

Aanpassing verkeersareaal ten zuiden
van de Leidsebrug

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Ligging en begrenzing	6
1.3 Doelstelling	7
1.4 Bevoegdheden	7
1.5 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Plankader	9
2.1 Geschiedenis plangebied	9
2.2 Beschrijving huidige situatie	10
2.3 Geldend planologisch kader	10
Hoofdstuk 3 Beleidskader	12
3.1 Europees beleid	12
3.2 Rijksbeleid	12
3.3 Provinciaal beleid	14
3.4 Regionaal beleid	15
3.5 Beleid gemeente en stadsdeel	16
Hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader	19
4.1 Algemeen	19
4.2 Reparatie bestemmingsplan	19
4.3 Herinrichting Leidseplein	21
Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht	23
Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren	24
6.1 Algemeen	24
6.2 Autoverkeer	24
6.3 Openbaar vervoer	24
6.4 Langzaam verkeer	25
6.5 Parkeren	26
6.6 Resultaten onderzoek	26
6.7 Conclusie	28
Hoofdstuk 7 Geluid	29
7.1 Algemeen	29
7.2 Resultaten onderzoeken	31
7.3 Conclusie	33
Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit	34
8.1 Algemeen	34
8.2 Beleid en regelgeving	34
8.3 Resultaten onderzoeken	40
8.4 Conclusie	41

Hoofdstuk 9	Bodem	42
9.1	Algemeen	42
9.2	Beleid en regelgeving	42
9.3	Resultaten onderzoeken	43
9.4	Conclusie	44
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	45
10.1	Algemeen	45
10.2	Beleid en regelgeving	45
10.3	Resultaten onderzoeken	47
10.4	Conclusie	47
Hoofdstuk 11	Externe veiligheid	48
11.1	Algemeen	48
11.2	Regelgeving	49
11.3	Resultaten onderzoek	51
Hoofdstuk 12	Luchthavenindelingbesluit	52
Hoofdstuk 13	Natuur en Landschap	53
13.1	Algemeen	53
13.2	Beleid en regelgeving	53
13.3	Quick scan natuur en ecologie	55
13.4	Hoofdgroenstructuur: TAC advies	55
Hoofdstuk 14	Water	57
14.1	Algemeen	57
14.2	Resultaten onderzoek (watertoets)	57
Hoofdstuk 15	Duurzaamheid	59
15.1	Algemeen	59
15.2	Regelgeving	59
15.3	Specifiek plan/ project	60
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	61
16.1	Algemeen	61
16.2	Artikelgewijze toelichting	61
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	63
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	64
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	64
18.2	Behandeling van zienswijzen	65

Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug,
gemeente Amsterdam

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' voorziet in een reparatie van het vigerende bestemmingsplan Oud-West, daar waar in de aanloop van de Stadhouderskade naar de Leidsebrug een strook bestaand verkeersareaal per abuis is bestemd tot Groen en Recreatieve Doeleinden (G) in plaats van Verkeersdoeleinden (V).

Reparatie van het bestemmingsplan is noodzakelijk om uitvoering te kunnen geven aan een onderdeel van het project herinrichting Leidseplein. Het gaat om het onderdeel: herprofilering van de Stadhouderskade ten behoeve van de verplaatsing van de bestaande taxistandplaatsen aan het Kleine Gartmanplantsoen naar de aanloop van de Stadhouderskade en de zuidzijde van de Leidsebrug. De nieuwe taxistandplaats zal gerealiseerd worden ten zuiden van de Leidsebrug naast het Leidse Bosje. De nieuwe taxistandplaats wordt gerealiseerd op de reeds bestaande weg richting het Leidseplein, die reeds decennialang als rijbaan wordt gebruikt. Een deel van de in gebruik te nemen weg voor de nieuwe taxistandplaats heeft op dit moment de bestemming Verkeersdoeleinden, en voor het overige deel de bestemming Groen en Recreatieve Doeleinden. Voor het eerstgenoemde onderdeel is de voorgenomen inrichting en gebruik als taxistandplaats in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan. Voor het tweede genoemde onderdeel levert het vigerende bestemmingsplan formeel gezien een belemmering op. Op dat onderdeel van het project verplaatsing taxistandplaats is dit bestemmingsplan gericht. En is de aanleiding het vigerende bestemmingsplan op dit punt te repareren.

Het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van het Leidseplein. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

1.2 Ligging en begrenzing

Het Leidse Bosje ligt in stadsdeel West aan de Singelgracht ten zuidwesten van het Leidseplein. Het plantsoen bestaat uit twee helften die zijn doorsneden door de weg tussen Stadhouderskade en Leidseplein. Deze weg heeft als straatnaam ook Leidseplein. Het plangebied van het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' wordt als volgt begrensd:

noorden: Leidsebrug

oosten: Leidse bosje

zuiden: Stadhouderskade

westen: Tram- busbaan verbindingsweg Stadhouderskade naar Leidseplein

1.3 Doelstelling

1.4 Bevoegdheden

7

1.5 Leeswijzer

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

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de stadsdeelraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 18 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van Europa, het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 18 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Relevante rapporten c.q. onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Geschiedenis plangebied

De geschiedenis van het Leidseplein geeft een handvat voor de toekomstige inrichting. Zo leert de geschiedenis dat het plein sinds de aanleg (1657) altijd een verkeersplein is geweest. Later kwam steeds meer accent op cultuur te liggen.

Het verkeer dat hier de stad in- of uitging, deed dat vanaf 1664 door de Leidsepoort. Bezoekers moesten eerst over een lange (ophaal)brug over de Singelgracht om daarna in het poortgebouw tolgeld te betalen. De Leidsepoort, ontworpen door Daniël Stalpaert, werd in 1862 afgebroken. Een onderzoek op basis van historische kaarten toont aan, dat het gebouw stond op de plek waar nu de bushaltes zijn, tussen het Hirschgebouw en het Hotel Americain.



Het Leidseplein was in het begin een wagenplein. Op wagenpleinen binnen de veste kregen wagens een standplaats, waar boeren hun wagens stalden als zij naar de stad kwamen. Reizigers werden met diligences verder vervoerd. De gevelsteen De Vergulde Wagen op de Korte Leidsedwarsstraat 69 herinnert nog aan deze tijd. Op het plein verrezen al snel cafés en restaurants, waar reizigers, koetsiers en boeren hun dorst konden lessen. Het Leidseplein kende in de afgelopen eeuwen een aantal primeurs op verkeersgebied. Op 3 juni 1875 reed de eerste Amsterdamse paardentram van het Leidseplein naar de Plantage. Op 14 augustus 1900 maakte de eerste elektrische stadstram van Amsterdam zijn eerste rit. Deze tram (de latere lijn 10), verbond het Leidseplein met het Haarlemmerplein. Als gevolg van het tramverkeer werd een deel van de Lijnbaansgracht (die vroeger doorliep tot aan het Leidseplein) overkapt en omgedoopt tot het Kleine- Gartmanplantsoen. In 1932 werden de eerste verkeerslichten in Amsterdam geplaatst op het Leidseplein. Een jaar later verscheen de eerste, door verkeerslichten beveiligde voetgangersoversteekplaats op de Leidsebrug.

In de negentiende en twintigste eeuw groeide het Leidseplein uit tot een bruisend uitgaansgebied. In 1840 werd Theater Bellevue geopend. In 1894 volgde de huidige Stadsschouwburg, een ontwerp van de architecten J. Springer en A.L. van Gendt. De twee eerdere Stadsschouwburgen op het Leidseplein, waar de Amsterdamse toneelspeelster Maria Johanna Kleine-Gartman (1818-1885) furore maakte, waren afgebrand. In 1935 opende het City Theater haar deuren. Het ontwerp is van O. Rosendahl en J. Wils, de architect van het Olympisch Stadion. Diezelfde periode werd het Leidseplein Theater geopend. In 1968 nam poptempel Paradiso zijn intrek in het voormalige Verenigingsgebouw van de Vrije Gemeente. Begin jaren tachtig werd De Balie opgericht in het gebouw, waar voorheen het Amsterdamse kantongerecht was gevestigd. In 1970 werd de oude melkfabriek aan de Lijnbaansgracht getransformeerd tot cultureel ontmoetingscentrum De Melkweg. Zo ontwikkelde het Leidseplein en omgeving zich tot een centrum van cultuur. Wat architectuur betreft mogen het monumentale Hirschgebouw (1912) en Hotel Americain (1902) niet ontbreken. Hetzelfde geldt voor de Leidsebrug (Brug nr. 174) uit 1917. Het ontwerp van Piet Kramer kwam in de plaats van een stenen boogbrug, die in 1877 werd gesloopt. Met beeldhouwwerk van onder meer Johan Polet is de Leidsebrug een rijksmonument.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied betreft een klein deel van de weg ten zuiden van de Leidsebrug. Deze weg gaat vanaf de Stadhouderskade richting het Leidseplein. De buitenzijde van de weg is in gebruik door auto- en fietsverkeer en de binnenzijde door het tram- en busverkeer.

2.3 Geldend planologisch kader

Het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan Oud-West wat door de stadsdeelraad is vastgesteld op 4 oktober 2005 en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 25 april 2006.



In het vigerende bestemmingsplan Oud-West is het voorliggend plangebied bestemd als Groen en Recreatieve doeleinden (G). De bestemming Groen en Recreatieve doeleinden is feitelijk niet de juiste bestemming, aangezien hier ten tijde van de opstelling van het vigerende bestemmingsplan als heden ten dage de grond ter plaatse van het plangebied is in gericht en in gebruik is als verkeersareaal.

Het bestemmingsplan Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug vervangt het vigerende bestemmingsplan waarbij de bestemming Groen en Recreatieve doeleinden ter plaatse van het plangebied wordt gewijzigd in de bestemming Verkeer.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

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

3.2 Rijksbeleid

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

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

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

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

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen.

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid.

Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Ook treden de eerder vastgestelde regels op 1 oktober 2012 verlaat in werking met betrekking tot de ruimtelijke bescherming van het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes en met betrekking tot voorwaarden aan windmolens en hoge bebouwing rond militaire radarposten.

Aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is op 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd.

De wijziging van het Barro gaat vergezeld van een wijziging van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Ook deze wijziging is op 1 oktober 2012 in werking getreden. De Rarro bevat tevens een uitwerking van het al eerder in het Barro gepubliceerde ruimtelijke regime rond radars voor militaire luchtvaart.

In het voorliggend bestemmingsplan spelen deze rijks belangen geen rol.

3.2.2 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

3.2.3 Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21^{ste} eeuw'. Deze nota's hebben geen betekenis meer als beleidsdocument. Het beleid van het Nationaal Waterplan is gericht op:

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

In hoofdstuk 14 wordt nader ingegaan op het wateraspect van het voorliggende bestemmingsplan.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

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

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

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

3.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

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

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

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

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Stadsregio Amsterdam

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

3.4.2 Regionaal verkeer en vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) uit december 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. In hoofdstuk 6 wordt meer concreet ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren.

3.4.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

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

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

3.5 Beleid gemeente en stadsdeel

3.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

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

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.

3.5.2 Openbare ruimte: verkeer en groen

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Op 5 juni 2012 heeft de deelraad van stadsdeel West ingestemd met de Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020. In deze nota zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

- minder geparkeerde auto's op straat in de drukke woongebieden;
- minder autogebruik in de woonwijken (waaronder ook zoekverkeer naar een

parkeerplaats);

- meer parkeren aan de rand van het stadsdeel. Uitgangspunt is dat parkeren in drukke woongebieden geen recht is, maar een keuze.

Met behulp van verschillende stimuleringsmaatregelen en het aanbieden van mobiliteitsalternatieven wil het stadsdeel invloed uitoefenen op de individuele mobiliteitsbehoefte, zoals:

- het al dan niet eigen autobezit;
- het soort auto dat men kiest;
- het gebruik van de auto;
- de locatie waar men de auto parkeert.

Bij (sloop)nieuwbouwprojecten, transformatie- of transitieprojecten staat bij de beoordeling met betrekking tot op welke wijze de parkeervraag in wordt gevuld de volgende doelstellingen centraal:

- het behoud van een gemengde bevolkingsopbouw (lagere, midden en hogere inkomens);
- een op de toekomst gerichte leefbare en groene openbare ruimte, waarin zo min mogelijk ruimte in beslag wordt genomen door geparkeerde auto's.

De uitgangspunten zijn:

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

Bij nieuwbouw geldt als uitgangspunt dat de parkeervraag opgevangen wordt in een parkeervoorziening. Verschillende vormen zijn mogelijk:

- de parkeerplaatsen in een parkeervoorziening worden gekoppeld aan de woningen;
- de parkeervoorziening wordt in zijn geheel eigendom van de VVE van het appartementencomplex;
- bij grootschalige projecten kan de parkeervraag opgevangen worden in een collectieve parkeervoorziening.

