscheiden bedrijfscategorieën zijn per bedrijfsvestiging grenswaarden gesteld aan het milieuaantastend vermogen per aspect en het gecombineerd voorkomen van verschillende soorten milieubelasting (som der aspecten).

	Categorie				
Grenswaarden per vestiging	I	II	III	IV	V
per aspect	2	2	3	3	>3
som der aspecten (inbegrepen omvang)	7	9	11	14	>14

In dit bestemmingsplan zijn huisgebonden beroepen toegestaan in de bestemmingen "Woningen" (W), "Woningen boven centrumvoorzieningen" (W+C) en "Vrijstaande woningen" (Wv).

Daar naast zijn er binnen de bestemmingen "Woningen" (W), "Woningen boven centrumvoorzieningen" (W+C), Vrijstaande woningen (Wv) en "Maatschappelijke voorzieningen" (Mx) bedrijven toegestaan, al dan niet door middel van een nadere aanduiding op de kaart.

Indien ter plaatse een bedrijf wordt gerealiseerd, is dit in hetzelfde gebouw als woningen of grenzend aan woningen toegestaan. Dit leidt ertoe dat in artikel 20 is geregeld dat onder deze bestemmingen bedrijven in de categorieën I en II dienen te vallen. Daarmee is tevens bepaald dat bedrijven vallend in categorie III, IV en V geen plaats vinden in het gehele plangebied.

#### Uitwerking van het milieubeleid

In eerste instantie zal de toetsing door middel van de Staat van Inrichtingen plaatsvinden door een bedrijf(stak) die zich in het bestemmingsplangebied nieuw wil vestigen. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders te verplaatsen bedrijf. Bezien kan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de vrijstellingsbepalingen uit artikel 20, lid 2, in werking dienen te treden.

Bijlage 2: Kaart geluidzones industrielawaai Schiphol-Oost



Bijlage 3: Vrijwaringszone Schiphol



#### **Bijlage 4: Ontheffingsverzoek inclusief akoestisch onderzoek Ditlaar**

Ontheffingsverzoek Wet Geluidhinder  
betreffende het bestemmingsplan "Nieuw Sloten 2001"

Aan de gemeenteraad van Amsterdam,

##### *Inhoud van het plan*

Voor de woonwijk Nieuw Sloten is een nieuw en conserverend bestemmingsplan in voorbereiding, die op een eenvoudiger wijze mogelijk maakt bouwplannen van bewoners te beoordelen. Het geldende bestemmingsplan "Tuinbouwgebied Sloten" uit 1986 en het uitbreidingsplan "Tuinbouwgebied Sloten" uit 1955 voldoen niet als planologisch kader.

In de vernieuwing van het bestemmingsplan is een woningbouwlocatie aan de Ditlaar begrepen. Deze locatie was reeds in het bestemmingsplan uit 1986 aangewezen als bouwlocatie, doch realisatie van de woningen heeft nog niet plaatsgevonden. Voor de drie eilanden geldt een uitwerkingsplicht. Een uitwerking is nog niet in procedure geweest.

Nu concrete bouwiniciatieven zich hebben aangediend, is de vraag gesteld of een uitwerking moet worden gemaakt, of dat de locatie wordt betrokken bij het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001. Programmatisch gezien passen de initiatieven binnen de uit te werken bestemming. Uit overweging een actueel juridisch planologisch kader voor het stadsdeel te realiseren is ervoor gekozen geen losse plandelen van oude bestemmingsplannen te behouden, en de Ditlaar derhalve bij bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001 te betrekken.

Juridisch planologisch is er geen sprake van een nieuwe geluidgevoelige bestemming, aangezien de nog geldende uit te werken bestemming al van woningbouw uitgaat. Aangezien echter een nieuw bestemmingsplan wordt vervaardigd voor nog niet gerealiseerde woningbouw is er aanleiding geweest akoestisch onderzoek te verrichten en als gevolg daarvan een ontheffingsprocedure te doorlopen.

De huidige bebouwing ter plaatse is 6 woningen met bedrijven. Het geldende bestemmingsplan staat na uitwerking van het plan maximaal 25 woningen toe. Het nieuwe bestemmingsplan gaat uit van maximaal 6 woningen.

##### *Akoestisch onderzoek*

Voor locatie Ditlaar zijn twee bronnen van lawaai van belang: het industrielawaai en het lawaai van het verkeer. In maart 2001 is akoestisch onderzoek verricht. Op dat moment was nog sprake van een separaat bestemmingsplan voor een deel van de bouwlocatie. In het als bijlage opgenomen onderzoek is derhalve sprake van "bestemmingsplan Ditlaar 2001". De onderzoeksresultaten zijn op de gehele bouwlocatie van toepassing. In aanvulling op dit akoestisch onderzoek van 2001 is in januari 2003 aan de hand van de actuele (en hogere) verkeersintensiteiten een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit concept-ontheffingsverzoek wordt uitgegaan van het meest actuele akoestisch onderzoek.

##### *Industrielawaai*

Het gebied valt binnen de 50 dB(A) industrielawaaizone van Schiphol Oost, waardoor voor de nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen (waar woningen onder vallen) akoestisch onderzoek aan de orde is. Voor de nieuwe woningen aan de Ditlaar is dit akoestisch onderzoek verricht. Geconstateerd is dat de geluidbelasting door de bedrijven van Schiphol maximaal 52 dB(A) is.

##### *Verkeerslawaaai*

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de nieuwe woonbestemmingen aan de Ditlaar vanwege het verkeer op de Ditlaar een geluidbelasting hebben van 54 dB(A). Dit is een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 4 dB(A).

Van de Vrije Geer is een geluidbelasting van 50 dB(A) afkomstig.

##### *Mogelijkheden voor beperking van de hinder*

Wegens de beperkte overschrijding van geluidhinder vanwege verkeerslawaaai moet geconstateerd worden dat het treffen van maatregelen als het plaatsen van geluidsschermen en het toepassen van ZOAB daar niet tegen opwegen. Invoering van een 30 km regime zou overwogen kunnen worden. Een afweging daaromtrent vindt echter niet plaats in het kader van dit bestemmingsplan. Wanneer voor het gebied vanuit Duurzaam Veilig een verkeersplan zou worden opgesteld kan een dergelijke verkeersmaatregel aan de orde zijn.

Bij een afname van geluidhinder van Schiphol Oost door overlastbeperkende maatregelen bij de luchthaven te bereiken, zijn investeringen gemoeid die niet in verhouding staan tot de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en de omvang van de woningbouwlocatie. Het plaatsen van schermen is vanuit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk.

*Conclusie*

Aan de Gemeenteraad van Amsterdam wordt, gelet op het vorenstaande, gevraagd om voor de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de Ditlaar een grenswaarde van 54 dB(A) (gecorrigeerde waarde conform artikel 103 WGH) vast te stellen.

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland wordt, gelet op het vorenstaande, gevraagd om voor de geluidsbelasting vanwege het industrielaawaai afkomstig van Schiphol Oost een grenswaarde van 52 dB(A) vast te stellen.

Het verzoek om ontheffing is gebaseerd op art. 2, lid 2 onder b onder ten 4<sup>e</sup> van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en op art. 2 lid 2 onder c van het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen. Dit betekent dat de woningen ter plaatse gerealiseerd kunnen worden als opvulling van een open plaats tussen aanwezige bebouwing.

Amsterdam, ..... 2003

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Slotervaart /Overtoomse Veld,

...  
Voorzitter

...  
Stadsdeelsecretaris

Bijlagen:

1. Beantwoording schriftelijke reacties / reactie Milieudienst Amsterdam
2. Plankaart Nieuw Sloten 2001, uitsnede bouwlocatie Ditlaar
3. Akoestisch onderzoek (29 maart 2001 / 10 januari 2003)
4. Verslag hoorzitting

## Beantwoording schriftelijke reacties concept-ontheffingsverzoek Ditlaar

In het kader van de voorbereiding van het ontheffingsverzoek het concept-ontheffingsverzoek ter inzage gelegd en is op 17 december 2001 een hoorzitting gehouden.

In totaal zijn er naar aanleiding van het concept-ontheffingsverzoek 3 schriftelijke inspraakreacties ingestuurd. In de navolgende tekst worden deze reacties inhoudelijk besproken en beantwoord.

### 1. *Beantwoording schriftelijke inspraakreacties*

Adressant 1: <sup>5.12.e</sup> 10-1-2002:

#### Opmerking:

1. Adressant is van mening dat beperking van de bestaande geluidshinder afkomstig van industrieterrein Schiphol oost een positief effect kan hebben op de rest van Nieuw Sloten. Gevraagd wordt welke investeringen nodig zijn om de geluidshinder vanaf industrieterrein Schiphol Oost te beperken.

#### Beantwoording:

In het kader van de nieuwbouw van Nieuw Sloten is in het verleden reeds investering gepleegd ter vermindering van het geluidsniveau (maatregelen aan de bron). Dergelijke omvangrijke nieuwe investeringen staan niet in verhouding tot de nieuwbouwmogelijkheid aan de Ditlaar.

#### Opmerking:

2. Adressant vraagt in hoeverre de aanvraag van een hogere waarde past binnen het beleid van het stadsdeel ten aanzien van geluidshinder.

#### Beantwoording:

De aanvraag van een hogere waarde is bij wet geregeld. De centrale stad besluit omtrent de aanvraag van een hogere waarde. Het beleid van de centrale stad is gericht op het zoveel mogelijk beperken van de geluidshinder. Randvoorwaarde voor het verlenen van ontheffing voor een hogere waarde is dat er sprake moet zijn van een geluidsluwe zijde (van een woning). Dit is bij de nieuw te bouwen woningen aan de Ditlaar het geval, aangezien het geluid van één kant komt. Een andere randvoorwaarde bij het verlenen van ontheffing is dat, indien het geluid afkomstig is van een weg die is aangewezen als "Hoofdnet auto", deze weg met ZOAB uitgevoerd moet worden. De Ditlaar is niet aangewezen als "Hoofdnet auto".

#### Opmerking:

3. Adressant vraagt wanneer en hoe het akoestisch onderzoek naar industrielawaai heeft plaatsgevonden. Tevens wordt gevraagd wat de plannen zijn omtrent het proefdraaien op industrieterrein Schiphol Oost in de toekomst.

#### Beantwoording:

Voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek (naar industrielawaai) bestaan wettelijke normen. Hieraan is voldaan. Het onderzoek geschiedt op basis van verleende vergunningen in gevolge de Hinderwet of de Wet geluidshinder. In het kader van het verlenen van een Hinderwetvergunning is berekend wat de geluidsbelasting is. In de geluidsvoorschriften van een dergelijke vergunning is bepaald hoeveel geluidsbelasting maximaal is toegestaan. Er zijn bij het stadsdeel geen voornemens bekend die leiden tot een toename van het geluidsniveau.

#### Opmerking:

4. Adressant merkt op dat de kaarten welke als bijlage bij het concept-ontheffingsverzoek zijn gevoegd, voor wat betreft het weergeven van de bestaande bebouwing, verouderd zijn. Het gaat hierbij met name om de bijlagen 1, 4, 5 en 6.

#### Beantwoording:

Verondersteld wordt dat adressant refereert aan de bijlagen bij het akoestisch onderzoek. Adressant merkt terecht op dat deze kaarten verouderd zijn voor wat betreft de topografische ondergrond. De kaarten (waaronder de vastgestelde geluidszone van Schiphol Oost) zijn allen ouder dan 10 jaar.

Reactie 2: <sup>5.1,2e</sup> ██████████ namens de dorpsraad Sloten-Oud Osdorp, 11-1-2002:

Opmerking:

1. Adressant merkt op dat de aanleiding, zoals beschreven in het concept-ontheffingsverzoek, op diverse punten onvolledig en misleidend is.

Beantwoording:

Onduidelijk is aan welke punten adressant refereert.

Opmerking:

2. Adressant heeft twijfels bij de actualiteit van de verkeerstellingen die zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek, en dringt aan op nieuwe tellingen.

Beantwoording:

Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek moet voldoen aan de hiervoor gestelde wettelijke eisen (in de Wet geluidhinder). Het door adressant bedoelde akoestisch onderzoek en de hiervoor gebruikte verkeerstellingen voldoen aan deze eisen. Ter controle is door het stadsdeel ter plaatse van de Ditlaar een nieuwe handmatige verkeerstelling uitgevoerd. Deze telling was niet bedoeld als nader akoestisch onderzoek, maar voor een globale vergelijking. Uit de nieuwe verkeerstelling is gebleken dat de etmaalintensiteit inderdaad hoger is dan de in het akoestisch onderzoek gehanteerde etmaalintensiteit (circa 2700 voertuigen meer per etmaal). Om deze reden is ter controle een nieuw akoestisch onderzoek vervaardigd door de dienst Ruimtelijke Ordening (10 januari 2003). Hierbij is gebruik gemaakt van de actuele verkeersintensiteiten. Uit dit akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidswaarde 54 dB(A) is ter plaatse van de Ditlaar. Het concept-ontheffingsverzoek is daarom aangepast op deze nieuwe berekeningen.