Bij kleinschalige nieuwbouwprojecten (bijvoorbeeld vijf of acht woningen) is geen sprake van een substantiële parkeervraag. De reguliere (fiscale) parkeerregulering met parkeervergunningen volstaat hiervoor. Voor het parkeren van bezoekers bij omvangrijke projecten, waarbij sprake is van een parkeerdruk hoger dan 80%, wordt gestreefd het

bezoekersparkeren inpandig op te vangen.

Groenstructuurplan West

Het dagelijks bestuur van stadsdeel West heeft op 17 juli 2012 het Groenstructuurplan vastgesteld. In het Groenstructuurplan is het binnen het stadsdeel aanwezige groen geanalyseerd, tevens is aangegeven waar de kansen voor verbetering en uitbreiding toepasbaar zijn. Beleidsuitgangspunten vanuit het groenstructuurplan zijn:

- een samenhangende ruimtelijke, ecologische en recreatieve visie op het groen in stadsdeel West;
- bescherming van het bestaande groen en waar mogelijk kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het groen;
- beschrijven van kansen voor uitbreiding en verbetering van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het groen.

In het Groenstructuurplan is het volgende over de Leidse Bosjes opgenomen. "De indrukwekkende bomen die in de Leidse Bosjes staan behoren tot de oudste van Amsterdam. De Leidse Bosjes zijn eigenlijk twee losliggende parkjes. Ze liggen strategisch op de route van het Leidseplein naar het Vondelpark enerzijds en naar de Overtoom anderzijds. Deze functie kan worden versterkt door het verwijderen van een aantal struiken waardoor de zichtlijn naar met name de Overtoom wordt geopend. Ook de oversteekbaarheid over de Stadhouderskade verdient aandacht".

Acties:

- toevoegen van voorzieningen zoals stoeltjes (wel hufferproof) en verbeteren omgeving kiosken;
- paden die beide parkdelen doorsnijden als onverhard pad laten opgaan in het park;
- zichtlijn naar Overtoom 'openen' door verwijderen aantal struiken;
- oversteekbaarheid Stadhouderskade verbeteren.

Hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader

4.1 Algemeen

In het thans vigerende bestemmingsplan Oud-West is voor een deel van de verbindingsweg tussen de Stadhouderskade en het Leidseplein per abuis de bestemming Groen en Recreatieve doeleinden opgenomen. Het betreft hier de rechter strook van de reeds bestaande weg die geen onderdeel uit maakt van het stadsgroen van het Leidsebosje. Door middel van dit bestemmingsplan wordt dit gerepareerd. Dit deel van de verbindingsweg (oppervlakte circa 100 m²) krijgt in dit bestemmingsplan alsnog de (terechte) bestemming Verkeer.

4.2 Reparatie bestemmingsplan

Reparatie van het bestemmingsplan is noodzakelijk om uitvoering te kunnen geven aan een onderdeel van de herinrichting van het Leidseplein. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten herinrichting Leidseplein (2010) besloten om bij de herinrichting voorrang te geven aan voetgangers en het Leidseplein vrij te maken van doorgaand autoverkeer. De gemeenteraad heeft gelijktijdig besloten de taxistandplaats op het Kleine Gartmanplantsoen te verplaatsen. In 2010 vond het onderzoek 'Locatie taxistandplaats Leidseplein' plaats, waarin onderzoek werd gedaan naar de meest geschikte locatie voor de taxistandplaats.

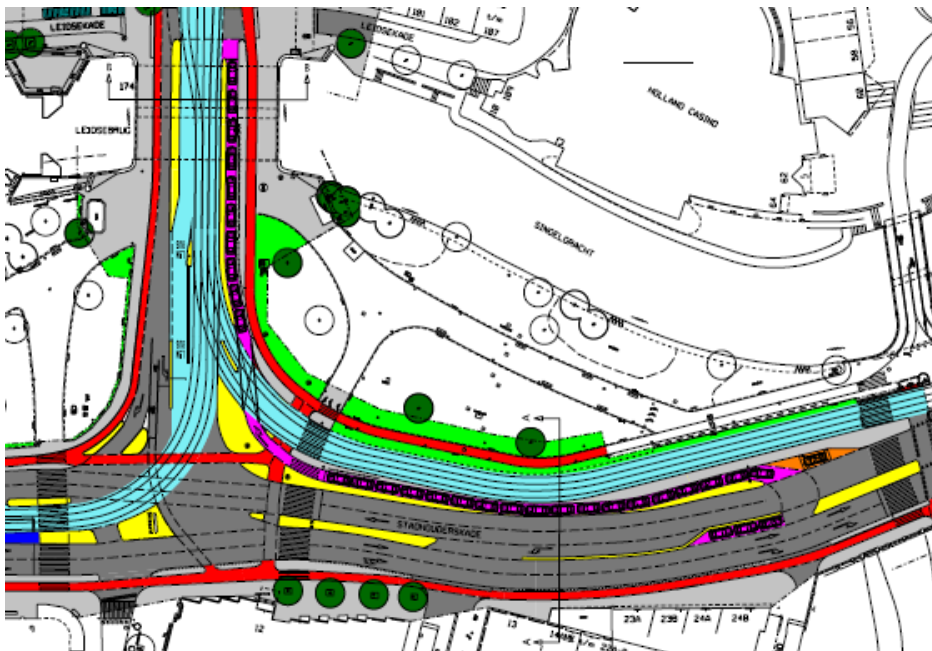
Naar aanleiding van dit onderzoek is besloten om de taxistandplaats naar de Leidsebrug te verplaatsen, mét een taxi-opstelstrook (TOS) op de Stadhouderskade/ Leidsebosje. De standplaats biedt plek voor ongeveer negen taxi's. De opstelstrook is geschikt voor ongeveer achttien taxi's. Voor de realisatie van de taxistandplaats en taxi-opstelstrook is een herprofilering van de Stadhouderskade noodzakelijk.

De taxi's op de standplaats en de opstelstrook kunnen niet uit de rij. Ze moeten wachten tot ze vooraan op de standplaats staan, waar de passagiers kunnen instappen. Vervolgens keren ze op de Leidsebrug om richting de Stadhouderskade te rijden. Door het opheffen van de rijbaan op de Leidsebrug richting de Hirsch Garage (autoverkeer voor de Hirsch garage rijdt over de trambaan), komt er op de standplaats meer ruimte voor het wachtend publiek.



Nieuwe taxistandplaats en taxi-opstelstrook

Overdag kunnen taxi's komend uit westelijke richting vanaf de Stadhouderskade via een voorsorteerstrook linksaf slaan om op de opstelstrook te komen. De Stadhouderskade is dan druk en de opstelstrook redelijk rustig zodat er voldoende ruimte is om op te stellen. 's Nachts geldt het omgekeerde en is het voor taxi's *niet* mogelijk om linksaf te slaan, omdat dan de opstelstrook te snel vol raakt. Taxi's uit westelijke richting moeten dan doorrijden. Het nachtelijke verbod om linksaf te slaan moet voorkomen dat taxi's op de Stadhouderskade gaan wachten en zo voor chaotische verkeerssituaties zorgen.



Legenda functies

	Rijweg
	Voetpad
	Laden+lossen
	Taxi
	Verkeersheuvel
	Fietspad/-strook
	Bus-/tramhalte
	Bus-/trambaan
	Plantsoen
	Fietsparkeervak
	Bestaande boom
	Nieuwe boom

4.3 Herinrichting Leidseplein

Vernieuwing van het Leidseplein is nodig, in de eerste plaats omdat het moet: door het intensieve gebruik is het plein versleten en nodig aan een opknapbeurt toe. De bestrating en het straatmeubilair verkeren in een matige staat van onderhoud. De tramrails zijn versleten en moeten worden vervangen.

Daarbij is de inrichting van de openbare ruimte op en rondom het Leidseplein op veel plekken gedateerd. Het ontbreekt aan allure. De gebruikte materialen en objecten hebben geen hoogwaardige, duurzame uitstraling.

Die uitstraling is juist rommelig: overal staan of liggen los geparkeerde fietsen en er is een veelheid van paaltjes, objecten en materialen. Het ontbreekt aan samenhang en eenheid. De inrichting is eigenlijk een 'verzameling' van maatregelen over de jaren heen. Verder is er sprake van een zichtbaar chaotische verkeerssituatie. Het plein wordt gedomineerd door verkeer. De vele verkeersstromen op en rondom het Leidseplein, de tramhaltes en de taxistandplaats versterken de versnipperde en rommelige indruk. Hoewel de totale ruimte groot is, voelt het hele plein druk en krap door de inrichting. Voetgangers hebben weinig ruimte om vrijelijk door het gebied te bewegen en er te verblijven. Er is bijna nergens ruimte om gewoon te zitten, wat opvallend is voor zo'n belangrijk plein. Eigenlijk is het plein te vol: alle functies vechten om ruimte. Dit gevecht leidt tot steeds meer maatregelen.

Amsterdam heeft voor het Leidseplein het volgende voor ogen:

1. Een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, waarbij de voetganger centraal staat en het Leidseplein (zoveel mogelijk) autovrij wordt. De inrichting sluit aan op de publieke en private investeringen en de vernieuwing en uitbreiding van de culturele instellingen;
2. Het verbeteren van het verblijfsklimaat en de kwaliteit van de openbare ruimte;
3. Een eenduidige inrichting van de openbare ruimte. De verschillende onderdelen van het plein moeten door samenhangende vormgeving eenheid uitstralen. Trams, fietsers en voetgangers verweven zich hier probleemloos met elkaar.

Het projectgebied is groot en de werkzaamheden duren lang. Al die tijd moeten trams blijven rijden en het plein, de cafés en de theaters bereikbaar blijven. Daarom is het project opgeknipt in deelgebieden, die ieder een eigen aanpak vereisen. Het project bestaat uit de deelgebieden Leidseplein, Kleine-Gartmanplantsoen, Leidsebrug, Marnixstraat (tussen Leidseplein en Leidsekade) en Stadhouderskade (tussen Hein Donnerbrug bij Max Euweplein en de kruising van de Overtoom). Belangrijkste onderdeel van het projectgebied is uiteraard Leidseplein, met een oppervlakte van ruim 10.000 m². Ook de volgorde is van belang: zo kan men pas met het Kleine-Gartmanplantsoen beginnen als de taxistandplaats daar weg is. De Stadhouderskade en de Leidsebrug moeten dus eerder klaar zijn, omdat de taxi's daar naar toe verhuizen.

Aan de herinrichting van het Leidseplein gaat inspraak en bestuurlijke besluitvorming vooraf. Voor de herinrichting is een 'Voorlopig ontwerp Leidseplein' opgesteld. Het concept 'Voorlopig ontwerp Leidseplein' heeft ter inzage gelegen voor inspraak en zal ter bestuurlijke besluitvorming voorgelegd worden aan het dagelijks bestuur en stadsdeelraad van stadsdeel Centrum en het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

In voorliggend bestemmingsplan wordt een deel van de in het bestemmingsplan Oud-West opgenomen bestemming Groen en Recreatieve doeleinden gewijzigd in de bestemming Verkeer. In de huidige situatie is reeds een weg en voetpad aanwezig. Een deel hiervan zal ingericht worden als taxistandplaats. De betreffende activiteit is niet opgenomen in de lijst van activiteiten behorende bij het Besluit m.e.r. Er is geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Evenmin is het bepaalde ten aanzien van de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt de bereikbaarheid/ ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven, voor: de auto, OV, fiets en voetganger. Ook het auto- en fietsparkeren wordt kort in beeld gebracht.

In het bestemmingsplan Oud-West heeft een deel van de bestaande verbindingsweg tussen Stadhouderskade en het Leidseplein onbedoeld de bestemming Groen en Recreatieve doeleinden gekregen. Door middel van dit nieuwe bestemmingsplan wordt dit gerepareerd en wordt circa 100m² van de groenbestemming omgezet in een verkeersbestemming. Voor het in beeld brengen van de voor dit bestemmingsplan relevante verkeersaspecten is gebruik gemaakt van het onderzoek dat voor het hele project herinrichting Leidseplein is opgesteld. Met de herinrichting van het Leidseplein worden wegen afgesloten voor het autoverkeer en rijrichtingen gewijzigd. Verder wordt vanwege de verplaatsing van de bestaande taxistandplaats aan het Kleine-Gartmanplantsoen naar het bestaande verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug, en de bijbehorende opstelstrook op de Stadhouderskade, het profiel op de Stadhouderskade aangepast met een voorsorteerstrook om taxi's de opstelplaats, vanuit westelijke richting komend, in te kunnen rijden.