Opmerking:

3. Adressant is van mening dat in het ontheffingsverzoek/akoestisch onderzoek ten aanzien van industrielawaai van de verkeerde contour wordt uitgegaan. Adressant refereert hierbij aan een uitspraak van de Raad van State van 1991.

Beantwoording:

De in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte nieuwbouw aan de Ditlaar ligt binnen de 50 dB(A) contour, welke is weergegeven op bijlage 1 van het akoestisch onderzoek. In de Wet geluidhinder is bepaald dat binnen deze zone een akoestisch onderzoek moet worden verrichting wanneer nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) worden gerealiseerd. Bij het akoestisch onderzoek is de verleende milieuvergunning bepalend. In de milieuvergunning is aangegeven hoeveel geluid een bedrijf mag produceren. Sinds de vaststelling van de 50 dB(A) contour in 1992 is de feitelijke geluidscontour kleiner geworden door geluidsreducerende maatregelen aan de bron. Op basis van de verleende vergunningen wordt in het akoestisch onderzoek geconcludeerd dat het geluidsniveau op de gevels van de nieuwe woningen aan de Ditlaar nooit hoger kan worden dan 52 dB(A).

De 55 dB(A) contour, die eveneens op de bovengenoemde kaart is ingetekend is indicatief, en dus niet bepalend.

Opmerking:

4. Adressant is van mening dat de geluidswaarde door cumulatie van verkeerslawaai (inclusief de A4), industrielawaai vliegtuiglawaai en spoorweglawaai zeker boven de 60 dB(A) komt te liggen

Beantwoording:

Wanneer er sprake is van meerdere geluidsbronnen betekent dit niet dat dit zonder meer leidt tot een hogere geluidsniveau in totaal. De Wet geluidhinder regelt voorts geen cumulatie van geluid afkomstig van verschillende geluidsbronnen. Voorts is niet te verwachten dat het geluidsniveau vanwege de A4, spoorweglawaai en vliegtuiglawaai de voorkeursgrenswaarde op de gevels van de betreffende woningen aan de Ditlaar overschrijdt:

De nieuwbouwlocatie ligt op circa 900 meter afstand van de A4 ten zuiden ervan. Ter plaatse geldt een zone van 600 meter vanaf de weg waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden verricht. De toegestane nieuwbouw woningen aan de Ditlaar liggen niet binnen deze zone, waardoor akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting vanaf de A4 niet aan de orde is.

De nieuwbouwlocaties ligt eveneens op circa 900 afstand vanaf het meest dichtbij gelegen spoor. Ter plaatse geldt een zone van circa 200 meter vanaf het spoor waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden verricht. Akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai is voor de nieuwe woningen aan de Ditlaar daarom niet aan de orde.

De woningen aan de Ditlaar liggen, evenals het gehele plangebied van het bestemmingsplan "Nieuw Sloten 2001" buiten de vrijwaringszone alsmede de 35 KE geluidzone (voor 4 banen) en de 35 KE geluidzone (voor 5 banen) van Schiphol.

**Reactie 3:** <sup>5.1,2,e</sup> ██████████ namens Aktie Komitee Kortrijk, 11-1-2002:

Opmerking:

1. Adressant merkt op dat hij maatregelen ter beperking van verkeerslawaai vanwege de Ditlaar preferereert boven het aanvragen van een hogere waarde. Gedacht wordt aan de toepassing van ZOAB, eventueel in combinatie met snelheidsbeperkende maatregelen.

Beantwoording:

Gezien de geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, is het plaatsen van geluidsschermen en het toepassing van ZOAB niet aan de orde vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn. De Ditlaar is niet aangewezen als "Hoofdnet auto" (zie de beantwoording bij opmerking 2 van adressant 1). De invoering van een 30 km/u regime zou overwogen kunnen worden. De Ditlaar loopt echter niet door de woonwijk maar er langs (het is een doorgaande weg, geen lokale ontsluitingsweg). Een maximum snelheid van 30 km/u invoeren ligt daarom niet voor de hand. Een afweging daaromtrent vindt echter niet plaats in het kader van het bestemmingsplan.

Opmerking:

2. Adressant is van mening dat het verkeer blijft toenemen, mede door de nieuwbouw in de Aker.

Beantwoording:

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met toekomstige verkeersintensiteiten. Zie ook de beantwoording bij opmerking 2 van <sup>5.1,2,e</sup> ██████████

2. *Beantwoording reactie Milieudienst.*

Daarnaast is het concept-ontheffingsverzoek voor advies verzonden aan de Milieudienst Amsterdam en de Inspecteur van de Volksgezondheid voor hygiëne. Gevraagd is te reageren voor 16 augustus te reageren. Op die datum was van de Inspecteur van de Volksgezondheid geen reactie ontvangen. De reactie van de Milieudienst Amsterdam wordt in het onderstaande weergegeven.

**Reactie Milieudienst Amsterdam**

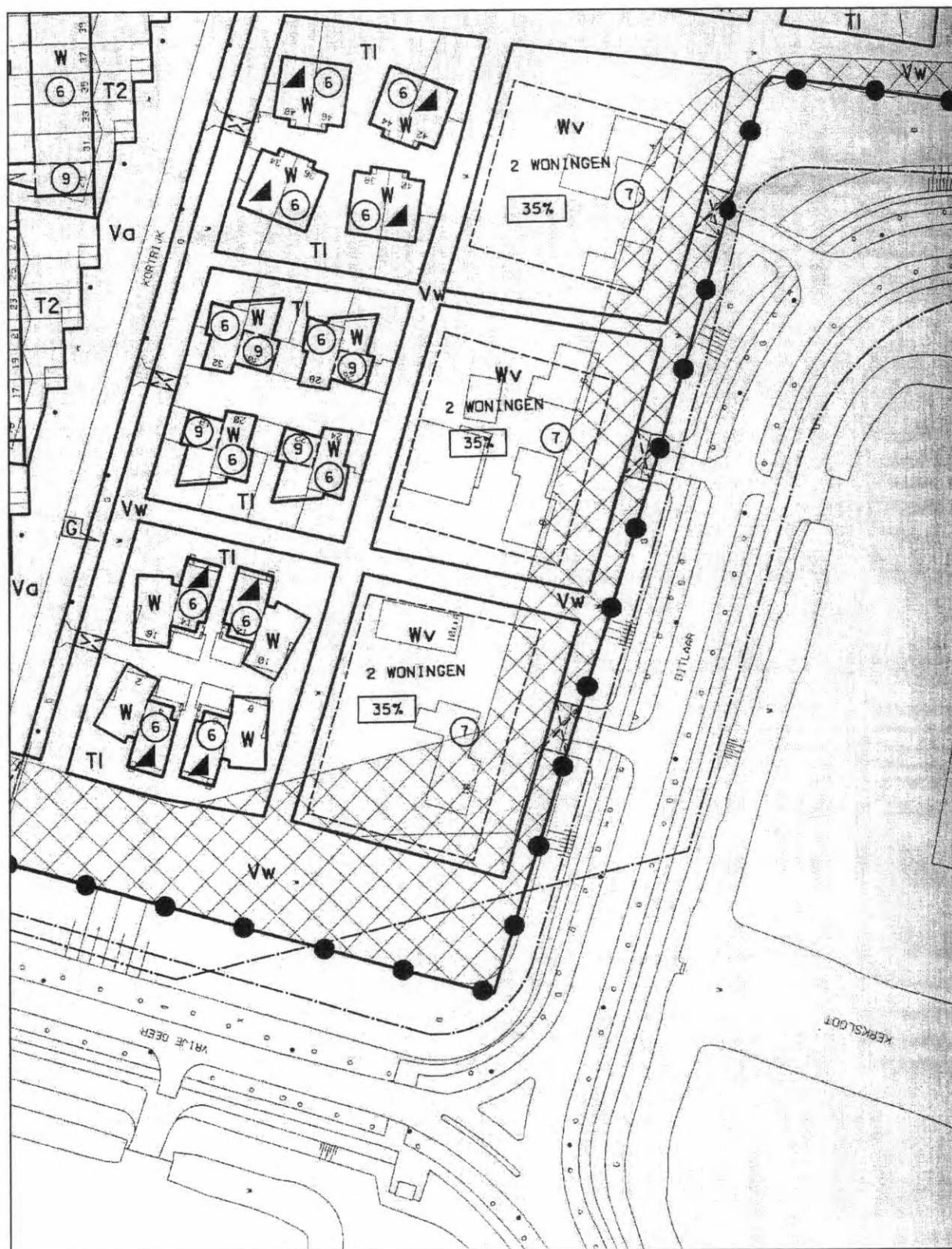
Opmerking:

Adressant deelt mee dat de resultaten van het akoestisch rapport van 29 maart 2001 met betrekking tot de geluidsbelasting vanwege industrieterrein Schiphol Oost kunnen worden bevestigd. Na de sanering op het industrieterrein zijn maatregelen ter verdere geluidsreductie redelijkerwijs niet aan de orde.

Beantwoording:

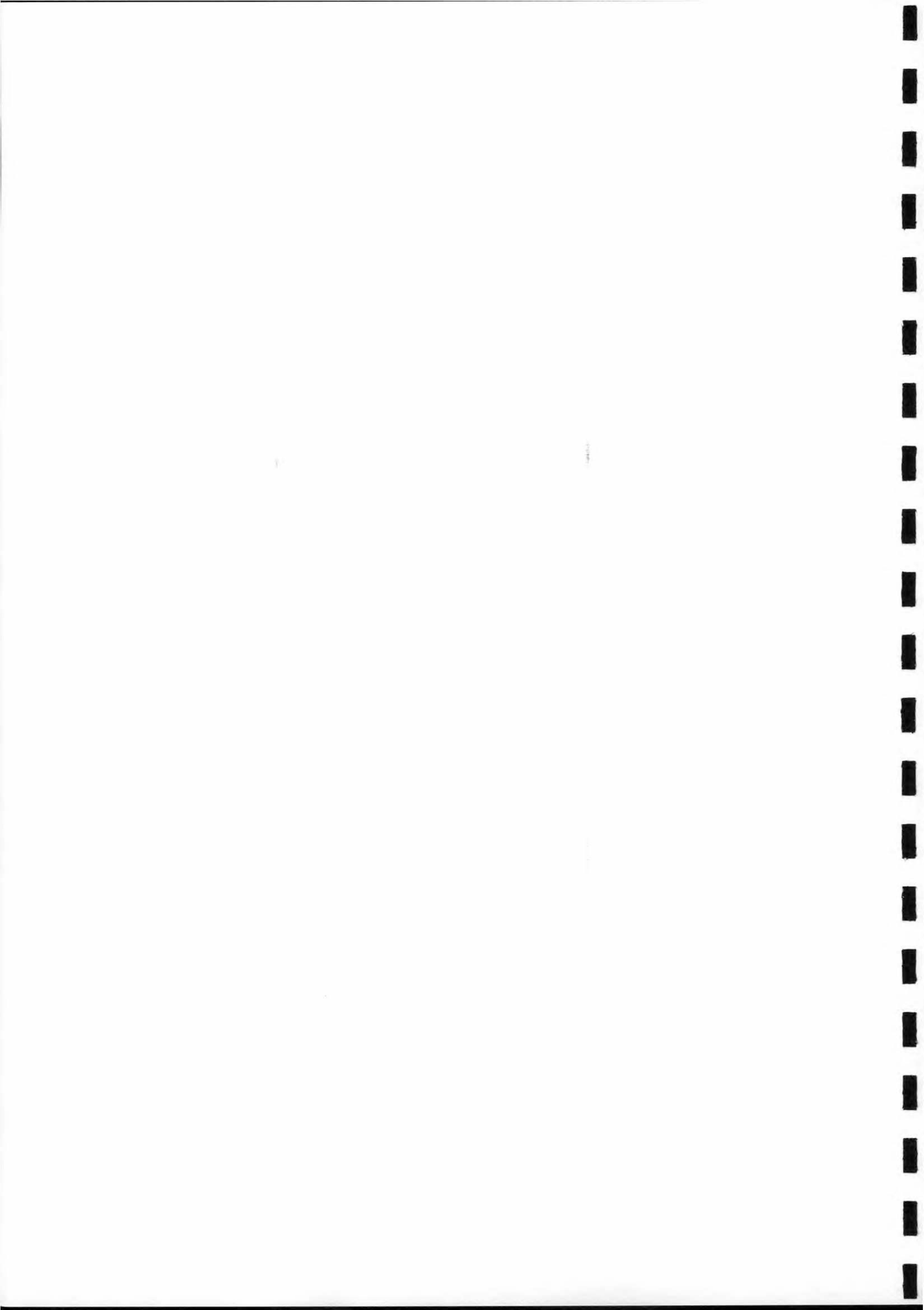
De opmerking van adressant wordt meewogen in de verdere besluitvorming over het ontheffingsverzoek.

Plankaart Nieuw Sloten 2001, uitsnede bouwlocatie Ditlaar (schaalloos)



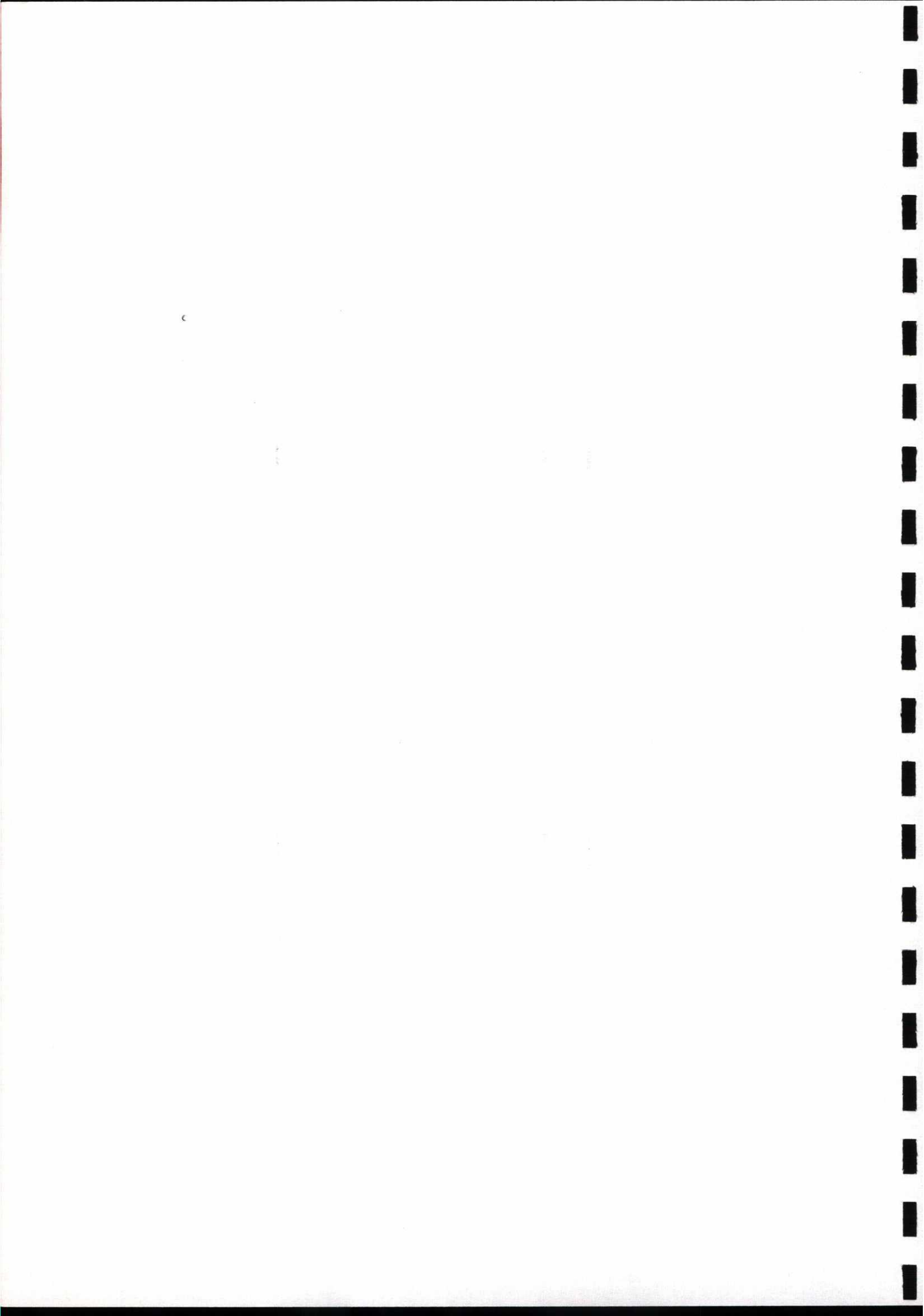


Akoestisch onderzoek (29 maart 2001 / 10 januari 2003)



AKOESTISCH ONDERZOEK  
Bestemmingsplan Ditlaar 2001  
Stadsdeel Slotervaart/Overtoomseveld

Opdrachtgever : stadsdeel Slotervaart/Overtoomseveld  
Uitvoerder : Dienst Ruimtelijke Ordening  
Team Wonen, Voorzieningen en Milieu  
Datum : 29 maart 2001



## Inleiding

Het bestemmingsplan Ditlaar 2001 ligt ten noorden van de weg Ditlaar ter plaatse van het kruispunt met de Vrije Geer. Het doel van het bestemmingsplan is een stedenbouwkundig kader te bieden voor de ontwikkeling van een concreet bouwinitiatief op het perceel Ditlaar 10/10A en mogelijk toekomstige ontwikkelingen op de twee naastgelegen percelen. Het bouwinitiatief betreft de bouw van vier vrijstaande woningen. Voor dit plan wordt gestreefd naar het verlenen van een bouwvergunning voor de vier woningen middels een procedure volgens artikel 19 lid 1 van de WRO, waarbij het bestemmingsplan als ruimtelijke onderbouwing zal dienen.

Het bestemmingsplan ligt in de geluidszones van de wegen Ditlaar en de Vrije Geer en in de industrielawaaizone van Schiphol. De laatste zone is niet de zone van het vliegverkeer maar van het geluid van proefdraaiende vliegtuigen.

Het stadsdeel heeft de dienst Ruimtelijke Ordening verzocht de geluidhinder van het bestemmingsplan te onderzoeken en de resultaten te toetsen aan de normen die zijn vermeld in de Wet geluidhinder.

## Verkeerslawaai

### Normstelling

Volgens de Wet geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde van nieuwe woningen in de zone van een bestaande weg 50 dB(A). Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsreducerende maatregelen zijn redelijkerwijs niet of onvoldoende mogelijk, kan het dagelijks bestuur van het stadsdeel de gemeenteraad verzoeken een hogere geluidswaarde vast te stellen tot een maximum 65 dB(A) voor het lawaai van een stedelijke weg.

In de Wet geluidhinder is bepaald dat woningen in principe een geluidsluwe gevel moeten krijgen waaraan verblijfsruimten zoals slaapkamers kunnen worden gerealiseerd.

In het Bouwbesluit is bepaald dat het geluidsniveau in de nieuwe woningen niet hoger mag worden dan 35 dB(A).

## Verkeersintensiteiten

### Ditlaar tussen Vrije Geer en Sloterweg

Spitsuurintensiteit (16.00-18.00 uur): 700

Etmaal : 4400

Percentage vrachtverkeer: 3

Gemiddelde nachtuurintensiteit

Motoren : 0.4

lichte m.v.t. : 45

middelzware m.v.t. : 1

zware m.v.t. : 0.3

bussen : 1.2

### Vrije Geer tussen Langsom en Ditlaar

Spitsuurintensiteit (16.00-18.00 uur): 575

Etmaal : 3700

Percentage vrachtverkeer: 3

Gemiddelde nachtuurintensiteit

Motoren : 0.3

lichte m.v.t. : 35

middelzware m.v.t. : 0.8  
zware m.v.t. : 0.3  
bussen : 1.2

#### Overige invoergegevens

Verkeerssnelheid : 50 km/uur  
Wegdek : glad asfalt  
Weghoogte : 0 meter  
Afstand weg as Ditlaar-bebouwingsgrens : 26 meter  
Afstand weg as Vrije Geer-bebouwingsgrens : 45 meter

#### **Resultaten van het onderzoek**

Geluidhinder Ditlaar : 51 dB(A)  
Geluidhinder Vrije Geer : 48 dB(A)

De vermelde geluidswaarden zijn de conform artikel 103 Wet geluidhinder gecorrigeerde waarden. Volgens dit artikel mag 5 dB(A) van de berekende geluidswaarden worden afgetrokken omdat volgens de verwachting de auto's stiller zullen worden.

De waarden zijn berekend ten behoeve van de toetsing aan de Wet geluidhinder. De gevelisolatie wordt gebaseerd op een berekening waarbij het geluid van de diverse geluidsbronnen bij elkaar wordt opgeteld.

#### **Conclusies**

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt in geringe mate door het verkeerslawaai van de Ditlaar overschreden. Wanneer de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen volgens de Wet geluidhinder maatregelen getroffen te worden om deze overschrijding tegen te gaan.

Gezien de geringe overschrijding wegen de nadelen van ingrijpende maatregelen zoals plaatsing van schermen of de aanleg van 2 laags Zoab, niet op tegen het voordeel van een lagere geluidsbelasting. Wellicht dat invoering van een 30 km/uur regiem een mogelijkheid is.

Wanneer hier niet toe wordt besloten, dient het dagelijks bestuur van het stadsdeel de gemeenteraad te verzoeken hogere geluidswaarden aan te vragen om de bouw van de nieuwe woningen mogelijk te maken.

De hogere waarden kunnen worden aangevraagd op grond van artikel 2 lid 2 onder b ten 4<sup>e</sup> van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Volgens dit artikel kan de aangevraagde hogere waarde worden vastgesteld omdat de woningen een open plaats tussen aanwezige bebouwing gaan opvullen.

## **Industrielawaai**

### **Inleiding**

Bij koninklijk Besluit van 20 augustus 1992, no 92.007429, is de geluidszone rond het bedrijventerrein Schiphol-oost vastgesteld. Deze geluidszone geldt voor het industrielawaai van Schiphol dat wordt veroorzaakt door het proefdraaien. Deze zone moet worden beschouwd als een aandachtsgebied. De geluidscontour is gebaseerd op een "vrije veldsituatie" zonder rekening te houden met afscherming van gebouwen of dijken.

Wanneer woningen worden geprojecteerd in een zone, moet worden onderzocht wat de werkelijk optredende geluidsbelasting zal worden. Het resultaat van dit onderzoek wordt getoetst aan de normen die in de Wet geluidhinder zijn vermeld.

### **Normstelling**

De voorkeursgrenswaarde van industrielawaai bedraagt 50 dB(A). Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsbeperkende maatregelen zijn niet of onvoldoende mogelijk, kan het stadsdeel een hogere grenswaarde aanvragen van maximaal 55 dB(A). Wanneer de geluidszone gemeentegrensoverschrijdend is, hetgeen het geval is met de geluidszone Schiphol-oost, kan de hogere waarde worden aangevraagd bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

### **Resultaten van het onderzoek**

De geluidhinder van Ditlaar is vergeleken met het onderzoek dat in 1992 is verricht naar de geluidhinder van de zuidelijke woningen van Nieuw Sloten. Dat onderzoek was verricht door de Milieudienst. De Milieudienst kwam tot de volgende bevindingen.

Op 21 juni 1982 heeft de KLM een aanvraag ingediend voor een vergunning ingevolge de Hinderwet ten behoeve van het proefdraaien van vliegtuigmotoren op het platform van hangar 10. Op 25 juni 1991, nr 91-512234, heeft GS van Noord-Holland definitief beschikt op deze aanvraag. Op 12 december 1991, nr 05-91 0708, heeft de Raad van State het schorsingsverzoek afgewezen. Uit de voorschriften van de vergunning blijkt, dat de 55 dB(A)-lijn van Hangar 10 ca 1300 meter ten zuiden van de Nieuw Sloten ligt (zie bijlage 3).

Op 30 augustus 1991 heeft de NVLS een aanvraag ingediend voor een vergunning ingevolge de Wet geluidhinder. Op 7 januari 1992, nr 92-510149, heeft GS definitief beschikt op de aanvraag. Op 19 juni 1992, nr B 05-920208, heeft de Raad van State het schorsingsverzoek afgewezen. Uit de voorschriften bij de vergunning blijkt, dat de 55 dB(A)-lijn van de afgeschermdde proefdraaiplaats ca 1400 meter ten zuiden van de woningen van Nieuw Sloten zal liggen (zie bijlage 4). De 55 dB(A)-lijn van de Holdings mag niet dichterbij dan ca 800 meter ten zuiden van de woningen liggen.