6.2 Autoverkeer

Het Leidseplein, het Kleine-Gartmanplantsoen en de Marnixstraat (tussen Leidsekade en Leidseplein) worden autovrij. Hierdoor verandert de verkeerscirculatie in het plangebied. Zo wordt de rijrichting op de Zieseniskade omgedraaid en komt er tweerichtingsverkeer in de Nieuwe Passeerdersstraat. Op de Zieseniskade en Leidsekade komen vezips, waardoor ze beperkt toegankelijk worden. Vanaf de Stadhouderskade (hoofdnet Auto) wordt links afslaan richting het Leidseplein niet meer mogelijk. De Leidsebrug is straks alleen vanuit de richting van het Rijksmuseum toegankelijk voor auto's, taxi's en laad- en losverkeer. De Hirsch Garage en Holland Casino blijven via de Leidsebrug bereikbaar. Auto's uit de Hirsch Garage kunnen via de rijweg op de Leidsebrug naar de Stadhouderskade rijden. Ook taxi's rijden vanuit hun nieuwe standplaats ten zuiden van de Leidsebrug zo weg.

6.3 Openbaar vervoer

Tram

Een onvermijdbaar en zichtbaar aspect van het plein is de tram. Ze zijn bijna continu op het plein. In het voorlopig ontwerp voor het Leidseplein is het streven trammasten waar mogelijk te combineren met lichtmasten.

Daarnaast wordt de toegankelijkheid van de bestaande tramhaltes verbeterd. Uitgangspunt is dat de hele lengte van de tram, dat wil zeggen alle deuren, op nagenoeg gelijke hoogte zijn als het halteplatform. Dit kan alleen als de perrons nagenoeg recht zijn, zoals bij de haltes van lijn 7 en 10.

De haltes van lijn 1, 2 en 5 zijn echter gebogen. Hier is dus gezocht naar een optimaal evenwicht tussen toegankelijkheid en ruimtelijkheid. Door de tramrails in de richting van The Bulldog te verleggen, worden ze als het ware meer 'recht getrokken'. En daarmee ook de perrons, zodat elke tram beter toegankelijk wordt. In deze situatie maken trams een minder scherpere bocht wanneer ze de Leidsestraat in- of uitrijden. Trams en rails hebben daardoor minder slijtage en veroorzaken minder geluidsoverlast. In het midden van de perrons op het Leidseplein komt een verlaagde doorsteek, waardoor voetgangers makkelijker kunnen oversteken. Dit om de barrièrewerking van de verhoogde haltes op het plein te verminderen. Verder worden de sporen bij de tramhaltes zodanig uit elkaar gelegd, dat het laad- en losverkeer – dat ook gebruikt maakt van de trambanen – elkaar kan passeren.

Bus

Op het zuidelijk deel van het Leidseplein (bij de Leidsebrug) rijden stadsbussen van het GVB, streekbussen en nachtbussen. Alle bussen gebruiken het tracé Stadhouderskade - Marnixstraat. De bushaltes blijven op dezelfde locatie als nu. In de nieuwe situatie worden er twee verhoogde bushaltes aangelegd tegenover Hotel Americain.

Touringcars en 'hop on hop off bussen' rijden straks niet meer over het plein – er is immers geen rijweg. Wel mogen zij tijdens de venstertijden (laad- en lostijden) passagiers laten in- en uitstappen. Dat kan ook bij de touringcarhalte op de Stadhouderskade.

6.4 Langzaam verkeer

Voetganger

De voetganger is de hoofdgebruiker van het Leidseplein. De belangrijkste voetgangersstromen zijn Leidsestraat – Leidsebrug – Vondelpark en Leidsestraat – Balie – Max Euweplein. Deze stromen zijn er de hele dag door. In de avond zijn de routes Melkweg – Leidseplein en Paradiso – Leidseplein ook zeer druk.

In de nieuwe situatie wordt de voetganger beter gefaciliteerd. Het plein wordt overzichtelijker gemaakt: plekken waar ander verkeer voorrang op de voetganger heeft (tram- en busbanen, fietspaden), krijgen een andere bestrating.

Voor mensen met een mobiliteitsbeperking wordt het plein comfortabel en veilig ingericht. Trams worden toegankelijker gemaakt voor mensen met een mobiliteitsbeperking door verhoging van de tramhaltes; de hoogteverschillen bij het instappen zijn minimaal. In overleg met Cliëntenbelang komen er voor blinden en slechtzienden voorzieningen waarmee zij straks hun weg kunnen vinden op het nieuwe plein.

Fiets

De route Weteringschans – Leidseplein – Marnixstraat is een van de belangrijkste en drukste fietsroutes in de stad en maakt deel uit het zogenaamde hoofdnet Fiets. Tevens is de route vanaf de Overtoom richting de Weteringschans een zeer belangrijke fietsverbinding. De fietser krijgt in het nieuwe ontwerp bijzondere aandacht door de fietspaden te verbreden naar 2,5 m. De nieuwe fietspaden worden zichtbaar en comfortabel uitgevoerd. De veiligheid van fietsers wordt verbeterd door het Leidseplein autovrij te maken en de fietspaden in het verblijfsgebied onderscheidend aan te leggen. Het verdwijnen van de rijbanen heeft tot gevolg dat bromfietzers (gele kentekenplaat) niet meer over het Leidseplein mogen rijden, snorfietzen (blauwe kentekenplaat) nog wel, maar dan alleen over de fietspaden. Door het opheffen van de rijbaan in de Marnixstraat is er

ruimte voor een vrijliggend fietspad aan de kant van het DeLaMar Theater. Aan de kant van de Melkweg blijft het fietspad 1,8 meter.

6.5 Parkeren

Er komen geen autoparkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp voor het projectgebied – het plein wordt immers autovrij. Automobilisten kunnen nog wel parkeren in de Hirsch Garage (ca. 55 parkeerplaatsen) aan de Leidsekade en de Byzantium Garage (ca. 450 parkeerplaatsen) aan de Stadhouderskade.

Er worden geen gehandicaptenparkeerplaatsen opgenomen binnen het projectgebied. Op de Zieseniskade vervallen enkele gehandicaptenparkeerplaatsen, omdat ze achter de vezip komen te liggen. In de directe omgeving worden parkeerplaatsen voor mensen met een mobiliteitsbeperking aangewezen.

Laad- en Losverkeer

In de nieuwe situatie mag er overal binnen de venstertijden worden geladen en gelost, mits men de fietspaden, trambanen of busbanen niet stremt. Voor de aanvoerroutes naar het plein kan het vrachtverkeer de tram- en busbanen gebruiken. Op de Leidsekade (ter hoogte van Hotel Americain) en bij Paradiso komen laad- en losplaatsen. Deze zijn bereikbaar binnen de veziptijden.

De laad- en losplaatsen op de Stadhouderskade (bij het Marriott Hotel) en bij de ingang de toekomstige taxiopstelstrook, komen terug in het nieuwe ontwerp. Deze zijn te allen tijde bereikbaar.

6.6 Resultaten onderzoek

Onderzoek verkeersintensiteiten Stadhouderskade (DIVV 11-1-2013)

Onderzoek naar de verkeersintensiteiten op de Stadhouderskade is uitgevoerd naar aanleiding van de herinrichting van het Leidseplein. Met de herinrichting van het Leidseplein wordt een aantal verkeersmaatregelen getroffen die een wijziging van de verkeersstromen in het gebied teweeg zal brengen. In het onderzoek is beoordeeld wat de consequenties van de wijzigingen zijn voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van het projectgebied en haar omgeving.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het in 2015 en 2025 in de Leidsebuurt rustiger is dan in 2012. De Leidsebrug en de Marnixstraat zijn immers afgesloten voor regulier autoverkeer. Het verkeer maakt na herinrichting gebruik van de Nieuwe Passeerdersstraat/Koekjesbrug. Relatief gaat het daar weliswaar om een behoorlijke toename, maar absoluut gaat het met zo'n 400 tot 500 auto's in 2 uur nog steeds om een kleine hoeveelheid verkeer. Daarnaast geldt dat de Leidsebrug in het model voor al het autoverkeer is afgesloten, waar taxi's en laden en lossen in de praktijk van de Leidsebrug gebruik blijven maken. De intensiteit van het verkeer in de Nieuwe Passeerdersstraat is hierdoor in het model vermoedelijk aan de hoge kant.

Tevens zijn kleine veranderingen van de intensiteiten te zien op de Stadhouderskade. Ten gevolge van de maatregelen op het Leidseplein en de Leidsebrug wordt het op de Stadhouderskade tussen Overtoom en Leidsebrug rustiger. Tussen Leidsebrug en Weteringcircuit neemt het verkeer op de Stadhouderskade met enkele procenten toe. Op de Nassaukade tussen Overtoom en Nieuwe Passeerderstraat is met zo'n 10% de grootste

toename van verkeer ten gevolge van het plan te zien. Dit is te verklaren doordat de Koekjesbrug het dichtst in de buurt gelegen alternatief is voor de Leidsebrug en een deel van het verkeer om moet rijden via de route over de Nassaulade tussen Overtoom en Nieuwe Passeerderstraat. Ook hier geldt dat de toename eerder aan de bovenkant van de bandbreedte zit dan aan de onderkant, omdat de Leidsebrug in het model voor al het gemotoriseerd verkeer is afgesloten, waar taxi's en laden en lossen in de praktijk van de Leidsebrug gebruik zullen blijven maken. Daarnaast nemen de intensiteiten op de wegvakken Weteringcircuit – Vijzelgracht – Vijzelstraat met circa 10% toe. Ook dit is een alternatieve route voor een deel van het verkeer dat niet meer van de Leidsebrug gebruik kan maken. In de autonome ontwikkeling is een kleine afname van de hoeveelheid verkeer op de Nassaukade en de Stadhouderskade te zien. De intensiteiten op deze wegen in de toekomstige situatie in 2025 zijn dan ook min of meer gelijk aan de intensiteiten van de huidige situatie.

De conclusie kan dan ook worden getrokken dat de verschillen op de Stadhouderskade en de Nassaukade over het algemeen zo klein zijn, zeker gezien de onzekerheidsmarges die met een verkeersmodel gepaard gaan, dat de intensiteiten over het algemeen in dezelfde orde van grootte blijven. Zie voor de verkeersrapportage bijlage 1 bij deze toelichting.

Verkeersregeltechnisch onderzoek van kruispunten nabij Leidseplein

Op basis van de door DIVV opgestelde rapportage "VO120236: Levering verkeersintensiteiten Stadhouderskade" is door DRO een nader onderzoek uitgevoerd m.b.t. de afwikkeling van het verkeer bij drie met verkeerslichten geregelde kruispunten:

1. Kr 502, Nassaukade – Bosboom Toussaintstraat
2. Kr 577, Nassaukade – Overtoom – Stadhouderskade
3. Kr 578, Stadhouderskade – Leidsebrug

Er is een rekenkundige analyse gehouden naar de verwerkingscapaciteit van de kruisingen in combinatie. Deze wordt uitgevoerd met een optimale starre verkeerslichtenregeling.

Een kruising wordt regelbaar geacht als binnen de huidige Amsterdamse verkeersregeltechnische randvoorwaarden alle verkeersmodaliteiten op de kruising goed verwerkt kunnen worden. De voor de regelbaarheid benodigde rijstroken en opstelvakken, de opstellengte en eventuele noodzakelijke verkeerskundige aanpassingen in de profielconfiguratie met de daarbij beoogde effecten worden aangegeven. Uitgangspunt voor het onderzoek is dat de verkeersmaatregelen die horen bij de herinrichting van het Leidseplein zijn uitgevoerd. De capaciteit van de onderzochte kruisingen is bij de gegeven avondspitsintensiteiten voor de projectvariant 2015 onderzocht, uitgaande van de herinrichting van het Leidseplein.

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de kruispunten Kr502 en Kr577 het verkeersaanbod kunnen verwerken gedurende de avondspits, uitgaande van projectvariant 2015 zonder aanvullende profielaanpassingen.

Voor het kruispunt Stadhouderskade – Leidsebrug (Kr578) geldt dat in het weekend gedurende de nachtelijke uren, tussen 1:00 en 3:00, de verkeersdruk vanaf de Leidsebrug sterk toeneemt vanwege de taxistandplaats. Gesteld kan worden dat de verkeersregeling deze toename vanwege een lagere verkeersdruk op de Stadhouderskade en het ontbreken van tramverkeer moet kunnen verwerken, mits de verkeersregeling dan voertuigafhankelijk functioneert en is afgestemd op een mogelijke extra intensiteit. De lussen in het wegdek kunnen dan het extra verkeer detecteren en langer groen geven. Zie voor het

verkeerstechnisch onderzoek kruispunten bijlage 2.