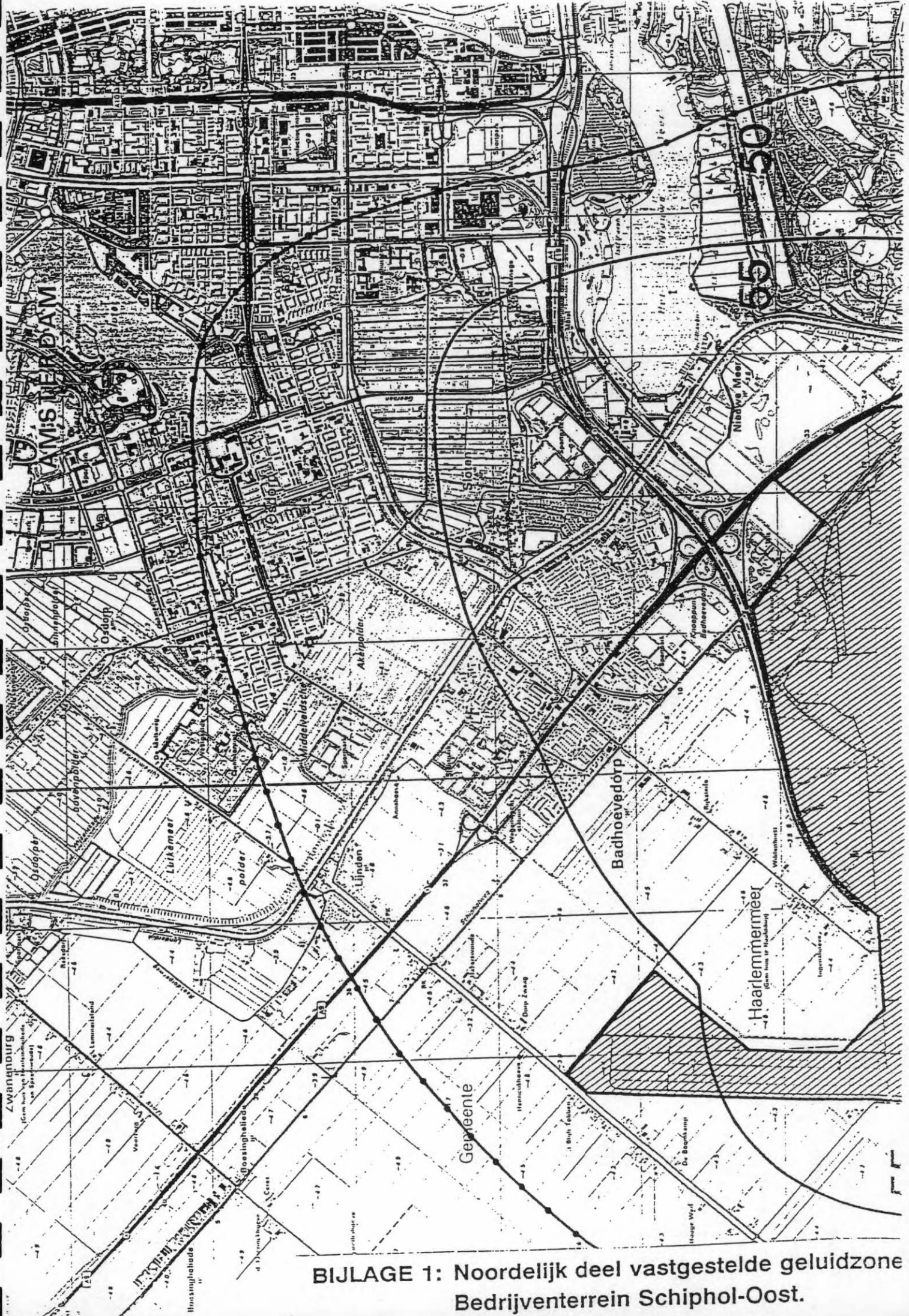
Op 15 maart 1990 heeft Fokker Aircraft b.v. een aanvraag ingediend voor een revisievergunning ingevolge de Wet geluidhinder. Op 4 april 1991, nr 91-511244, heeft G.S definitief beschikt op de aanvraag. Uit de geluidsvoorschriften bij de vergunning blijkt, dat de woningen van Nieuw Sloten buiten de 50 dB(A) contour liggen. De fabriek Fokker is overigens geruime tijd gesloten.

Deze geluidsbronnen zijn vrijwel nooit gelijktijdig actief. De cumulatie is daarom buiten beschouwing gelaten.

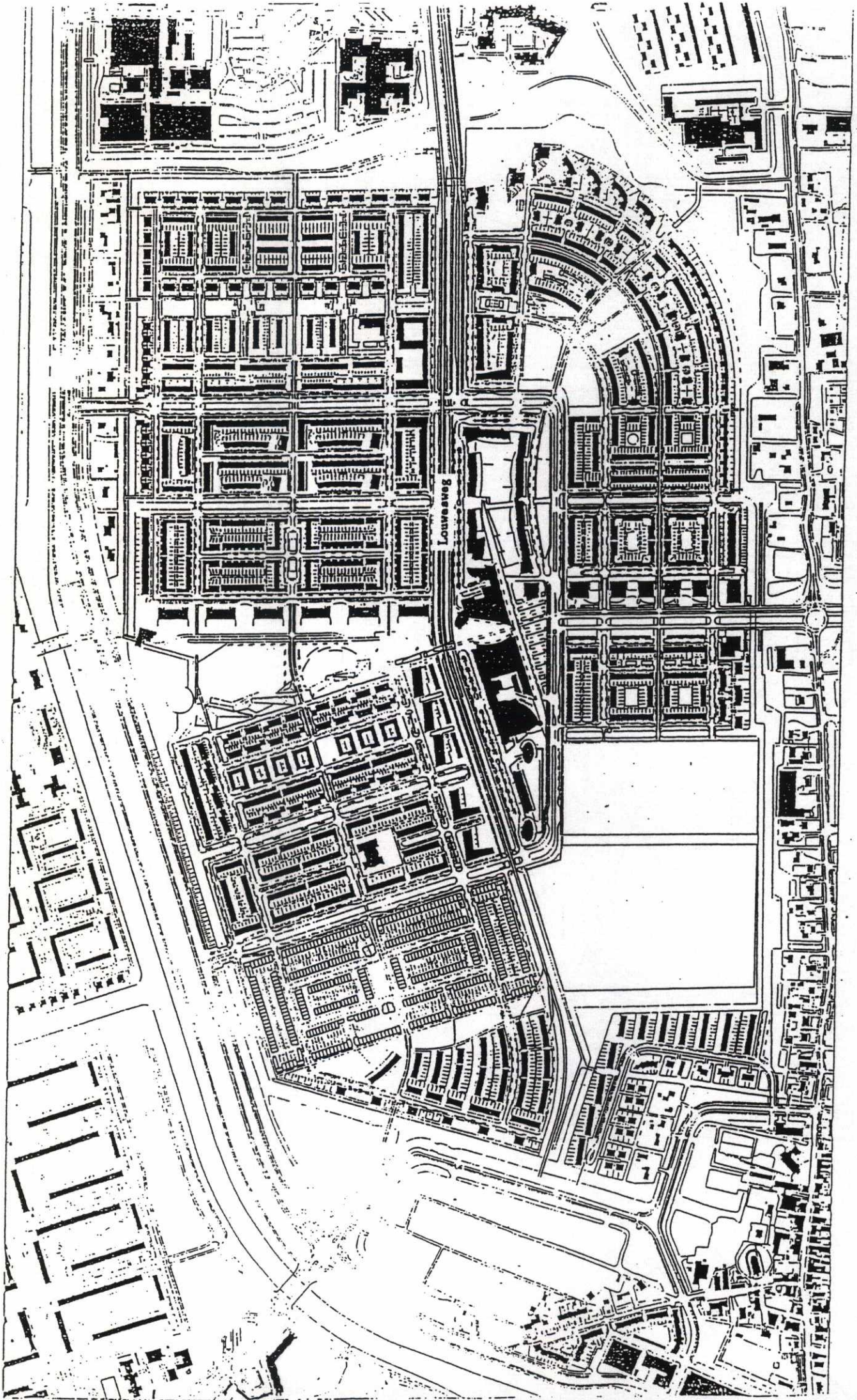
## Conclusie

Uit deze vergunningen blijkt dat vanwege Schiphol de geluidsbelasting van de woningen van Ditlaar nooit hoger kan worden dan 52 dB(A).

Het is nodig dat het dagelijks bestuur van het stadsdeel Gedeputeerde Staten van Noord-Holland verzoekt een hogere geluidswaarde van 52 dB(A) vast te stellen om de bouw van de nieuwe woningen mogelijk te maken.

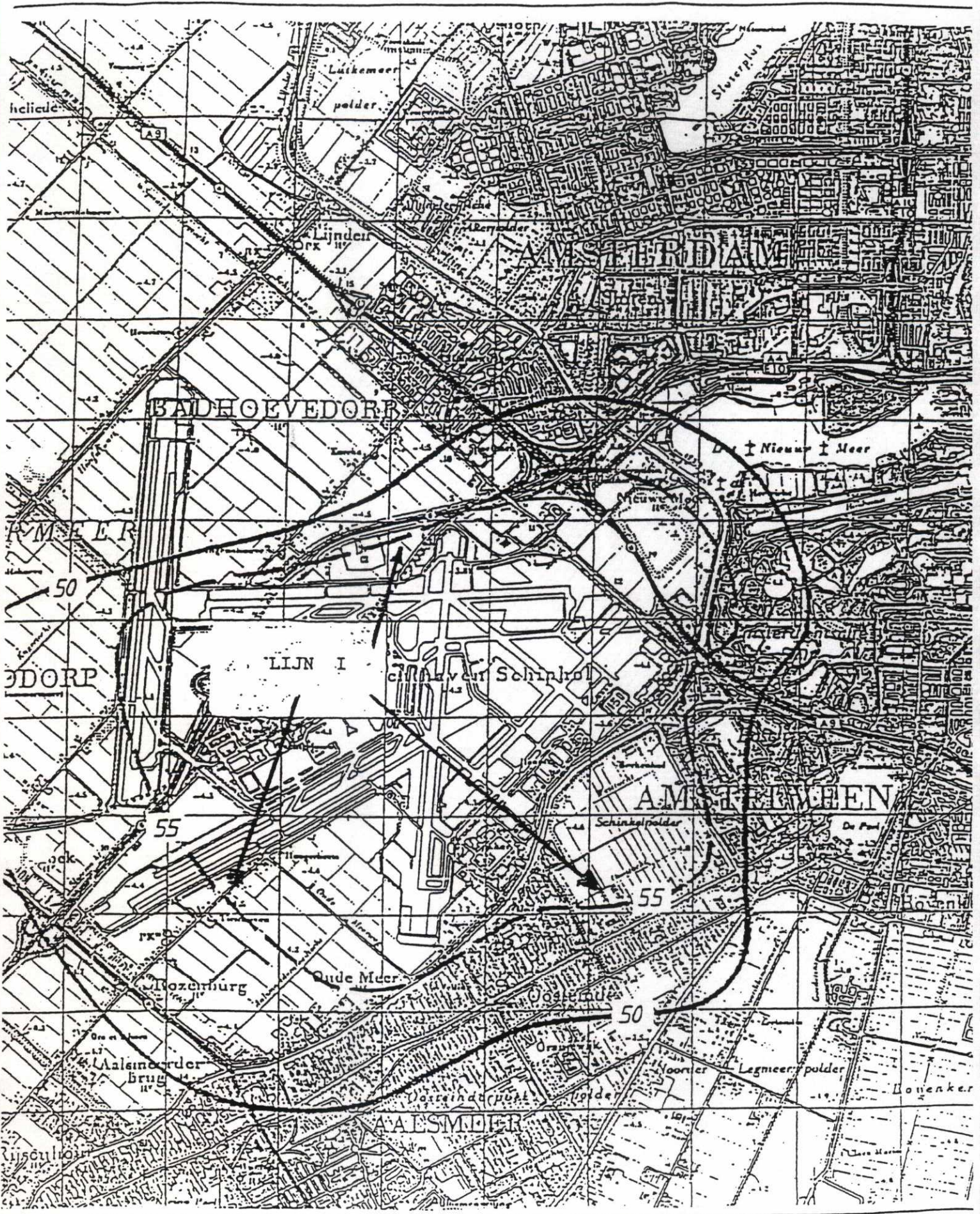


BIJLAGE 1: Noordelijk deel vastgestelde geluidzone  
 Bedrijventerrein Schiphol-Oost.



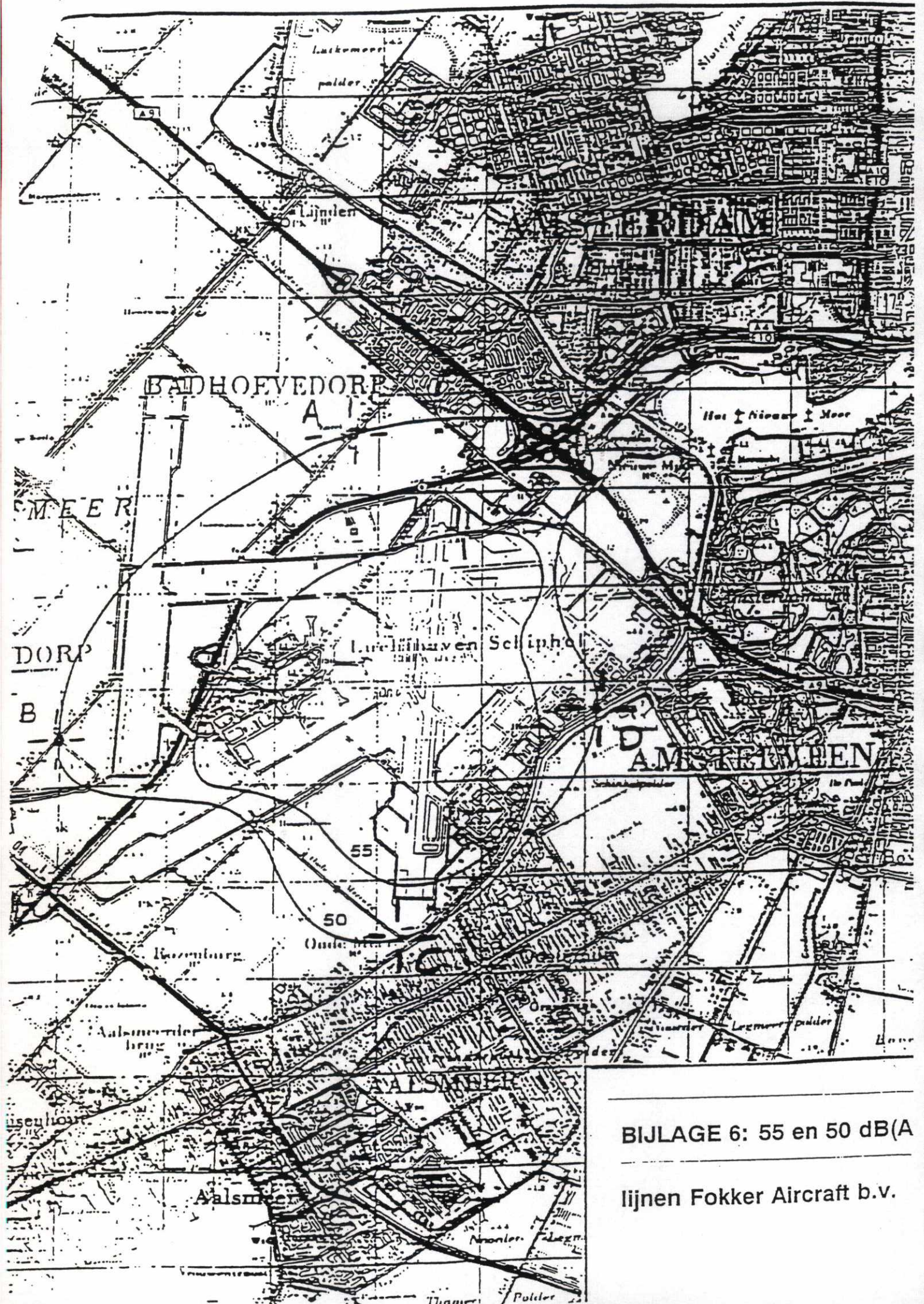
BIJLAGE 2: Plankaart Tuinwoningstad Sloten





BIJLAGE 4: 55 en 50 dB(A) lijnen afgeschermd  
proefdraaiplaats.





BIJLAGE 6: 55 en 50 dB(A)

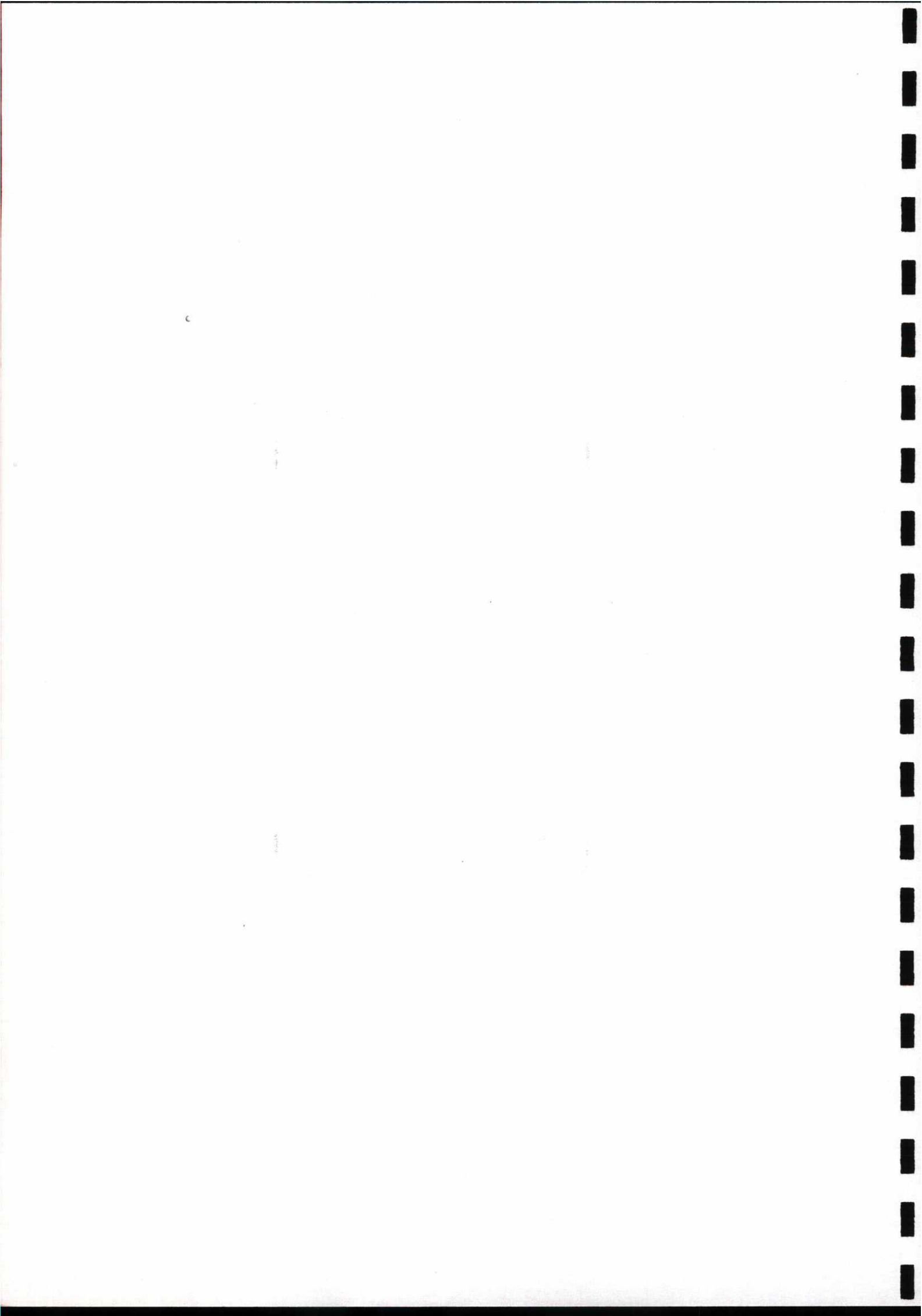
lijnen Fokker Aircraft b.v.

AKOESTISCH ONDERZOEK

Bestemmingsplan Ditlaar 2001

Stadsdeel Slotervaart/Overtoomseveld

Opdrachtgever : stadsdeel Slotervaart/Overtoomseveld  
Uitvoerder : Dienst Ruimtelijke Ordening  
Team Wonen, Voorzieningen en Milieu  
5.1.2.e  
Datum : 10-1-2003



## Inleiding

Het bestemmingsplan Ditlaar 2001 ligt ten noorden van de weg Ditlaar ter plaatse van het kruispunt met de Vrije Geer. Het doel van het bestemmingsplan is een stedenbouwkundig kader te bieden voor de ontwikkeling van een concreet bouwinitiatief op het perceel Ditlaar 10/10A en mogelijk toekomstige ontwikkelingen op de twee naastgelegen percelen. Het bouwinitiatief betreft de bouw van vier vrijstaande woningen. Voor dit plan wordt gestreefd naar het verlenen van een bouwvergunning voor de vier woningen middels een procedure volgens artikel 19 lid 1 van de WRO, waarbij het bestemmingsplan als ruimtelijke onderbouwing zal dienen.

Het bestemmingsplan ligt in de geluidszones van de wegen Ditlaar en de Vrije Geer en in de industrielawaaizone van Schiphol. De laatste zone is niet de zone van het vliegverkeer maar van het geluid van proefdraaiende vliegtuigen.

Het stadsdeel heeft de dienst Ruimtelijke Ordening verzocht de geluidhinder van het bestemmingsplan te onderzoeken en de resultaten te toetsen aan de normen die zijn vermeld in de Wet geluidhinder.

## Verkeerslawaaai

### Normstelling

Volgens de Wet geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde van nieuwe woningen in de zone van een bestaande weg 50 dB(A). Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsreducerende maatregelen zijn redelijkerwijs niet of onvoldoende mogelijk, kan het dagelijks bestuur van het stadsdeel de gemeenteraad verzoeken een hogere geluidswaarde vast te stellen tot een maximum 65 dB(A) voor het lawaai van een stedelijke weg.

In de Wet geluidhinder is bepaald dat woningen in principe een geluidsluwe gevel moeten krijgen waaraan verblijfsruimten zoals slaapkamers kunnen worden gerealiseerd.

In het Bouwbesluit is bepaald dat het geluidsniveau in de nieuwe woningen niet hoger mag worden dan 35 dB(A).

## Verkeersintensiteiten

### Ditlaar tussen Vrije Geer en Sloterweg

Spitsuurintensiteit (16.00-18.00 uur): 1500

Etmaal : 9450

Percentage vrachtverkeer: 3

Gemiddelde nachtuurintensiteit

Motoren : 0.9

lichte m.v.t. : 92

middelzware m.v.t. : 2.1

zware m.v.t. : 0.7

bussen : 1.2

### Vrije Geer tussen Langsom en Ditlaar

Spitsuurintensiteit (16.00-18.00 uur): 1200

Etmaal : 7560

Percentage vrachtverkeer: 3

Gemiddelde nachtuurintensiteit

Motoren : 0.7

lichte m.v.t. : 73

middelzware m.v.t. : 1.7  
zware m.v.t. : 0.6  
bussen : 1.2

#### Overige invoergegevens

Verkeerssnelheid : 50 km/uur  
Wegdek : glad asfalt  
Weghoogte : 0 meter  
Afstand weg as Ditlaar-bebouwingsgrens : 26 meter  
Afstand weg as Vrije Geer-bebouwingsgrens : 45 meter

#### **Resultaten van het onderzoek**

Geluidhinder Ditlaar : 54 dB(A)  
Geluidhinder Vrije Geer : 50 dB(A)

De vermelde geluidswaarden zijn de conform artikel 103 Wet geluidhinder gecorrigeerde waarden. Volgens dit artikel mag 5 dB(A) van de berekende geluidswaarden worden afgetrokken omdat volgens de verwachting de auto's stiller zullen worden.

De waarden zijn berekend ten behoeve van de toetsing aan de Wet geluidhinder. De gevelisolatie wordt gebaseerd op een berekening waarbij het geluid van de diverse geluidsbronnen bij elkaar wordt opgeteld.

#### **Conclusies**

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt in geringe mate door het verkeerslawaai van de Ditlaar overschreden. Wanneer de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen volgens de Wet geluidhinder maatregelen getroffen te worden om deze overschrijding tegen te gaan.

Gezien de geringe overschrijding wegen de nadelen van ingrijpende maatregelen zoals plaatsing van schermen of de aanleg van 2 laags Zoab, niet op tegen het voordeel van een lagere geluidsbelasting. Wellicht dat invoering van een 30 km/uur regiem een mogelijkheid is.

Wanneer hier niet toe wordt besloten, dient het dagelijks bestuur van het stadsdeel de gemeenteraad te verzoeken hogere geluidswaarden aan te vragen om de bouw van de nieuwe woningen mogelijk te maken.

De hogere waarden kunnen worden aangevraagd op grond van artikel 2 lid 2 onder b ten 4<sup>e</sup> van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Volgens dit artikel kan de aangevraagde hogere waarde worden vastgesteld omdat de woningen een open plaats tussen aanwezige bebouwing gaan opvullen.