6.7 Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren levert geen knelpunten op voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï, industrielawaai en luchtvaartlawaaï. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

7.1.1 Wet geluidhinder

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wgh (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

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

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

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

Wegverkeersgeluid

Op grond van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones

waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

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

In de Wgh is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wgh tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

Spoorweggeluid

Op grond van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst.

Industriegeluid

Op grond van de Wgh moet een geluidszone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken'. Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde 'grote lawaaimakers'. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

7.1.2 SWUNG - 1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking getreden. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van SWUNG-1 is het aanpassen van de regeling geluidsgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen.

Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen.

Het vervolg op SWUNG-1 is SWUNG-2 die betrekking zal hebben op geluidhinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, als ook industrielawaai.

7.1.3 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid' vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

7.2 Resultaten onderzoeken

Akoestisch onderzoek herinrichting Leidseplein

Tauw bv heeft naar aanleiding van de herinrichting van het Leidseplein een akoestisch onderzoek uitgevoerd (25-4-2013). Met de herinrichting wijzigen de verkeersstromen op en rondom het Leidseplein. De wegen rondom het Leidseplein worden niet fysiek gewijzigd, echter door de herinrichting treden er wel verkeerseffecten op in de omgeving van het Leidseplein.

Bij reconstructie van wegen is in de Wet geluidhinder sprake van een relevant effect bij een toename van de geluidsbelasting van 2 dB (onafgerond 1,50 dB) of meer. Bij 40% toename van de verkeersintensiteit is er sprake van een 1,5 dB effect.

Uit het verkeersonderzoek van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) volgt dat de verkeersintensiteit op de Koekjesbrug met 138% toeneemt, waardoor een relevant geluideffect van 3 dB optreedt. Voor de Koekjesbrug is een geluidsberekening uitgevoerd. Voor de andere wegen op en rond het Leidseplein is geen sprake van een relevante toename van 30% of meer. Bij 30% toename van de verkeersintensiteit neemt de geluidbelasting met 1 dB toe en een toename van 1 dB is niet relevant. Zie voor het akoestisch onderzoek bijlage 3 bij deze toelichting.

Akoestisch onderzoek taxistandplaats Leidseplein

In aanvulling op het akoestisch onderzoek voor de herinrichting van het Leidseplein heeft Tauw bv een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de taxistandplaats. Een taxistandplaats valt niet onder het Activiteitenbesluit en de Wet geluidhinder. In dit onderzoek is gekeken naar de directe en indirecte hinder van de taxistandplaats en - opstelstrook op geluidgevoelige functies in de omgeving.

Directe hinder

Directe hinder betreft hier de geluidbelasting als gevolg van de activiteiten die plaatsvinden op de standplaats en opstelstrook en activiteiten die duidelijk herkenbaar zijn ten gevolge hiervan. Deze bronnen betreffen het stationair draaien van personenwagens, het dichtslaan van portieren, stemgeluiden van wachtende taxichauffeurs en mogelijke klanten plus optrekkende personenwagens.

Indirecte hinder

Indirecte hinder betreft hier de geluidbelasting van vervoersbewegingen, ofwel de komende en vertrekkende taxi's buiten de 'grenzen' van de standplaats en opstelstrook (op de openbare weg) als gevolg van de realisatie van de beoogde inrichting.

Doel van het onderzoek is het bepalen of de realisatie van de nieuwe taxistandplaats inclusief opstelstrook in de ruimtelijke omgeving past. Ter beoordeling van de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving, als gevolg van de voorgenomen activiteiten is aangesloten op de geldende wet- en regelgeving op inrichtingsniveau. De berekende geluidniveaus zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Het inrichtingsgebonden verkeer (indirecte hinder) is beoordeeld conform de circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer' van 29 februari 1996.

Op grond van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Uit de *berekeningsresultaten* van de geluidbelasting als gevolg van de directe hinder blijkt dat ter plaatse van een aantal waarneempunten de aangehouden richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde uit de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' ten behoeve van behorende bij een woonwijk in de stad wordt overschreden. Echter uit *L₉₅ metingen* om het heersende referentieniveau van het omgevingsgeluid vast te stellen in deze omgeving, zijn niveaus vastgesteld tussen de 47 en 49 dB(A), ofwel gemiddeld 48 dB(A).
Tevens zijn voor het vaststellen van het heersende referentieniveau in de omgeving berekeningen uitgevoerd ten behoeve van de heersende geluidbelasting ten gevolge van het plaatselijke wegverkeer conform de richtlijnen voor karakterisering en meting van het omgevingsgeluid, IL-HR-15-01. Uit deze berekeningen blijkt dat bij de bebouwing aan de Stadhouderskade een gemiddelde geluidbelasting in de avond- en nachtperiode is vastgesteld van circa 58 dB(A). Indien de berekende geluidbelasting ten gevolge van de beoogde opstelstrook en standplaats hiermee worden vergeleken, blijkt dat de berekende geluidbelasting niet of nauwelijks boven het heersende omgevingsgeluid van circa 48 dB(A) in de nachtperiode zal uitkomen.
- Uit de berekeningsresultaten voor de maximale geluidniveaus blijkt dat op een aantal waarneempunten de standaard gestelde richtwaarde uit de Handreiking van $L_{Amax} = 50$ dB(A) voor de nachtperiode wordt overschreden. Echter gezien de beoogde locatie waar de taxistandplaats met opstelstrook zal komen in vergelijking met de huidige activiteiten met de bijbehorende maximale geluidniveaus die hier gedurende de dag-, avond- en nachtperiode plaatsvinden, is een richtwaarde van $L_{Amax} = 50$ dB(A) voor de

nachtperiode niet reëel. Indien de berekende maximale geluidniveaus worden vergeleken met een richtwaarde van $L_{Amax} = 60$ dB(A) voor de nachtperiode, wat een reëlere waarde betreft voor deze omgeving, kan wel worden voldaan.

- Uit de rekenresultaten blijkt dat de hoogst berekende geluidbelasting ten gevolge van het aantrekkende verkeer van en naar de standplaats en opstelstrook $L_{Aeq} = 55$ dB(A) etmaalwaarde bedraagt bij de bebouwing aan de Stadhouderskade. Het aantrekkende verkeer over de openbare weg ten behoeve van de beoogde inrichting dient getoetst te worden aan een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), etmaalwaarde voor wegverkeer. Deze voorkeursgrenswaarde wordt in dit geval met maximaal 5 dB overschreden echter de maximale ontheffingswaarde wordt hier niet overschreden. Indien men er tevens vanuit gaat dat de minimale geluidwering van een gevel van een woning minimaal 20 dB(A) bedraagt volgens het Bouwbesluit, betekent dit dat het beschermingsniveau van maximaal 35 dB(A) equivalent, binnen in geluidgevoelige ruimten van de betreffende woningen in deze beoogde situatie, gewaarborgd kan worden.

Samenvattend kan worden gesteld dat de realisatie van de nieuwe taxistandplaats met opstelstrook op de beoogde locatie inpasbaar is. echter de feitelijke beoordeling van de inpasbaarheid van de beoogde locatie voor de standplaats en opstelstrook dient te worden uitgevoerd door het bevoegd gezag. Zie voor het aanvullend akoestisch onderzoek bijlage 4.

Aanpassen verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug

De voorgenomen ontwikkeling betreft het realiseren van een taxistandplaats. Deze functie is geen geluidgevoelige functie in de zin van de Wgh. De voorgenomen ontwikkeling wordt niet gehinderd door geluidsbronnen uit de omgeving.

7.3 Conclusie

In het kader van geluid zijn geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

8.2 Beleid en regelgeving

8.2.1 Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

Sinds mei 2008 is de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze nieuwe richtlijn vervangt de huidige EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn.

De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevat onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De richtlijn geeft lidstaten de mogelijkheid om later te voldoen aan grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 als de betreffende lidstaten voldoende inspanning laten zien om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om voor deze derogatie in aanmerking te komen moeten de lidstaten een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Met dit plan moet een lidstaat laten zien op welke manier alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen zal worden voldaan. Nederland heeft om derogatie verzocht op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Mede op grond van het NSL heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 derogatie verleend en Nederland daarmee langer de tijd gegeven om overal aan de grenswaarden te voldoen. Dit betekent dat de norm voor stikstofdioxide uiterlijk 1 januari 2015 gehaald moet zijn en de norm voor fijnstof uiterlijk 11 juni 2011.

In de richtlijn zijn verder nieuwe normen en streefdata geïntroduceerd voor de fijnere fractie van fijnstof ($PM_{2.5}$). Verder bevat de richtlijn expliciet de mogelijkheid tot aftrek van fijnstof afkomstig van natuurlijke bronnen bij het vaststellen van overschrijdingssituaties. De werkingssfeer van de richtlijn wordt beperkt door te bepalen dat de richtlijn niet van toepassing is op plaatsen waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. Hiermee samenhangend is de richtlijn (bijlage III) nu ook heel expliciet over locaties waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld wordt.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijn verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

8.2.2 Wet milieubeheer(Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Per 1 augustus 2009 is de wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze wet dient de navolgende doelen:

- implementatie van richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PbEG L 152), hierna te noemen: de richtlijn;
- implementatie van het uit die richtlijn volgende uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan bepaalde grenswaarden te voldoen (derogatie). Dit krijgt zijn beslag in de desbetreffende voorschriften van bijlage 2 van de Wm. Daartoe worden de ingangsdata van de desbetreffende (inhoudelijk ongewijzigde) normen gewijzigd, met een nadere invulling bij algemene maatregel van bestuur binnen het wettelijke kader. De Europese Commissie heeft op 7 april 2009 derogatie verleend;
- wettelijke regeling van enige onderwerpen die volgen uit de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat leidde tot de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) alsmede van enige onderwerpen van juridisch-technische aard.

Naast de wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) is in augustus 2009 tevens het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de

- buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen.

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof per 11 juni 2011 moeten worden te worden behaald en stikstof per 1 januari 2015. Tot deze tijdstippen gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM_{10}) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof $6 \mu g/m^3$ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO_2 , jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM_{10}) van belang.

8.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate". In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekenende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

8.2.4 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Bij het bepalen van de precieze gevolgen van het in betekenende mate project speelt die grens vervolgens geen rol meer. De omvang van de salderingsopgave beslaat immers de gehele verslechtering. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied zullen alle significante gevolgen dienen te worden meegenomen.

De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en te motiveren.

8.2.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

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

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

8.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden blijven gelden van $40 \mu g/m^3$ jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en $50 \mu g/m^3$ etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM_{10} .

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat reeds ter plaatse mag verblijven. Gezien de aanzienlijke afstand van het plangebied tot rijks- en provinciale wegen, ruimschoots meer dan 300 meter is een expliciete toets aan normen uit de AMvB niet noodzakelijk.

8.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat "geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is" wordt vervangen door: "in het ruimtelijk orderingsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is" (Amendement C - Gemeenteblad afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter

gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;

2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

Het bestemmingsplan voorziet niet in de vestiging van gevoelige bestemmingen.

8.3 Resultaten onderzoeken

Met de notitie 'Effecten van plan herinrichting Leidseplein op de luchtkwaliteit' heeft Ingenieurs Bureau Amsterdam (IBA) de eventuele gevolgen van het bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Daarbij is gekeken naar de gevolgen van de geplande verplaatsing van de taxistandplaats van het Kleine Gartmanplantsoen naar de zuidzijde van de Leidsebrug en de overige planelementen van het project Herinrichting Leidseplein op de luchtkwaliteit en is nagegaan of de planontwikkeling in overeenstemming is met de wet- en regelgeving.

IBA heeft de planontwikkeling getoetst op twee van de wettelijke toetsingsgronden uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer, waarbij wordt aangetoond dat:

1. het project herinrichting Leidseplein per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit en
2. het project 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Ten gevolge van het project Herinrichting Leidseplein zullen de verkeersstromen wijzigen (zie hoofdstuk 6 verkeer). Het autovrij maken van het plangebied Leidseplein zorgt er voor dat het nu aanwezige autoverkeer in dit gebied een andere route kiest. Verwachting is, op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek dat ten gevolge daarvan meer autoverkeer gaat rijden op de Nassaukade, delen van de Stadhouderskade Weteringcircuit en Koekjesbrug, maar dat per saldo het autoverkeer in het plangebied en omgeving gelijk zal blijven en mogelijk zelfs iets zal afnemen. Op basis daarvan concludeert IBA dat per saldo de herinrichting niet leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit in het plangebied en omgeving.

Daarnaast is aan de hand van eerdergenoemd verkeersonderzoek gekeken hoe het autoverkeer gaat rijden bij realisatie van de herinrichting en is berekend wat het verwachte effect daarvan is op de luchtkwaliteit op de trajecten waar meer autoverkeer wordt verwacht. Met het rekenmodel CAR berekende effect bedraagt maximaal 0,4 microgram per kubieke meter ter plaatse van de wettelijke voorgeschreven locaties voor toetspunten (10 meter uit de rand van de weg of indien de afstand tot de gevel minder meters kent, langs de gevel zelf). Deze verslechtering is een stuk lager dan 1,2 microgram per kubieke meter die volgens de Wet luchtkwaliteit 2007 nog beschouwd mag worden als niet in betekende mate (Nibm). Hoewel het effect van de taxistandplaats op de Leidsebrug en de opstelstrook op de Stadhouderskade niet specifiek bij deze berekening is betrokken, wordt niet verwacht dat het effect hiervan zodanig zal zijn dat dat dit samen met de totale extra verkeersbewegingen ten gevolge van de herinrichting Leidseplein een verslechtering inhoudt van 1,2 microgram per kubieke meter op het toetspunt ter plaatse. De afstand van de taxistandplaats en de opstelstrook is namelijk zo groot dat de bijdrage op het toetspunt aan de andere kant van de weg bij de bebouwing zeer beperkt zal zijn.

Op basis daarvan concludeert IBA dat er geen bezwaar is vanuit de wet en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit om het plan herinrichting Leidseplein in uitvoering te nemen en het voorliggende bestemmingsplan, dat de herinrichting Leidsplein voor een deel juridisch planologisch mogelijk maakt, vast te stellen. De herinrichting leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en daar waar verslechtering optreedt, doordat er meer autoverkeer komt te rijden, is de verslechtering niet in betekende mate (Nibm).

8.4 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

9.2 Beleid en regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

9.2.2 Nota bodembeheer gemeente Amsterdam

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld.

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van

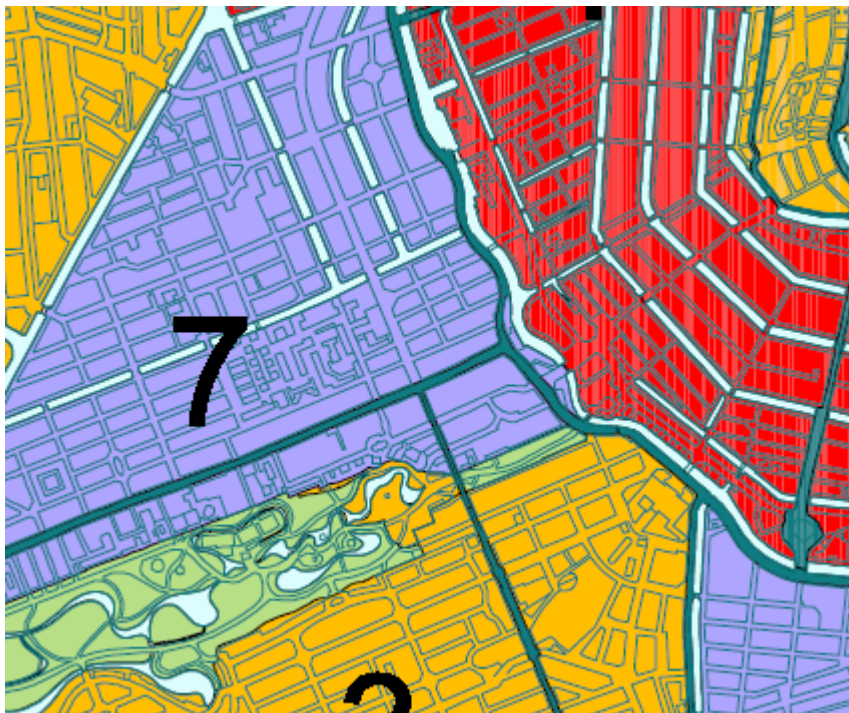
de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

9.3 Resultaten onderzoeken

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor Amsterdam zijn diverse bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer. Op één van deze kaarten is het plangebied aangewezen als zone 7 gebied. De laag onder de ophooglaag, het oorspronkelijk maaiveld (veelal dieper dan 2 m beneden maaiveld) is in de zones 4 t/m 7 schoner dan de bovengrond. Uit de kaarten komt een duidelijk patroon te voorschijn: de jonge wijken zijn schoon. In het centrum van Amsterdam (de vooroorlogse wijken) is de grond matig tot sterk verontreinigd met lood, koper, zink, PAK en minerale olie. Deze verontreinigingen zijn vooral veroorzaakt door het gebruik van verontreinigd ophoogmateriaal en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten in het verleden.

Ter plaatse van de openbare wegen, zoals de Stadhouderskade, wordt de algemene bodemkwaliteit omschreven als zone B: naast veel schone en licht verontreinigde grond komen ook veel verontreinigingen voor.





9.4 Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet in een reparatie van het vigerende bestemmingsplan Oud-West, daar waar in de aanloop van de Stadhouderskade naar de Leidsebrug een strook bestaand verkeersareaal per abuis is bestemd tot Groen en Recreatieve Doeleinden in plaats van Verkeersdoeleinden. Binnen het verkeersareaal is het mogelijk een taxistandplaats te realiseren. Met deze ontwikkeling vinden er geen bodemingrepen plaats. Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

10.2 Beleid en regelgeving

10.2.1 Monumentenwet

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

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

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

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

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

10.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 1 januari 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd waarbij onder meer artikel 3.1.6 tweede lid onder a van het Bro is aangevuld. Deze wijziging houdt in dat een bestemmingsplan een paragraaf moet bevatten met 'een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden'.

Naast archeologische waarden zullen hiermee ook cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk moeten worden meegewogen bij de voorbereiding van bestemmingsplannen. Vergelijkbaar met de huidige regelgeving voor beschermde stads- en dorpsgezichten dient in ieder bestemmingsplan een afweging gemaakt te worden over de wijze waarop met de cultuurhistorische belangen wordt omgegaan.

Het opnemen van cultuurhistorie in het proces van de ruimtelijke ordening past binnen de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009. In lijn met de Belvedere-gedachte wordt in de beleidsbrief aangegeven dat het belang van cultuurhistorie vroegtijdig in het planproces moet worden ingebracht. Inzet is een meer generieke borging van cultuurhistorie vooraf in het proces van de ruimtelijke ordening, waarmee vermindering van sectorale regelgeving achteraf mogelijk is.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

10.3 Resultaten onderzoeken

10.3.1 Archeologische quick scan

Het plangebied is gelegen aan de oever van de Singelgracht. Dit was vanaf de 17de eeuw tot de verstedelijking aan het eind van de 19de eeuw een buitenstedelijk gebied dat voor afvalstort diende, waarvan archeologische resten aanwezig kunnen zijn. Vanwege de aanleg van de Singelgracht (ca. 1660) zijn ook sporen van aanplempingslagen en beschoeiingen te verwachten.

Geconcludeerd is dat er in het plangebied archeologische sporen van een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang worden verwacht. Op grond hiervan geldt voor het plangebied een uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder diep dan 2 meter beneden maaiveld.

Daarnaast geldt conform de Monumentenwet een meldingsplicht. In geval dat tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten ouder van vijftig jaar worden aangetroffen, dienen deze aan BMA (Bureau Monumenten en Archeologie) gemeld te worden zodat in overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Het plangebied is circa 100 m². Met de uitvoering van het bestemmingsplan vinden er geen bodemingrepen plaats. Een archeologisch vervolgonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

Zie voor de quick scan bijlage Cultuurhistorie en archeologie.

10.3.2 Bovengrondse cultuurhistorie

Geconcludeerd kan worden dat er geen cultuurhistorische verkenning naar de bovengrondse waarden nodig is voor dit bestemmingsplan en de wijzigingen die daarin mogelijk worden gemaakt.

10.4 Conclusie

In het kader van cultuurhistorie en archeologie zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug.

Hoofdstuk 11 Externe veiligheid

11.1 Algemeen

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

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

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

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

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

11.2 Regelgeving

11.2.1 Beleid externe veiligheid

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

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

11.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

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

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

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De

Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

Het ministerie werkt aan het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) worden voor dit Basisnet - in lijn met het Bevi - de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd. Het Btev zal voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, een verantwoording GR gaan verplichten. Deze verantwoording mag achterwege blijven indien:

- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Wel moet in alle gevallen de mogelijkheden tot hulpverlening en zelfredzaamheid worden beschreven en moet de brandweer om advies worden gevraagd.

11.2.4 Buisleidingen

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

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

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

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of

- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

11.3 Resultaten onderzoek

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van een gasleiding, LPG station of bevi-inrichting. Daarbij ligt het plangebied niet in de nabijheid van (vaar)wegen en spoor waar gevaarlijke stoffen over vervoerd worden. Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van het bestemmingsplan

Hoofdstuk 12 Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Het plangebied ligt geheel binnen het beperkingengebied van het LIB voor wat betreft de maximale bouwhoogte van 85-87.5 meter voor objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het echter niet mogelijk bouwwerken met een dergelijke bouwhoogte op te richten. Om die reden vormt het LIB geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 13 Natuur en Landschap

13.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde plant en- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

Naast de wettelijke regelingen voor gebieds- en soortenbescherming is het van belang te constateren dat circa 10 m² van het plangebied onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur. In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' (17 februari 2011) is de hoofdgroenstructuur van Amsterdam vastgelegd. Tevens is het toetsingskader voor de hoofdgroenstructuur opgenomen en is een Technische Adviescommissie ingesteld. Deze commissie adviseert het college van burgemeester en wethouders over de inpasbaarheid van bouwinitiatieven in de Hoofdgroenstructuur. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) is derhalve om een advies gevraagd.

13.2 Beleid en regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

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

13.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan er alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat er voor het plan dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

13.2.2 Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.

In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

13.3 Quick scan natuur en ecologie

Het plangebied zelf betreft reeds verhard terrein. Volgens de bij het structuurplan behorende kaart van de Hoofdgroenstructuur hoort dit stuk bij het als stadspark gedefinieerde Leidse Bosje

Hoofdgroenstructuur

Bij de vaststelling van de Hoofdgroenstructuur voor het Structuurplan (2011) is de grens van het groen op de rijbaan, ongeveer langs de belijning van de fietsstrook getrokken. Dit deel is geasfalteerd. Het aangrenzende voetpad is betegeld.

Inventarisatie

Grote platanen in het gras. De platanen vormen een broedbiotoop voor enkele vogels. In ieder geval zitten halsbandparkieten er graag in. Gezien de ligging is de kans op foeragerende vleermuizen niet erg groot. Het gras met verharding heeft geen ecologische betekenis.

Analyse

Het Leidse Bosje is vooral van recreatieve betekenis. De oude platanen hebben natuurwaarde in de vorm van broed- en verblijfplaatsen voor een aantal vogels. Op deze bomen zijn geen negatieve effecten te verwachten.

Conclusie

Het gras onder de bomen van het oostelijke deel van het Leidse bosje wordt intensief belopen en heeft geringe natuurwaarde. De natuurwetgeving heeft geen consequentie voor de aanpassing van de bestemming.

Zie voor de quick scan bijlage Natuur en ecologie.

13.4 Hoofdgroenstructuur: TAC advies

In het bestemmingsplan Oud-West heeft een deel van de toen reeds bestaande verbindingsweg tussen Stadhouderskade en het Leidseplein onbedoeld de bestemming Groen en Recreatieve doeleinden gekregen. Door middel van dit nieuwe bestemmingsplan wordt dit gerepareerd. Onderhavig bestemmingsplan ligt voor een klein deel in de hoofdgroenstructuur. Het betreft een zeer gering stukje van maximaal 10 m² dat nu reeds verhard is en als fietspad wordt gebruikt. Het aanwezige groen blijft onaangetast. Er is geen sprake van toename van bebouwing of verharding.

Op 13 augustus 2013 is onderhavig bestemmingsplan besproken in de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Op 17 oktober 2013 heeft het TAC schriftelijk advies uitgebracht. Het TAC constateert dat het plan inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Vanwege het belang dat gemoeid is met de hier te realiseren

Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug,
gemeente Amsterdam

taxistandplaats en het gegeven dat het beperkte aantal vierkante meters in de praktijk al verhard is, kan het TAC instemmen met de functiewijziging. Zie voor het advies bijlage 6.

Hoofdstuk 14 Water

14.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

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

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

14.2 Resultaten onderzoek (watertoets)

14.2.1 Beleid

Binnen de gemeente Amsterdam is het algemene beleid voor de waterhuishouding, waaronder naast het grondwater ook de verwerking van schoon- en vuilwater wordt begrepen, beschreven in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2010-2015.