## Industrielawaai

### Inleiding

Bij koninklijk Besluit van 20 augustus 1992, no 92.007429, is de geluidszone rond het bedrijventerrein Schiphol-oost vastgesteld. Deze geluidszone geldt voor het industrielawaai van Schiphol dat wordt veroorzaakt door het proefdraaien. Deze zone moet worden beschouwd als een aandachtsgebied.

De geluidscontour is gebaseerd op een "vrije veldsituatie" zonder rekening te houden met afscherming van gebouwen of dijken.

Wanneer woningen worden geprojecteerd in een zone, moet worden onderzocht wat de werkelijk optredende geluidsbelasting zal worden. Het resultaat van dit onderzoek wordt getoetst aan de normen die in de Wet geluidhinder zijn vermeld.

### Normstelling

De voorkeursgrenswaarde van industrielawaai bedraagt 50 dB(A). Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsbeperkende maatregelen zijn niet of onvoldoende mogelijk, kan het stadsdeel een hogere grenswaarde aanvragen van maximaal 55 dB(A). Wanneer de geluidszone gemeentegrensoverschrijdend is, hetgeen het geval is met de geluidszone Schiphol-oost, kan de hogere waarde worden aangevraagd bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

### Resultaten van het onderzoek

De geluidhinder van Ditlaar is vergeleken met het onderzoek dat in 1992 is verricht naar de geluidhinder van de zuidelijke woningen van Nieuw Sloten. Dat onderzoek was verricht door de Milieudienst. De Milieudienst kwam tot de volgende bevindingen.

Op 21 juni 1982 heeft de KLM een aanvraag ingediend voor een vergunning ingevolge de Hinderwet ten behoeve van het proefdraaien van vliegtuigmotoren op het platform van hangar 10. Op 25 juni 1991, nr 91-512234, heeft GS van Noord-Holland definitief beschikt op deze aanvraag. Op 12 december 1991, nr 05-91 0708, heeft de Raad van State het schorsingsverzoek afgewezen. Uit de voorschriften van de vergunning blijkt, dat de 55 dB(A)-lijn van Hangar 10 ca 1300 meter ten zuiden van de Nieuw Sloten ligt (zie bijlage 3).

Op 30 augustus 1991 heeft de NVLS een aanvraag ingediend voor een vergunning ingevolge de Wet geluidhinder. Op 7 januari 1992, nr 92-510149, heeft GS definitief beschikt op de aanvraag. Op 19 juni 1992, nr B 05-920208, heeft de Raad van State het schorsingsverzoek afgewezen. Uit de voorschriften bij de vergunning blijkt, dat de 55 dB(A)-lijn van de afgeschermdde proefdraaiplaats ca 1400 meter ten zuiden van de woningen van Nieuw Sloten zal liggen (zie bijlage 4). De 55 dB(A)-lijn van de Holdings mag niet dichterbij dan ca 800 meter ten zuiden van de woningen liggen.

Op 15 maart 1990 heeft Fokker Aircraft b.v. een aanvraag ingediend voor een revisievergunning ingevolge de Wet geluidhinder. Op 4 april 1991, nr 91-511244, heeft G.S definitief beschikt op de aanvraag. Uit de geluidsvoorschriften bij de vergunning blijkt, dat de woningen van Nieuw Sloten buiten de 50 dB(A) contour liggen. De fabriek Fokker is overigens geruime tijd gesloten.

Deze geluidsbronnen zijn vrijwel nooit gelijktijdig actief. De cumulatie is daarom buiten beschouwing gelaten.

## **Conclusie**

Uit deze vergunningen blijkt dat vanwege Schiphol de geluidsbelasting van de woningen van Ditlaar nooit hoger kan worden dan 52 dB(A).

Het is nodig dat het dagelijks bestuur van het stadsdeel Gedeputeerde Staten van Noord-Holland verzoekt een hogere geluidswaarde van 52 dB(A) vast te stellen om de bouw van de nieuwe woningen mogelijk te maken.

## Verslag hoorzitting concept-ontheffingsverzoek, 17 december 2001

### Verslag hoorzitting ontheffingsverzoek:

5.1.2.e licht de bedoeling van de hoorzitting toe. Aangezien alleen bij Ditlaar nieuwe woningen worden toegestaan, gaat het alleen om dit gebied.

5.1.2.e

Als een nog vast te stellen bestemmingsplan de mogelijkheid biedt tot nieuwbouw van woningen, is het stadsdeelbestuur volgens de wet (Wet geluidhinder en besluiten op basis van deze wet) verplicht om een akoestisch onderzoek te doen naar verkeerslawaai, industrielawaai en raillawaai. Vliegtuiglawaai wordt op een andere manier geregeld en is in deze hoorzitting niet aan de orde. Raillawaai is voor het plangebied niet aan de orde, aangezien geen spoor in de directe nabijheid van de wijk ligt.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde voor geluidhinder door verkeers- en industrielawaai wordt overschreden. Het geluidsniveau blijft echter onder de 65 dB(A) (verkeer) en de 55 dB(A) (industrie).

De wet maakt het in een dergelijk geval mogelijk om ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te vragen.

Wel moet er worden gekeken naar mogelijkheden om het geluidsniveau te beperken. Dit is gedaan voor het gebied.

- Wat betreft verkeerslawaai:  
Gebleken is dat geluidswering (door bijvoorbeeld geluidsschermen) en/of ingrepen in de verkeersstructuur om technische redenen niet mogelijk zijn.
- Wat betreft industrielawaai: het industrielawaai voor Ditlaar wordt veroorzaakt door aan Schiphol verbonden industrie (het gaat hier niet om vliegverkeer, maar om het proefdraaien van vliegtuigmotoren). Aanpassingen van dit industriegebied behoort gezien de hoge kosten niet tot de mogelijkheden.

Tegen een ontheffingsverzoek kan bezwaar worden aangetekend. Een criterium hierbij is dat alleen belanghebbenden bezwaar kunnen aantekenen.

5.1.2.e vraagt of er is gekeken naar de mogelijkheid om een ander (geluidsarm) wegdek te plaatsen.

5.1.2.e meldt dat dit bij een toekomstig wegonderhoud aan de orde zou kunnen komen.

5.1.2.e vraagt of de bewoners van Kortwijk ook belanghebbend zijn.

5.1.2.e antwoordt dat dit het geval is, aangezien de bewoners van Kortrijk er baat bij hebben dat de woningen aan Ditlaar worden gerealiseerd gezien de potentiële geluidswerende werking ervan (geluidshinder van wegverkeer kan hierdoor worden beperkt).

5.1.2.e vraagt waardoor het verkeerslawaai wordt veroorzaakt.

5.1.2.e door het verkeer op de Ditlaar zelf, niet door de A4.

5.1.2.e vult aan dat de A4 buiten een in de wet geregelde minimale afstand ten opzichte van de woningen ligt. Hierdoor is geen geluidsonderzoek naar verkeerslawaai van de A4 nodig.

**Een inspreker** vraagt hoe de geluidswaarde wordt vastgesteld.

5.1.2.e men stelt de verkeersintensiteit voor de komende 10 jaar vast, en berekent op basis hiervan de geluidswaarde bij de woningen.

5.1.2.e vraagt of gekeken is naar het wegdek en de verkeersstromen in het gebied.

5.1.2.e Ten aanzien van het wegdek zijn aanpassingen lastig voor het stadsdeel. Ditlaar ligt net buiten de stadsdeel grens (valt onder Osdorp). In overleg met het stadsdeel Osdorp kunnen aanpassingen in het wegdek worden gemaakt.

Wat betreft verkeersstromen wordt thans een verkeer- en vervoersplan voor heel Amsterdam west uitgewerkt. Op dit moment zijn er echter geen concrete oplossingen om het verkeerslawaai te verminderen.

5.1.2.e vraagt of wordt overwogen verkeersmetingen te houden, en aan de hand hiervan te kijken of de verkeersintensiteit toeneemt.

5.1.2.e meldt dat in het verleden is gebleken dat akoestisch onderzoek op basis van berekeningen erg betrouwbaar is, en vrij nauwkeurig overeenkomt met akoestisch onderzoek op basis van verkeerstellingen.

5.1.2.e stelt de actualiteit van de verkeerstelling voor Ditlaar in twijfel, en zou graag de meest actuele telling ontvangen.

5.1.2.e stelt de vraag of er aanwezigen zijn die een probleem hebben met het ontheffingsverzoek.

5.1.2.e heeft niet zozeer bezwaar tegen het ontheffingsverzoek, maar wel tegen nieuwbouw van woningen aan Ditlaar. Hij ziet geluidshinder als een extra reden om geen nieuwbouw toe te laten.

5.1.2.e sluit de avond en bedankt de aanwezigen voor hun komst.

## Bijlage 5: Verslag inspraakavond bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001, 17 december 2001

### Aanwezig:

Stadsdeel Slotervaart - Overtoomse Veld:

- 5.1.2,e (voorzitter)
- 5.1.2,e (jurist)
- 5.1.2,e (jurist)

Bureau Van Riezen:

- 5.1.2,e
- 5.1.2,e

Insprekers: 108 (zie bijlage)

\*\*\*

Onderstaand verslag is een uitgebreide samenvatting van wat is gezegd, maar bevat geen letterlijke weergave daarvan. Aan de aanwezigen is verzocht bij het geven van een mondelinge reactie hun naam te vermelden, welke vervolgens is opgenomen in het verslag. Als een spreker geen naam heeft vermeld is in dit verslag volstaan met "een spreker".

\*\*\*

5.1.2,e opent de avond en heet de aanwezigen welkom. Hij legt de bedoeling van de inspraakavond uit en stelt de aanwezigen voor. Voor de pauze wordt een inspraakavond gehouden naar aanleiding van het concept-ontwerp van bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001, dat nu ter inzage ligt. Na de pauze wordt een hoorzitting gehouden over het ontheffingsverzoek geluidhinder, dat voor de in het bestemmingsplan toegestane nieuwbouw van woningen aan de Ditlaar noodzakelijk is.

5.1.2,e geeft een toelichting op het concept-ontwerp van bestemmingsplan Nieuw Sloten. Het plangebied van het bestemmingsplan omvat een deel van Nieuw Sloten. Het noordoostelijke deel valt buiten dit plan, omdat daarvoor in 1999 al een bestemmingsplan is vastgesteld. In het bestemmingsplan Nieuw Sloten 2001 wordt het huidige gebruik vastgelegd. Dit is nodig omdat het plan dat momenteel geldt sterk verouderd is, en voor een groot deel van het gebied de bestemming "tuinderijen" voorschrijft. Hierdoor kunnen er op grond van het huidige bestemmingsplan momenteel geen bouwvergunningen worden verleend. In het nieuwe bestemmingsplan wordt woningvergroting daar waar mogelijk toegestaan. Bij het wel of niet toestaan van woningvergroting in het concept bestemmingsplan zijn de volgende argumenten gehanteerd:

- woningvergroting mag niet leiden tot een vermindering van de architectonische eenheid;
- woningvergroting mag niet leiden tot een te hoge bebouwingsdichtheid. Uitgangspunt hierbij is echter dat bouwen in hoge dichtheden niet altijd onwenselijk hoeft te zijn.
- Uitgangspunt in het algemeen is dat indien woninguitbreiding niet wordt toegestaan, hier een goede reden voor moet zijn;

Tijdens deze inspraakavond wordt aan de bewoners gevraagd om hun mening te geven over het bestemmingsplan. Het is niet de bedoeling om per woning een discussie te voeren over wat is toegestaan. De aangewezen manier hiervoor is namelijk het sturen van een schriftelijke reactie naar het stadsdeel. Dit kan gedurende de periode dat het concept-ontwerp bestemmingsplan ter inzage ligt, in de periode van 6 december j.l. tot en met 12 januari a.s.

Vervolgens wordt een korte toelichting gegeven op wat in het bestemmingsplan geregeld wordt, en welke procedure wordt gevolgd bij het opstellen van een bestemmingsplan.

In een bestemmingsplan wordt bijvoorbeeld niet geregeld welke kleur verf er moet worden gebruikt voor een woning. Wel worden zaken geregeld als bouwhoogten en bouwvolumes.

- Het concept-ontwerp van bestemmingsplan Nieuw Sloten ligt zoals hiervoor gememoreerd tot 12 januari ter inzage. Gedurende deze periode kunnen schriftelijke reacties naar het stadsdeel worden verstuurd.

- De schriftelijke reacties en de reacties die tijdens deze inspraakavond naar voren komen worden meegenomen bij het opstellen van een ontwerp-bestemmingsplan. Dit ontwerp is naar verwachting begin maart gereed. Opgemerkt wordt dat deze toezegging onder voorbehoud geschiedt, omdat het opstellen van het ontwerp naar aanleiding van de reacties mogelijk meer tijd dan gepland in beslag neemt;
- Nadat het ontwerp bestemmingsplan is opgesteld, wordt deze nogmaals ter inzage gelegd. Hiervan wordt bericht gegeven in de Westerpost, Amsterdams Dagblad en Staatscourant. Gedurende de periode dat het bestemmingsplan ter inzage ligt, kunnen bewoners opnieuw schriftelijke zienswijze sturen naar het stadsdeel. In het algemeen kunnen alleen degenen die zienswijze hebben ingediend kunnen later bedenkingen indienen bij de provincie. Een en ander wordt aangegeven in de bekendmakingen in de kranten.
- Op zijn vroegst in juni wordt het bestemmingsplan vastgesteld. Bewoners die hun zienswijze naar voren hebben gebracht, kunnen tegen de vaststelling bezwaar, de wet spreekt over bedenkingen, indienen bij de provincie Noord-Holland. Ook is er daarna nog hoger beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

5.1.2.e geeft een toelichting op de werking van het bestemmingsplan aan de hand van een uitsnede van de plankaart.

**Een inspreker** vraagt of het bestemmingsplan de bestaande situatie vastlegt, of bepaald wat is toegestaan.

5.1.2.e antwoordt dat het bestemmingsplan zowel de bestaande situatie vastlegt als aangeeft wat is toegestaan.

Opgemerkt wordt dat bij het wel of niet toestaan van bijvoorbeeld een opbouw op een woning niet alleen wordt gekeken naar de woning zelf, maar ook naar de relatie van de woning tot de omgeving.

**Een inspreker** merkt op dat dit nog niet aangeeft waarom opbouw bij bepaalde woningen niet is toegestaan.

5.1.2.e refereert aan een voorbeeld op de plankaart. De woning heeft hier een schuin dak. Architectonisch gezien is een vergroting van deze woningen tot bijvoorbeeld 6 meter hoog met een plat dak niet wenselijk.

**Een inspreker** vult aan dat een opbouw in het voorbeeld ook niet gewenst is in verband met zonnecellen, die door de opbouw meer in de schaduw komen.

**Een inspreker** vermoedt dat het aantal bouwlagen voor een woning uit het voorbeeld niet klopt. Er staat 6 meter (2 bouwlagen), terwijl het betreffende huis 9 meter hoog is.

5.1.2.e antwoordt dat het hier om een bijzondere bouwlaag gaat (een schuin dak). Dit is met een nadere aanduiding (een symbool op de plankaart) toegestaan.

**Een inspreker** is van mening dat de waarde van woningen zal gaan dalen waar geen opbouw is toegestaan, en zal stijgen waar wel een opbouw is toegestaan.

5.1.2.e merkt op dat in de vragenronde de bewoners in de gelegenheid worden gesteld om vragen te stellen, zodat dit gestructureerd per onderwerp kan.

5.1.2.e stelt voor om per onderwerp/gebied alle vragen gestructureerd te beantwoorden.

5.1.2.e vermeldt dat hij ook bij eerdere inspraakavonden (over andere onderwerpen) aanwezig was. Hij is van mening dat de timing van de terinzagelegging van het concept-ontwerp bestemmingsplan ongelukkig is, onder meer in verband met de kerstdagen. Hij zou graag zien dat er rekking komt in de 4 weken terinzagelegging.

5.1.2.e kan zich voorstellen dat de periode wellicht ongelukkig is, dit is echter altijd voor iemand het geval. Hiermee is echter al rekening gehouden door de periode van terinzagelegging op te rekken tot ruim 5 weken.

**Een inspreker** merkt op dat hij het plan goed vindt. Hij heeft wel een fout geconstateerd in een verwijzing op de plankaart naar een artikel in het bestemmingsplan; In de legenda van de plankaart wordt bij de nadere aanduiding "dakopbouw toegestaan" abusievelijk verwezen naar "artikel 3 lid 6" van de voorschriften. Dit moet zijn: "artikel 3 lid 7".

5.1.2.e merkt op dat het inderdaad een foutieve verwijzing betreft. De fout zal worden gecorrigeerd in het ontwerp van het bestemmingsplan.

5.1.2.e geeft aan het niet eens te zijn met het voorstel in het bestemmingsplan om dakopbouw toe te staan in de hofjes gelegen aan het Liedekerkeplantsoen. Door de eventuele realisatie van dakopbouwen komt er minder zonlicht in de woningen, dit is namelijk nu al gering. Bovendien wordt de situatie gewijzigd ten opzichte van het moment dat de huidige bewoners de woningen hebben gekocht. Het gaat hier om alle woningen met even nummers van het Liedekerkeplantsoen.

Een inspreker refereert aan de opmerking van 5.1.2.e en merkt op dat er wel meer veranderingen zijn geweest, zoals het realiseren van dakkapellen. De omgeving verandert nu eenmaal.

5.1.2.e vraagt of er een schaduwmeting is uitgevoerd voor het Liedekerkeplantsoen (in verband met een eventuele opbouw).

5.1.2.e vult aan dat een opbouw betekent dat er 1 uur minder zon per dag minder kan toetreden tot woningen.

Een inspreker is het niet eens met het concept bestemmingsplan, in verband met het toestaan van een opbouw op de patiowoningen.

- door de opbouw ontstaat inkijk, de privacy wordt aangetast;
- zonlichttoetreding neemt af;
- woningen komen te dicht op elkaar te staan;
- het uitzicht neemt af;
- de architectuur wordt aangetast;
- de woningen (zonder dakopbouw) nemen in waarde af;

Ze is van mening dat er geen dakopbouwen op patiowoningen mogen komen, en bewoners van deze woningen maar moeten verhuizen als ze een grotere woning willen.

5.1.2.e neemt kennis van deze argumenten.

Een inspreker merkt op dat de bewoners van patio's niet bewust hebben gekozen voor een kleine woning, maar al blij waren met het feit dat ze überhaupt een woning konden krijgen. Het punt is volgens hem dat bij sommige woningen wel een opbouw mogelijk is, en bij andere woningen niet.

5.1.2.e geeft te kennen blij te zijn met het bestemmingsplan. Wel hebben enkele woningen in de huidige situatie al weinig zonlicht, en zal dit door het toestaan van dakopbouw aan de voorzijde van de patiowoningen nog meer afnemen. Als alternatief noemt ze de mogelijkheid om een opbouw aan de achterzijde toe te staan (op de achtergelegen bouwlaag van 3 meter hoog).

5.1.2.e refereert aan de woningen ten oosten van de Schaarbeekstraat. Deze woningen zijn al 9 meter hoog, en krijgen zijns inziens volgens het bestemmingsplan ook nog een opbouw. Dit verhoudt zich niet met het niet toestaan van opbouw elders in de wijk.

5.1.2.e merkt op dat de betreffende woningen volgens het bestemmingsplan maximaal 9 meter hoog mogen zijn (6 meter + een opbouw). De verwarring is echter begrijpelijk, aangezien de hoogte van deze woningen op een andere manier is ingetekend op de plankaart dan in de meeste andere gevallen. Dit om redenen van leesbaarheid van de kaart.

5.1.2.e vraagt wat er aan opbouw gerealiseerd mag worden op o.a. het Zichemplein.

5.1.2.e stelt voor eerst het gebied gelegen aan de Knokkestraat en de Schaarbeekstraat af te handelen, zodat de discussie ordelijk verloopt.

5.1.2.e woont aan de 5.1.2.e en zou graag ook de mogelijkheid tot dakopbouw zien bij haar woning. Ze kijkt zelf in de huidige situatie al tegen het dak van de burens aan.

Een inspreker vraagt op bij het opstellen van het concept bestemmingsplan de architect is geraadpleegd. Het Liedekerkeplantsoen krijgt minder lichttoetreding door het toestaan van dakopbouw.

5.1.2.e antwoordt dat er geen architect is geraadpleegd, dat kan aan de orde komen bij een eventuele bouwaanvraag. Wel is het plan bekeken door de welstandscommissie. De inspraak is een goed moment om alle belangen te inventariseren.

**Een inspreker** stelt een andere opbouw voor, als alternatief voor de woningen waar in het concept bestemmingsplan geen opbouw is toegestaan (bij de hofjes): op deze woningen zou wel een schuine dakopbouw mogelijk moeten worden gemaakt.

5.1.2.e sluit de discussie over het "zuidwestkwadrant" van het plangebied, en vraagt naar reacties met betrekking tot overige gebieden.

5.1.2.e is van mening dat er door het wel/niet toestaan van dakopbouw een waardevermeerdering respectievelijk een waardevermindering ontstaat. Een woonblok is bovendien een andere situatie dan een rijtje gezinswoningen.

5.1.2.e woont in een hoekwoning met een dakterras (5.1.2.e at), en is van mening dat de mogelijkheid tot opbouw hier niet wenselijk is.

5.1.2.e merkt op dat het toestaan van dakopbouw in het bestemmingsplan suggereert dat dit ook overal gerealiseerd wordt. In praktijk kunnen er echter "gaten" vallen.

5.1.2.e merkt op dat niemand verplicht is gebruik te maken van de mogelijkheid tot uitbreiding, het wordt alleen mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

**Een inspreker** vraagt of er is gedacht aan een aanvaardbaar alternatief voor woningen waar een opbouw op een patiowoning niet is toegestaan.

5.1.2.e woont aan 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e en stelt voor een nieuwe dakopbouw te ontwerpen voor de "hofjes", zodanig dat de hoekwoningen en de woningen waar in het concept-ontwerp geen dakopbouw is toegestaan (de eerste 3 woningen in deze hofjes en de woningen aan het Watermaalpad) alsnog kunnen besluiten tot een dakopbouw.

5.1.2.e beantwoordt de vragen door de discussie te resumeren: er spelen tegenstrijdige belangen. Het toestaan van een dakopbouw heeft zowel voordelen als nadelen, welke deze avond beide naar voren zijn gekomen. Het is aan het stadsdeel om een afweging te maken tussen deze voor- en nadelen, en deze keuze in een ontwerp-bestemmingsplan te verwerken. Bewoners die het niet eens zijn met het ontwerp-bestemmingsplan, kunnen altijd bezwaar indienen.

5.1.2.e heeft namens de bewoners van de 5.1.2.e (de onevennummers tussen de Brusselsingel en het Liedekerkeplantsoen) handtekeningen verzameld voor de opbouw op woningen. Hierover heeft reeds overleg plaatsgevonden met dhr. Brederode van het stadsdeel.

5.1.2.e geeft aan bekend te zijn met deze wens van de bewoners.

**Een inspreker** vraagt of, indien geen opbouw op een woning mogelijk is, dan wel een opbouw op de keuken plaats mag vinden.

**Een inspreker** merkt op dat de bewoners van de patiowoningen aan de Schaarbeekstraat alleen zelf hinder ondervinden bij een dakopbouw. Dakopbouw zou daarom moeten worden toegestaan.

5.1.2.e geeft aan dat hier naar wordt gekeken.

5.1.2.e woont aan een hoekwoning aan de 5.1.2.e Hij merkt op dat in het huidige concept de woning aan de achterkant gedeeltelijk mag worden verhoogd. De bewoners willen echter graag 2 extra bouwlagen kunnen realiseren. Hierdoor wordt geen hinder veroorzaakt gezien het feit dat alle bedoelde woningen zijn gesitueerd in één blok. Als argument voor woninguitbreiding wordt tevens aangedragen dat gezinnen met kinderen de buurt uit zouden trekken, als er niet in ruime woningen wordt voorzien. Ook zouden de 2 extra bouwlagen kunnen fungeren als geluidsisolatie voor bestaande woningen, wat betreft verkeerslawaai

vanaf de A4. 5.1.2.e heeft de wensen van de bewoners op papier gezet, samen met een handtekeninglijst. Hierover heeft reeds overleg plaatsgevonden met dhr. Brederode van het stadsdeel.

5.1.2.e merkt op dat in het concept-bestemmingsplan het begrip "woonwagen" in de definitielijst ontbreekt.

Hiermee samenhangend geeft ze te kennen graag uitleg te hebben over de lijst met toegelaten bedrijven (Staat van Inrichtingen), en of er in het woonwagenkamp ook bedrijven kunnen worden gerealiseerd.

5.1.2.e geeft aan dat het begrip "woonwagen" zal worden opgenomen in de definities. Bedrijven zijn niet toegestaan in het woonwagenkamp. Opgemerkt wordt dat in de bijlage van de toelichting van het bestemmingplan uitleg wordt gegeven over de lijst met toegelaten bedrijven.