Het beheer van het water in de Amsterdamse binnenstad is in handen van Waternet, namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Een deel van het plangebied maakt deel uit van het beheersgebied van AGV en valt daarmee onder de regelgeving in de Keur 2011. Het oppervlaktewater is echter in het beheer van Rijkswaterstaat.

Waternet, waarin de Dienst Waterbeheer en Riolering en het Waterleidingbedrijf zijn samengegaan, is de uitvoerende dienst voor dit Hoogheemraadschap. Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet de grondwaterzorgtaak uit, alsmede de afvalwaterinzameling en de drinkwaterlevering. Sinds 1 januari 2011 voert Waternet ook het nautisch beheer uit in de grachten van Amsterdam, in opdracht van de gemeente Amsterdam.

14.2.2 Oppervlaktewater

Bij een toename van het oppervlak aan verharding met 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvlak gecompenseerd te worden.

Het bestemmingsplangebied beslaat een oppervlakte van circa 100 m². Het betreft hier reeds bestaand verkeersareaal dat onbedoeld een groenbestemming heeft gekregen. Met onderhavig bestemmingsplan is er geen sprake van toename van verharding en vindt er geen demping van oppervlaktewater plaats. Daarnaast geldt voor het plangebied geen wateropgave.

14.2.3 Grondwater

Er worden geen nieuwe kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Met dit bestemmingsplan wordt de grondwaterstand ten opzichte van de huidige situatie niet verslechterd.

14.2.4 Materiaalkeuze

Voor het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)-bouwactiviteiten wordt hier gewezen op de uitgangspunten in de Nationale Pakketten Duurzame Stedenbouw en Duurzaam Bouwen die zowel door Waternet als Rijkswaterstaat worden gehanteerd. Volgens deze uitgangspunten dient de toepassing van uitlogbare bouwmaterialen - zoals koper, zink en lood - voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer, drinkwaterleidingen of straatmeubilair te worden voorkomen, zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terechtkomen. Indien gebruik gemaakt wordt van uitlogbare materialen is het niet toegestaan de oppervlakken waarop deze materialen zijn gebruikt af te koppelen van het rioleringsstelsel. Het gebruik van uitloegende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumineuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig met bijzondere dak-/gevelbekleding. Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, waterbodembodem en grondwater tegen te gaan worden uitloegende materialen aan de buitenschil (lood, zink, koper en geïmpregneerd hout) niet toegestaan (noch in de bouwfase, noch in de definitieve fase, noch in de fase van de inrichting).

14.2.5 Conclusie

In het kader van water zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug.

Hoofdstuk 15 Duurzaamheid

15.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

15.2 Regelgeving

15.2.1 Provinciaal Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt, dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

15.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO² neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles

energiebesparingplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

15.2.2.1 *Duurzaamheid in de nieuwbouw*

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

15.2.2.2 *Leidraad energetisch stedenbouw*

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetisch Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten.

LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast.

Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

15.3 Specifiek plan/ project

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling gering van omvang is worden er ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling geen specifieke duurzaamheidseisen opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Er wordt wel gestreefd naar het gebruik van duurzame materialen.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

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

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

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

In het bestemmingsplan Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug is één bestemming opgenomen. Binnen deze bestemming is de systematiek gehanteerd, die is voorgeschreven door de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012). Concreet betekent dit dat deze bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarvan de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP2012. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de inleidende regels, de bestemmingsregels en de algemene regels die zijn opgenomen in de planregels, wordt kort besproken hoe de regels kunnen worden toegepast.

16.2 Artikelgewijze toelichting

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde

begrippen waar nodig uitgelegd.

- **Wijze van meten**

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

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

Artikel 3 Verkeer

De in het plangebied aanwezige verkeerswegen zijn bestemd als Verkeer. Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming gebruikt worden voor wegen, straten, fiets- en/of voetpaden, ongebouwde parkeervoorzieningen. Onder parkeervoorzieningen worden ook mede begrepen parkeervoorzieningen ten behoeve van taxi's. Tevens zijn nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming Verkeer zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 6 meter.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

- **Anti-dubbeltelregel**

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

- **Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

- **Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

- **Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

- **Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

- **Slotregel**

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de stadsdeelraad.

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

In artikel 6.12, eerste lid Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het besluit ruimtelijke ordening (Bro), een exploitatieplan verplicht is. Soms gelden uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12, tweede lid, Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Het plan en de GreX

Er geldt geen grondexploitatieplicht. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet namelijk niet in een van de gevallen, zoals aangewezen in artikel 6.2.1 van het Bro. Het bestemmingsplan biedt geen mogelijkheid tot het oprichten van gebouwen, maar maakt alleen bouwwerken geen gebouwen mogelijk, zoals lichtmasten, verkeerskundige voorzieningen, kunstwerken e.d.

Verloop planontwikkeling in financieel perspectief

De herinrichting van de Stadhouderskade tussen de Overtoom en het Max Euweplein is nodig om ruimte te maken voor de verplaatsing van de taxistandplaats Leidseplein.

Het Leidseplein is nu vooral een verkeersknooppunt. Tramhaltes, taxistandplaats, rijstroken voor auto en fiets maken het plein onoverzichtelijk. In de vastgestelde Nota van Uitgangspunten is de ambitie verwoord om het plein om te vormen tot een aantrekkelijk autovrij plein waar de voetganger centraal staat. Onderdeel van de herinrichting van het Leidseplein is de verplaatsing van de taxistandplaats naar het bestaande verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug. Vanwege de beperkte ruimte op de locatie voor de brug wordt op de Stadhouderskade een opstelstrook voor circa 18 taxi's gerealiseerd, waarvandaan de taxi's rechtsaf naar de taxistandplaats kunnen doorstromen. Om de opstelstrook en de aanrijdroute voor taxi's te realiseren moet het profiel aan de Stadhouderskade worden aangepast. De voorbereidingen zullen plaatsvinden in 2014.

In het programma '*een aantrekkelijke stad; een hele mooie stad*' en in de Kadernota 2014 (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 juli 2013) is geld gereserveerd om de voorbereiding en uitvoering van de herprofilering van de Stadhouderskade te financieren.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

1. Dagelijks bestuur stadsdeel Centrum;
2. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
3. Dienst Ruimtelijke Ordening.

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Waternet)

Waternet heeft als reactie opgemerkt dat de reparatie van de bestemmingen waarin dit bestemmingsplan voorziet geen waterhuishoudkundige consequenties heeft. Het realiseren van een nieuwe taxistandplaats op reeds bestaande verharding zal geen impact hebben op het watersysteem en is verder niet watervergunningsplichtig.

Dagelijks bestuur stadsdeel Centrum

Stadsdeel Centrum gaat ervan uit dat de PM punten nog worden ingevuld, dat alsnog uitsluitel wordt gegeven over het hoe en wat van de taxikiosk en dat de opmerkingen in paragraaf 6 over de verkeersaspecten (inclusief de conclusie in paragraaf 6.7) alsnog worden aangevuld of ingevuld. Verder is het stadsdeel opgefallen dat de maximum bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde met 6 meter (fors) hoger is dan in stadsdeel Centrum gebruikelijk is. En tot slot vraagt het stadsdeel zich af waarom in de economische paragraaf wordt gerefereerd aan het erfpachtstelsel, terwijl - ondanks het feit dat het gemeenteground betreft - van uitgifte in erfpacht geen sprake zal zijn.

De openstaande punten zijn inmiddels ingevuld. De kiosk waar het stadsdeel op doelt valt buiten het plangebied en is om die reden uit de beschrijving verwijderd. Voor de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde is aangesloten op de algemene plansystematiek in stadsdeel West. Bovendien gaat het om openbare ruimte en gronden die alle in eigendom van de gemeente zijn. Hoofdstuk 6 over Verkeer is nader aangevuld en van een conclusie voorzien. Hoofdstuk 17 over de Economische uitvoerbaarheid is aangepast: inderdaad zal van uitgifte in erfpacht geen sprake zijn; er geldt voor dit bestemmingsplan geen grondexploitatieplicht, omdat het bestemmingsplan niet voorziet in een van de gevallen als bedoeld in artikel 6.2.1 van het besluit ruimtelijke ordening.

Dienst Ruimtelijke Ordening

De dienst constateert dat het voorontwerp bestemmingsplan past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie. Daarbij mede in aanmerking genomen de constatering het plan, dat het deels in de Hoofdgroenstructuur ligt, is voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur die geconcludeerd heeft dat het plan past binnen de regels, zoals vastgelegd in de structuurvisie.

18.2 Behandeling van zienswijzen

Op 3 september 2013 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel West ingestemd met de vrijgave van het ontwerpbestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' voor ter inzagelegging. Het ontwerpbestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' heeft met ingang van 19 september 2013 voor de duur van zes weken (t/m 30 oktober 2013) voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zijn drie zienswijzen ingediend.

1. Lexence advocaten & notarissen, namens VVE Byzantium
2. Bewoners Vereniging Overtoom
3. Milieu Augurancy advise

Er wordt hieronder op de zienswijzen ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn als bijlage 9 in het bestemmingsplan opgenomen.

1. Lexence advocaten & notarissen, namens VVE Byzantium

Adressant heeft grote bezwaren tegen de realisatie van een taxi-opstelstrook op de Stadhouderskade, recht tegenover het gebouw Byzantium. Deze bezwaren zijn uiteengezet in de door adressant ingediende inspraakreactie op het 'Concept voorlopig ontwerp Leidseplein'.

Voor een uiteenzetting van de bezwaren wordt verwezen naar de ingediende inspraakreactie op het 'Concept voorlopig ontwerp Leidseplein', waarvan de inhoud als volledig herhaald en ingelast dient te worden beschouwd. Zonder de beoogde taxi-opstelstrook op de Stadhouderskade, kan de voorziene taxistandplaats op de Leidsebrug niet functioneren. Gelet op de samenhang betekent het feit dat de taxi-opstelstrook niet gerealiseerd kan worden, automatisch de taxistandplaats niet uitvoerbaar is.

Opgemerkt dient te worden dat de zienswijze hoofdzakelijk betrekking heeft op de herinrichting van de Stadhouderskade. De Stadhouderskade maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug'. De herinrichting van de Stadhouderskade past binnen deze bestemming. Met de uitvoering van het bestemmingsplan Oud West dat van toepassing is op de Stadhouderskade is rekening gehouden met de doorstroming en veiligheid van de Stadhouderskade. Daarbij moet de taxi-opstelplaats op de Stadhouderskade in relatie gezien worden met de taxistandplaats op en ten zuiden van de Leidsebrug.

Adressant geeft aan dat op de Stadhouderskade geen taxi-opstelstrook kan worden gerealiseerd omdat:

- a. Door de taxi-opstelstrook en de samenhangende versmalling van de Stadhouderskade voor overig verkeer de verkeersveiligheid ernstig zal verslechteren. Met de komst van de taxi-opstelplaats worden de bestaande rijbanen richting Byzantium opgeschoven waardoor het huidige voet- en fietspad versmald wordt. Onduidelijk is wat de gevolgen zijn van deze maatregel. Adressant is van oordeel dat met de versmalling de verkeersveiligheid zal verslechteren. Onvoldoende is rekening gehouden met de gevolgen van deze versmalling voor de bewoners van Byzantium en zijn de belangen

onvoldoende afgewogen.

Beantwoording

Het opschuiven van rijbanen en daardoor het versmallen van het voet- en fietspad is een gevolg van het vaststellen van de Nota van uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt. (vastgesteld d.d. 28 januari 2010 door de deelraad van stadsdeel Centrum en op d.d. 17 februari 2010 door de gemeenteraad van Amsterdam). Op de Nota van uitgangspunten zijn drie amendementen ingediend. Eén van deze amendementen betreft het verplaatsen van de taxistandplaats van het Leidseplein. Naar aanleiding van het amendement zijn de mogelijkheden voor een standplaats en eventuele buffer zeer uitgebreid onderzocht. Veertien varianten zijn geanalyseerd met betrekking tot voor- en nadelen. De uiteindelijke keuze is gevallen voor een standplaats van taxi's op de Leidsebrug en een taxi-opstelstrook op de Stadhouderskade, langs het Leidsebosje. De beantwoording van deze amendementen is vastgesteld op 28 juni 2011 door de deelraad van stadsdeel Centrum en op 13 juli 2011 door de gemeenteraad van Amsterdam. Uit de verplaatsing van de taxistandplaats vloeit voort dat er op de Stadhouderskade een taxi-opstelstrook moet worden ingericht. Gelet op het onderzoek dat uitgevoerd is n.a.v. het amendement kan gesteld worden dat een zorgvuldige afweging is gemaakt voor de nieuwe locatie van de taxistandplaats en opstelstrook.