**Een inspreker** vraagt of een eventueel bezwaar tegen het bestemmingsplan een schorsende werking heeft.

5.1.2.e antwoordt dat een bezwaar geen schorsende werking heeft. Een bestemmingsplan is pas geldig als er geen rechtsmogelijkheden meer tegen open staan, zoals bezwaar bij de provincie en beroep bij de Raad van State).

Tevens kan er volgens de wet geanticipeerd worden op een nog vast te stellen bestemmingsplan, door met behulp van een vrijstellingsprocedure een bouwvergunning te verlenen. Het stadsdeel kijkt echter wel of er over dit onderwerp bezwaar is gemaakt tegen het bestemmingsplan.

Ook tegen de vrijstellingsprocedure zelf kan bezwaar worden aangetekend.

5.1.2.e woont aan de 5.1.2.e Opbouwen van woningen achter de middelhoogbouw levert naar haar mening problemen op door:

- horizonvervuiling;
- aantasting van privacy van hoekwoningen;
- door gedeeltelijke bebouwing (met hoeft immers geen gebruik te maken van de mogelijkheden van het bestemmingsplan) gaat de architectonische eenheid verloren;
- gesloten blokken leveren extra lawaai op door weerkaatsing van geluid;
- waardevermindering van de woningen.

5.1.2.e vraagt of er een schriftelijk rapport is over het effect van dakopbouw voor bezonning, en geeft te kennen deze graag van het stadsdeel te ontvangen. Afgevraagd wordt waarom er geen serres worden toegestaan in plaats van dakopbouw.

5.1.2.e meldt dat, aangezien de woningen in "caree-vorm" zijn gebouwd, hier geen opbouw toegestaan moet worden. Er kan dan namelijk nog minder licht toetreden, en er ontstaat (door weerkaatsing) meer geluidsoverlast. Hij is van mening dat deze vorm van bouwen achterhaald is, en niet sociaal.

5.1.2.e woont eveneens aan de 5.1.2.e en is van mening dat de geluidsoverlast toeneemt door de dakopbouw, en door het wel/niet toestaan van dakopbouw verschillen in woningprijzen zullen ontstaan.

5.1.2.e geeft aan dat de genoemde argumenten worden meegenomen, en dat bovendien nog bezwaar kan worden aangetekend tegen het bestemmingsplan.

5.1.2.e woont aan de 5.1.2.e en heeft een woning met een "zadeldak". Ze zou graag aan de achterzijde van de woning de gevel recht doortrekken over de tweede bouwlaag, en dat daarboven een dakterras mogelijk is. Alle bewoners van de Vorrseelaarstraat zijn het hiermee eens.

5.1.2.e woont eveneens aan de 5.1.2.e en wil weten of het toegestaan is de inpandige hal (entree) door te trekken.

5.1.2.e antwoordt dat dit in het concept-bestemmingsplan is toegestaan. De vraag over het doortrekken van de tweede bouwlaag zal worden meegenomen.

5.1.2.e (dorpsraad Sloten) refereert aan de mogelijkheid tot nieuwbouw van woningen aan de Ditlaar in het concept bestemmingsplan. Hij is van mening dat de betreffende percelen in de huidige situatie een hoge landschappelijke waarde hebben. Bovendien betekent het toelaten van nieuwbouw van woningen een verandering ten opzichte van het vigerende plan, waarin lintbebouwing is toegestaan.

5.1.2.e geeft aan dat het inderdaad een verandering betreft ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

5.1.2.e constateert dat de nieuwbouw van 4 woningen volgens de bestemmingsplankaart in de nabijheid van een gasleiding wordt gesitueerd, en vraagt zich af of de bouwvergunningen uit het verleden hierdoor ten onrechte zijn verleend.

5.1.2.e geeft aan dat dit mogelijk het geval is.

5.1.2.e vraagt zich tevens af of de regeling in het concept-bestemmingsplan wat betreft het niet toelaten van bebouwing op de locatie waar op de kaart een gasleiding is aangeduid "hard" is.

5.1.2.e bevestigt dit. Herbouw is op deze locatie volgens het concept bestemmingsplan niet mogelijk.

5.1.2.e vraagt hoe de geluidsberekening voor Ditlaar is uitgevoerd, en of dit gebaseerd is op metingen.

5.1.2.e antwoordt dat de wijze van het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is geregeld in de wet. In de wet is bepaald hoe een berekening van geluidhinder moet worden uitgevoerd. Hieraan is voldaan.

5.1.2.e geeft aan graag een kopie te ontvangen van het geluidsonderzoek voor Ditlaar.

5.1.2.e stelt voor om hier na de pauze (hoorzitting ontheffingsverzoek) verder op in te gaan.

5.1.2.e heeft een bedrijf aan de Willebroekstraat 60, dat niet op de plankaart van het concept bestemmingsplan is opgenomen.

5.1.2.e geeft aan dat dit nader wordt bekeken, en zonodig gecorrigeerd.

5.1.2.e vraagt welke mogelijkheden gedupeerden, afgezien van de bestemmingsplanprocedure, nog hebben inzake planschade.

5.1.2.e woont aan 5.1.2.e en meldt dat alleen voor Ditlaar 10/10a nieuwbouw aan de orde is geweest. Hij vraagt zich af waarom nu op alle 3 "eilanden" wordt gebouwd, terwijl dit voorheen niet kon.

5.1.2.e antwoordt dat er voor het stadsdeel geen reden is om vergelijkbare gebieden verschillend te bestemmen.

5.1.2.e is van mening dat hij planschade ondervindt door de nieuwbouw van woningen.

5.1.2.e licht de procedure van planschade toe:

Op basis van de wet (artikel 49 WRO) kan een verzoek tot planschade worden ingediend bij de stadsdeelraad. Dit kan alleen wanneer er sprake is van een verandering van een nieuw bestemmingplan ten opzichte van het oude plan. Planschade wordt echter niet zomaar toegekend. De wet stelt voorwaarden die in de jurisprudentie nader zijn uitgewerkt.

5.1.2.e licht nogmaals de bestemmingsplan procedure toe. Verder geeft hij aan dat nadat het ontwerp van het bestemmingplan ter inzage heeft gelegen, is het mogelijk om vooruitlopend op een vastgesteld bestemmingsplan bouwvergunningen te verlenen (op basis van een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO). Tegen de vrijstellingsprocedure staan bezwaarmogelijkheden open. Het stadsdeel is verplicht om, bij toepassing van een vrijstellingsprocedure, hiervan kennis te geven (in een huis-aan-huisblad, in dit geval de Westerpost).

5.1.2.e vraagt of het mogelijk is vrijstelling te verlenen voor een bouwaanvraag terwijl hierover in het nog niet vastgestelde bestemmingsplan een bezwaar is ingediend.

5.1.2.e meldt dat ook hieraan eisen zijn gesteld, en bovendien tegen zowel de bestemmingsplanprocedure als de vrijstellingsprocedure rechtsmiddelen open staan.

- PAUZE -

(na de pauze: hoorzitting ontheffingsverzoek Ditlaar, zie de bijlage bij het ontheffingsverzoek)

Datum

30 OKT. 2002

Ons kenmerk 2002-39623

Onderwerp

vaststelling hogere waarden industrielawaai, Wet geluidhinder  
t.b.v. nieuwe woningen Ditlaar, best.pl. Nieuw Sloten 2001



Bezoekadres  
Houtplein 33  
Haarlem

Postadres  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem

Tel 5.1.2.e  
Fax 5.1.2.e

Dagelijks Bestuur van het  
stadsdeel Slotervaart/Overtoomseveld  
Postbus 2010  
1000 CA Amsterdam

INGEKOMEN

- 4 NOV. 2002

Slotervaart / Overtoomse Veld

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

Bijlage(n)

Behandeld door

5.1.2.e

Telefoon

5.1.2.e

Uw kenmerk

E-mail

5.1.2.e @noord-holland.nl

VERZONDEN

01 NOV 2002

Geacht bestuur,

Bij brief van 9 oktober 2002, door ons ontvangen op 10 oktober 2002, heeft u ons in het kader van een bestemmingsplanprocedure verzocht om vaststelling van hogere waarden vanwege industrielawaai.

Uw verzoek heeft betrekking op de bouw van zes woningen op een drietal percelen aan de Ditlaar.

De geluidsbelasting vanwege industrielawaai Schiphol zal boven de wettelijke voorkeursgrenswaarde liggen. Uit de in het akoestisch onderzoek vervatte prognoses en berekeningen volgt een geluidsbelasting van 52 dB(A).

Er is sprake van nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen binnen de bebouwde kom, die door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen, zoals bedoeld in artikel 2 lid 2 aanhef en onder c. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen.

De door u gevraagde hogere waarde blijft onder de maximaal te stellen waarde vanwege industrielawaai.

Naar aanleiding van het ontwerpontwerphoofdbeoordelingsverzoek zijn schriftelijke opmerkingen ingediend door:

de Dorpsraad Sloten-Oud Osdorp, 5.1.2.e

U hebt naar onze mening de in deze opmerkingen vervatte bezwaren op aannemelijke wijze weerlegd. Ook heeft u adressanten van die weerlegging op de hoogte gebracht.

Wij delen uw mening dat hier sprake is van een situatie waarin het toepassen van bronmaatregelen niet goed mogelijk is. Ook maatregelen in de zone zijn vanuit

stedenbouwkundig, landschappelijk of financieel oogpunt niet aanvaardbaar.

De Regionale Inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne is van uw verzoek in kennis gesteld en in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

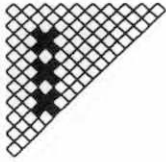
Daar uw verzoek, gezien het bovenstaande, voldoet aan wettelijke criteria en ons beleid dienaangaande, besluiten wij:

een hogere waarde vanwege het industrieterrein ten behoeve van de bouw van nieuwe woningen aan de Sloterweg, vast te stellen van 52 dB(A).

Hoogachtend,  
namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

5.1.2.e

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 123, 2000 MD Haarlem. U kunt telefonisch een folder aanvragen over de bezwaarprocedure (023-514 41 41) of voor meer informatie de provinciale website bezoeken: [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl).



raadsbesluit

**Vaststelling hogere grenswaarden dan gesteld in de Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan Nieuw Sloten in het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld voor de bouw van zes nieuwe woningen aan Ditlaar.**

*De Gemeenteraad van Amsterdam,*

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 27 maart 2003 (Gemeentebblad afd. 1, nr. 130),

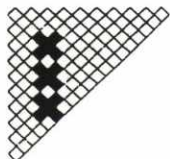
**Besluit:**

in te stemmen met het verzoek van het dagelijks bestuur van het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld om, vanwege het verkeerslawaai van Ditlaar, ingevolge art. 83 van de Wet geluidhinder een hogere geluidswaarde – zijnde 54 dB(A) – dan gesteld in de Wet geluidhinder vast te stellen voor zes woningen, die geprojecteerd worden langs Ditlaar.

*Aldus besloten door de Gemeenteraad voornoemd  
in zijn vergadering op 16 april 2003.*

5.1.2.e

Verschenen 29 april 2003.



raadsvoordracht

**Vaststelling hogere grenswaarden dan gesteld in de Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan Nieuw Sloten in het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld voor de bouw van zes nieuwe woningen aan Ditlaar.**

Amsterdam, 27 maart 2003.

*Aan de Gemeenteraad*

Op grond van het hiernavolgende stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

**De Gemeenteraad van Amsterdam,**

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 27 maart 2003,

**Besluit:**

in te stemmen met het verzoek van het dagelijks bestuur van het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld om, vanwege het verkeerslawaai van Ditlaar, ingevolge art. 83 van de Wet geluidhinder een hogere geluidswaarde – zijnde 54 dB(A) – dan gesteld in de Wet geluidhinder vast te stellen voor zes woningen, die geprojecteerd worden langs Ditlaar.

*Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,*

5.1.2.e

M.J. Cohen

*secretaris*

*burgemeester*

**Toelichting (bestuurlijke context).**

Het stadsdeel Slotervaart/Overtoomse Veld heeft een nieuw conserverend bestemmingplan voor Nieuw Sloten in voorbereiding. Het bestemmingsplan Nieuw Sloten maakt het mogelijk langs Ditlaar zes nieuwe woningen te realiseren.

Het akoestisch onderzoek heeft aangetoond dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden door het verkeerslawaai van Ditlaar. Aangezien geluidbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, verzoekt het stadsdeel een hogere geluidswaarde vast te stellen.

De vaststelling van hogere waarden dan gesteld in de Wet geluidhinder is volgens de Wet geluidhinder een bevoegdheid van het College van Gedeputeerde Staten. Echter, ingevolge de Regeling ter versterking van de bestuurlijke positie van de gemeente Amsterdam is deze bevoegdheid gemandateerd aan de gemeenteraad.

De Commissie voor Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer heeft op 2 april 2003 positief geadviseerd.

Verschenen 9 april 2003.