Het verschuiven van weg, fiets- en voetpad past binnen de ter plaatse geldende bestemming Verkeer van het bestemmingsplan Oud West. Het geldende bestemmingsplan verzet zich dan ook niet tegen de wijze van de uitvoering van de herinrichting van de Stadhouderskade. De uitvoering wordt nader geregeld door middel van het nemen van verkeersbesluiten.

Het voetpad voor Byzantium wordt inderdaad versmald ten gevolge van de aanleg van de taxi-opstelstrook. Het voetpad wordt echter nergens smaller dan 1,75 meter. Ontegengesteld krijgen voetgangers hier dus minder ruimte.

Het fietspad wordt (ook) iets smaller. De breedte van het nieuwe fietspad zal circa 1,75 meter bedragen. Dat is circa 25 cm smaller dan het huidige fietspad op dit punt. De gemeente erkent dat dit geen ideale situatie is, maar er ontbreekt simpelweg ruimte om het fietspad breder te maken. Elke verbreding gaat immers ten koste van de breedte voor andere weggebruikers.

Het ontwerp voor het Leidseplein en omgeving is meermalen besproken in de verkeerscommissies van de gemeente Amsterdam. In deze commissies wordt tevens getoetst aan de verkeersveiligheid. In de verkeerscommissies zijn wel zorgen uitgesproken over de ruimte voor voetgangers en fietsers. Desondanks heeft de Centrale Verkeerscommissie alles overwegende positief geadviseerd over het ontwerp voor het Leidseplein en omgeving.

- b. Realisatie van de taxi-opstelstrook is in strijd met eigen gemeentelijk beleid. Het fietspad maakt onderdeel uit van Hoofdnet Fiets. Uit het Meerjarenprogramma Fiets 2012-2016 blijkt dat dit fietspad wordt gerekend tot de drukste fietsroutes van Amsterdam. In het Meerjarenprogramma is opgenomen dat juist dit soort fietspaden moeten worden verbreed. Echter deze wordt nu versmald. Dit zal leiden tot een vergroting van de verkeersonveiligheid.

Beantwoording

Zoals reeds onder a. vermeld is het opschuiven van rijbanen en daardoor het versmallen van het voet- en fietspad een gevolg van het vastgestelde Nota van uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt. Bij het opstellen en de uitwerking van plannen is vastgesteld beleid in principe altijd uitgangspunt. De uitvoering van beleid echter blijft altijd maatwerk. In Amsterdam is niet altijd fysiek de ruimte aanwezig om de breedte van fietspaden te laten voldoen aan het Amsterdamse beleid. Voor de herinrichting van de Stadhouderskade zijn diverse inrichtingsmogelijkheden onderzocht. Onderzocht is of de tramsporen verlegd kunnen worden. Dit zou betekenen dat takken van de platanen verwijderd moeten worden. Gelet op de monumentale status van de platanen is dit geen optie. Van verlegging van de tramsporen is dan ook afgezien. Daarbij was het van belang dat de linksafbeweging naar de Tesselschadestraat behouden blijft. Dit heeft ertoe geleid dat bij de herinrichting het voet- en fietspad versmald moet worden.

- c. Realisatie van de opstelstrook is in strijd met adressant gemaakte afspraken bij erfpachtuitgifte. In het uitgiftebesluit van de gemeenteraad neemt de gemeente de verplichting op zich tot het treffen en in stand houden van maatregelen en voorzieningen om een goede verkeersregulering in de omgeving van Byzantium te behouden. Met de herinrichting van de Stadhouderskade is daar geen sprake van. Het versmalde voet- en fietspad komt te liggen op de aan adressant in erfpacht uitgegeven grond. De herinrichting van de Stadhouderskade staat op gespannen voet met de afspraken die zijn gemaakt in het kader van de erfpachtuitgifte;

Beantwoording

Het bestemmingsplan 'Aanpassen verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' heeft geen betrekking op de Stadhouderskade. Van strijd met afspraken in het kader van de erfpachtuitgifte voor het appartementencomplex Byzantium is ingevolge dit bestemmingsplan geen sprake. Volledigheidshalve wordt in deze Nota van Beantwoording wel ingegaan op dit deel van de zienswijze.

Met de herinrichting van de Stadhouderskade blijft de Tesselschadestraat vanuit dezelfde richtingen bereikbaar als in de huidige situatie. Op verzoek van de Centrale VerkeersCommissie worden op de piekmomenten van taxi's verkeersregelaars ingezet om er voor te zorgen dat er geen opstoppen ontstaan door stilstaande taxi's op de rijbaan.

In de erfpachtovereenkomst is vastgelegd dat de op de tekening met kruisarcering aangegeven terreingedeelte door en voor rekening van de erfpachter van bestrating dient te worden voorzien en onderhouden. Daarbij dient de met kruisarcering aangegeven terreingedeelte te worden bestemd als openbare weg in de zin van de Wegenwet. In het bestemmingsplan Oud West heeft dit deel van het voet en fietspad dan ook de bestemming Verkeersdoeleinden. In de overeenkomst is niet opgenomen dat het terrein met de kruisarcering uitsluitend een voetpad moet zijn. Een openbare weg kan zowel een voet- of fietspad zijn. Daarbij is ook niet in de overeenkomst opgenomen dat de entree/trottoir een zekere breedte moet behouden. Het versmallen van het trottoir en het verschuiven van het fietspad is hier niet mee in strijd. Het functiegebruik is daarmee niet in strijd met de erfpachtovereenkomst. Voor het beheer en onderhoud van het voetpad, welke nu versmald wordt, dienen nieuwe afspraken gemaakt te worden. Deze afspraken vallen buiten de scope van dit

bestemmingsplan.

- d. Een zorgvuldige motivering van de maatregelen aan de Stadhouderskade ontbreekt. Adressant is van oordeel dat de ruimte voor een taxi-opstelplaats op de Stadhouderskade ontbreekt. De taxi-opstelstrook kan niet verder van Byzantium worden afgelegd vanwege de daar liggende trambanen. Het versmallen van de Stadhouderskade tot één rijbaan in beide richtingen is volgens adressant evenmin een reële oplossing. Verkeer vanuit de Tesselschadestraat kan dan onmogelijk de Stadhouderskade in oostelijke richting opdraaien. Met deze oplossing neemt de verkeersdruk voor Byzantium nog verder toe. Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van een taxi-opstelstrook op de Stadhouderskade wegens ruimtegebrek geen optie is. Indien deze ruimte er is door versmalling van het voet- en fietspad, zal dit leiden tot ernstige verkeersproblemen. Het vanuit zowel oostelijke als westelijke richting oprijden van de opstelstrook door taxi's zal in beide richtingen leiden tot opstoppingen. Taxi's zullen nog meer stilhouden op de Stadhouderskade en komende vanaf het westen de beoogde afslag naar de opstelplaats geheel vol zetten, zodanig dat de afslag richting Tesselschadestraat voor verkeer komende uit het oosten zal worden geblokkeerd.

Beantwoording

Divers onderzoek (DIVV 11-1-2013, DRO 4-11-2013) is gedaan naar de verkeersstromen en de verwerkingscapaciteit van kruispunten nabij het Leidseplein. Daarbij is tevens de Stadhouderskade met de taxi-opstelstrook in meegenomen.

Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat met name in de nachtelijk uren (tussen 1:00 en 3:00 uur) de verkeersdruk vanwege taxi's het grootst is. Echter de overige verkeersdruk is in de nachtelijke uren op de Stadhouderskade laag en er is dan geen sprake van tramverkeer. Gesteld kan worden dat de verkeersregeling de toename van taxi's vanwege een lagere verkeersdruk in de nachtelijke uren op de Stadhouderskade en het ontbreken van tramverkeer moet kunnen verwerken, mits de verkeersregeling dan voertuigafhankelijk functioneert en is afgestemd op een mogelijke extra intensiteit. De lussen in het wegdek kunnen dan het extra verkeer detecteren en langer groen geven. Er worden dan ook geen doorstromingsproblemen verwacht bij de onderzochte kruispunten met verkeerslichten.

De herinrichting van de Stadhouderskade is besproken in de Centrale VerkeersCommissie (CVC). Alles in overweging nemende heeft de CVC ingestemd met het ontwerp voor het Leidseplein en omgeving. In de verkeerscommissie is ook de zorg uitgesproken dat taxi's de rijbaan blokkeren. Het is niet toegestaan om op de rijbanen van de Stadhouderskade stil te staan. Met een verkeersregelaar op de drukke taximomenten en eventuele inzet van politie wordt ervoor gezorgd dat geen opstoppingen ontstaan door stilstaande taxi's.

2. Bewoners Vereniging Overtoom

- a. In het ontwerp bestemmingsplan wordt gesteld dat sprake is van een reparatie van het bestemmingsplan Oud West waar per abuis een deel van de weg tussen Stadhouderskade en het Leidseplein een groenbestemming gekregen heeft. Adressant is van mening dat evenzo gesteld kan worden dat er geen sprake is van een fout in het bestemmingsplan, doch van een verkeerd gebruik van een groenstrook. Verkeerd

gebruik van groen wil niet zeggen dat de bestemming niet groen zou zijn.

Beantwoording

Het bestemmingsplan Oud West is in 2005 vastgesteld. De weg tussen Stadhouderskade en Leidseplein was ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan reeds aanwezig. De bedoeling van een bestemmingsplan is dat de (thans) huidige situatie wordt vastgelegd en eventuele nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen. Het bestemmingsplan Oud West is een conserverend bestemmingsplan waarin de bestaande situatie is vastgelegd. Echter is een deel van de reeds bestaande weg niet correct in dit bestemmingsplan overgenomen. In het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' is dit aangepast en is de reeds lang bestaande situatie van de weg als Verkeer opgenomen.

- b. In het bestemmingsplan Oud West is bovengronds parkeren binnen de bestemming Groen en Recreatieve Doeleinden niet toegestaan (artikel 10, lid 3a). Dit is nu net wat het Stadsdeel West van plan is te doen met dit stukje grond. Er dient een taxistandplaats te komen en volgens de huidige verkeerswet is een taxistandplaats gelijk aan een parkeerplaats voor taxi's. Daarmee is een taxistandplaats op deze plek inderdaad strijdig met de bestemming groen.

Beantwoording

Zoals adressant aangeeft is een taxistandplaats in strijd met de bestemming Groen. Echter de plek waar de taxistandplaats moet komen is in de huidige situatie al jaren in gebruik als rijbaan. Voor de locatie van de taxistandplaats op de rijbaan ten zuiden van de Leidsebrug wordt verwezen naar de afbeelding in paragraaf 1.2. Het grootste deel van de weg waar de taxistandplaats is voorzien heeft de bestemming Verkeer, waar parkeren (voor taxi's) is toegestaan. Een deel van deze weg heeft ten onrechte de bestemming Groen gekregen. Voor dit deel wordt het bestemmingsplan Oud West aangepast. In het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' heeft dit deel van de weg de bestemming Verkeer gekregen, gelijk met het deel van de weg wat reeds de bestemming Verkeer heeft.

- c. Het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' geeft aan dat in het plangebied gebouwd mag worden met een maximum hoogte van 7 meter en een max. bvo van 25 m² (artikel 7a). Volgens het bestemmingsplan Oud West mag dat alleen voor bouwwerken groenvoorzieningen of speelvoorzieningen niet hoger dan 6 meter. In het ontwerp bestemmingsplan wordt de maximale bouwhoogte en bouwoppervlakte dus opgerekt. Dat dat nodig is blijkt al direct: er dient een taxikiosk te verschijnen bij de standplaats. Deze kiosk ontbreekt in het Ontwerp Ruimtelijke visie bebouwing Leidse Bosje. In deze visie wordt gesproken over vier kiosken in het Leidsebosje, van een taxikiosk is in deze visie geen sprake.

Beantwoording

Artikel 7 betreft Algemene afwijkingsregels die standaard in alle bestemmingsplannen opgenomen worden. Artikel 7a geeft een binnenplanse afwijkmogelijkheid voor nutsvoorzieningen met een maximale hoogte van 6 meter en een maximale oppervlakte van 25 m². Onder een nutsvoorziening wordt verstaan: "Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, gemalen, telefooncellen en

zendmasten, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen". Een taxikiosk is geen nutsvoorziening. Een taxikiosk is dan ook niet voorzien in het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug'. Binnen de bestemming Verkeer van het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming toegestaan met een maximale hoogte van 6 meter. Hierbij kan gedacht worden aan verkeersborden, lantaarnpalen, informatiezuilen, etc.

- d. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat rekening gehouden moet worden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er niet toe leiden dat de te beschermen waarden van een gebied wordt aangetast. Op 13 augustus 2013 is het bestemmingsplan besproken in de TAC. Het schriftelijk advies is nog niet beschikbaar, maar gelet op de behandeling van het plan in de TAC kan aangenomen worden dat er geen bezwaar bestaat tegen de voorgenomen functie.

Volgens adressant is geen passende beoordeling gemaakt aangaande de vele wachtende personen en het gedrag van deze personen. De platanen in het Leidsebosje zullen in geval van hoge nood als pissoir gebruikt worden. De levensduur van deze bomen zal ernstig bekort worden. De quick scan natuur en ecologie gaat voorbij aan het monumentale karakter van de bomen. Het ontkennen van het belang van deze bomen doet het vermoeden ontstaan dat Stadsdeel West de groenwaarde van deze bomen en het gehele plantsoen bagatelliseert om zodoende ruim baan te geven aan de taxistandplaats.

Beantwoording

Op 17 oktober 2013 heeft de TAC schriftelijk advies uitgebracht. Het TAC constateert dat het plan inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Vanwege het belang dat gemoeid is met de hier te realiseren taxistandplaats en het gegeven dat het beperkte aantal vierkante meters die het betreft in de praktijk al verhard is, kan de TAC instemmen met de functiewijziging.

Het monumentale karakter van de bomen is niet beoordeeld in de quick scan natuur en ecologie. In deze quick scan wordt gekeken naar de flora en fauna. In de quick scan is gesteld dat de platanen een broedbiotoop vormt voor enkele vogels. Het gras met verharding heeft geen ecologische betekenis. Geconcludeerd is dat de oude platanen een natuurwaarde hebben in de vorm van broed- en verblijfplaatsen voor een aantal vogels. Op deze bomen zijn geen negatieve effecten te verwachten.

Met het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' en de uitvoering van dit plan worden de platanen in het Leidsebosje niet aangetast. Het Stadsdeel neemt de monumentale status van de platanen zeer serieus en zorgt ervoor dat de monumentale bomen bij de herinrichting van de Stadhouderskade ongemoeid blijven. Eerder is onderzocht of de tramsporen verlegd kunnen worden om meer ruimte te krijgen voor voetgangers en fietsers. Dit zou betekenen dat takken van de platanen verwijderd moeten worden. Gelet op de monumentale status van de platanen is dit geen optie.

Het handhaven van het gedrag van wachtende klanten wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Hiervoor geldt de Algemeen Plaatselijke Verordening. Ten

behoefte van de herinrichting van het Leidseplein zal een Beheerplan worden opgesteld, waarin aandacht komt voor onder andere benodigde handhavingsinzet om het plein en omgeving goed te laten blijven functioneren.

Passagiers voor de taxi's kunnen alleen instappen aan de voorkant van de taxistandplaats op de Leidsebrug. Een veilig en goed gereguleerd gebruik van de taxistandplaats en de opstelstrook wordt georganiseerd vanuit de taxibranche. Deze moeten het gedrag van de chauffeurs en de kwaliteit van de dienstverlening controleren. Op de taxistandplaats komt ook cameratoezicht. Daarnaast zijn er op het Leidseplein zelf en op de Leidsebrug ter hoogte van de toekomstige taxistandplaats openbare toiletten aanwezig. Deze blijven gehandhaafd.

- e. De luchtkwaliteit op de Stadhouderskade is al slecht. De meetwaarden worden regelmatig zwaar overschreden. Stadsdeel West belooft deze volksgezondheidskwestie aan te zullen pakken. Met het toestaan van minimaal 27 taxi's op en aan de Stadhouderskade/ Leidsebosje waarvan motoren min of meer constant aanstaan, zal de luchtkwaliteit zeker niet verbeteren.

Beantwoording

Naar aanleiding van het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. De planontwikkeling is getoetst op twee van de wettelijke toetsingsgronden uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer, waarbij wordt aangetoond dat:

- het project herinrichting Leidseplein per saldo niet leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit en*
- het project 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.*

Op basis van het onderzoek en berekeningen kan geconcludeerd worden dat er geen bezwaar is vanuit de wet en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit om het plan herinrichting Leidseplein in uitvoering te nemen en het voorliggende bestemmingsplan, dat de herinrichting Leidsplein voor een deel juridisch planologisch mogelijk maakt, vast te stellen. De herinrichting leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en daar waar verslechtering optreedt, doordat er meer autoverkeer komt te rijden, is de verslechtering niet in betekende mate (Nibm). De punten die adressant aandraagt leiden er niet toe te twijfelen aan de uitgangspunten en conclusies van het luchtkwaliteitsonderzoek.

- f. De taxistandplaats en wachtstrook wederom laten doorklieven door een fietspad maakt het geheel onveilig. Hier zullen storende hekken de beide verkeersstromen (voetganger en fietser) straks moeten scheiden. Beter zou zijn de beide stromen voortijdig te scheiden, bijvoorbeeld door het fietspad links van de taxi's een eigen pad te geven, mogelijk is daar van af gezien omdat taxi's dan later dit pad moeten kruisen.

Beantwoording

Het fietspad ligt ten oosten van de taxistandplaats. De taxi's hoeven op dit punt het fietspad niet te kruisen. Het fietspad aan de linkerzijde van de taxistandplaats realiseren is geen veilige optie. De fietsers benaderen de taxi's dan van achteren. Dat levert bij het weggrijpen van de taxi's van de standplaats en keren van de taxi's richting Stadhouderskade een onveilige situatie op.

Op het punt waar de taxi's van de opstelplaats naar de taxistandplaats rijden kruisen fietsers wel de baan met taxi's en de trambaan. Dit punt wordt geregeld

middels verkeerslichten. Dit geldt zowel voor de tram, taxi's als voor de fietsers.

Passagiers voor de taxi's kunnen alleen aan de voorkant van de taxistandplaats instappen (op de brug). Op dit punt zullen passagiers het fietspad over moeten steken, zoals dat nu ook bij de huidige taxistandplaats het geval is. Dit wordt niet als een knelpunt gezien.

- g. Een tweede onwenselijke of gevaarlijke situatie ontstaat op de Stadhouderskade. Taxi's komende uit het westen zullen ergens moeten keren en daardoor de Stadhouderskade blokkeren. Er wordt vanuit gegaan dat de taxi's voldoende ruimte hebben op het strookje om normaal af te slaan vanuit de kade naar het Leidsebosje. Hoe dat moet als dit strookje vol is blijft in het midden. De praktijk zal uitwijzen dat chauffeurs hun auto keren bij de geplande keerlus ter hoogte van de Tesselschadestraat, ook al is dit verboden, met als gevolg verkeerschaos.

Beantwoording

De herinrichting van de Stadhouderskade valt buiten het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug'. De Stadhouderskade valt binnen het bestemmingsplan Oud West. In dit bestemmingsplan heeft de Stadhouderskade de bestemming Verkeer. De herinrichting past binnen deze bestemming. Dit wil niet zeggen dat met de uitvoering van het bestemmingsplan geen rekening gehouden moet worden met de doorstroming en veiligheid van de Stadhouderskade.

Ten behoeve van de uitwerking van het ontwerp voor het Leidseplein en omgeving is onderzoek gedaan naar de doorstroming van het verkeer op de Stadhouderskade. Met name in de nachtelijk uren (tussen 1:00 en 3:00 uur) is de verkeersdruk vanwege taxi's het grootst. Echter de overige verkeersdruk is in de nachtelijke uren op de Stadhouderskade laag en er is dan geen sprake van tramverkeer. Gesteld kan worden dat de verkeersregeling de toename van taxi's vanwege een lagere verkeersdruk in de nachtelijke uren op de Stadhouderskade en het ontbreken van tramverkeer moet kunnen verwerken, mits de verkeersregeling dan voertuigafhankelijk functioneert en is afgestemd op een mogelijke extra intensiteit. De lussen in het wegdek kunnen dan het extra verkeer detecteren en langer groen geven. Er worden dan ook geen doorstromingsproblemen verwacht bij de verkeerslichten nabij de Leidsebrug.

De herinrichting van de Stadhouderskade is besproken in de Centrale VerkeersCommissie (CVC). Alles in overweging nemende heeft de CVC ingestemd met het ontwerp voor het Leidseplein en omgeving. Mede op verzoek van de CVC zullen aanvullend verkeersregelaars worden ingezet op de drukke momenten van taxi's om er voor te zorgen dat er geen opstoppen ontstaan door stilstaande taxi's op de rijbaan.

3. Milieu Augurancy advise

Adressant heeft in haar zienswijzen de volgende punten naar vorengebracht:

- a. De benodigde nieuwe zwaardere bestrating en hoge drukbelasting van de voertuigen, levert schade op aan de boomwortels van de platanen.

Beantwoording

De taxistandplaats wordt gerealiseerd op de reeds aanwezige rijbaan ten zuiden van de Leidsebrug. Voor de locatie van de taxistandplaats op de rijbaan wordt verwezen naar de afbeelding in paragraaf 1.2. Voor de realisatie van de standplaats is geen zwaardere bestrating noodzakelijk en zal de druk op de boomwortels niet aanwezig zijn of toenemen.

- b. De benodigde voorzieningen, zoals zout, bij weersomstandigheden, lekkages van de taxi's en realisatie van extra trottoirs, zijn schadelijk voor de bomen in het Leidsebosje.

Beantwoording

De taxistandplaats wordt gerealiseerd op een bestaande weg. Op deze weg wordt reeds gestrooid bij slechte weersomstandigheden. De realisatie van extra trottoirs in het groen is niet noodzakelijk bij de realisatie van de taxistandplaats. Mocht er al sprake zijn van lekkage dan zal dit niet anders of erger zijn dan nu in de huidige situatie.

- c. Onrust en schadelijk nachtleven Leidseplein van wachtende klanten en chauffeurs vraagt om overlast en molest uit baldadigheid, juist bij de rustwaarden die bij bescherming van bomen en groen horen.

Beantwoording

Het handhaven van het gedrag van wachtende klanten en chauffeurs wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Hiervoor geldt de Algemeen Plaatselijke Verordening.

De afgelopen jaren is er veel overlast geweest van taxi's, met name op en rond de standplaatsen. Om gemeenten de mogelijkheid te geven daartegen op te treden, is op 1 oktober 2011 de Taxiwet aangenomen door de Tweede Kamer. Op basis daarvan heeft de gemeente Amsterdam een Taxiverordening opgesteld. Deze is per 1 juni 2013 van kracht. Deze bepaalt dat iedere chauffeur die in Amsterdam wil werken in het bezit moet zijn van een taxivergunning en aangesloten is bij een Toegelaten Taxiorganisatie (TTO). De Amsterdamse standplaatsen, inclusief de taxistandplaats op het Leidseplein, zijn alleen nog toegankelijk voor chauffeurs die zijn aangesloten bij een TTO en in het bezit zijn van een vergunning. Elke taxi moet herkenbaar en herleidbaar zijn zodat de klachten beter gericht ingediend kunnen worden. Hierdoor is het beter mogelijk om overlast te beheersen. In 2013 is er een Handhavingsarrangement taxi gesloten. In het Handhavingsarrangement taxi staat omschreven hoe en door wie het toezicht en de handhaving op de Amsterdamse taximarkt georganiseerd is. Hiermee moet het gedrag van taxichauffeurs de komende jaren aanzienlijk verbeteren.

Voor de standplaats op de Leidsebrug en de Taxi-opstelstrook op de Stadhouderskade geeft de invoering van de nieuwe verordening veel meer mogelijkheden om te handhaven op wangedrag. De taxibranche en de gemeente maken hierover afspraken. Daarbij is er op de standplaats ook cameratoezicht. Toezicht en handhaving vindt onder meer plaats door de gemeente Amsterdam en de politie.

- d. Toezicht wegnemen bij Bureau Lijnbaansgracht en neerleggen bij de kleinere post Helmerstraat.

Beantwoording

Het toezicht op het Leidseplein en omgeving is verdeeld over drie politieposten. Dit zal met de herinrichting van het Leidseplein niet veranderen. Daarbij heeft het bestemmingsplan geen consequenties voor de verdeling van de politieposten en wordt de verdeling ook niet geregeld in het bestemmingsplan.

- e. Adressant acht het misleidend om te spreken van “herstel van verkeersareaal”, alsof de hier al vanouds beschermde Parkstatus van Leidsebosje een oneigenlijke situatie zou zijn en hier enkel zou zijn verleend zolang de verkeerseisen dit toestonden. Er kan geen sprake van zijn dat de gegroeide groeneisen slechts sluitpost zijn in de ruimtelijke inrichting.

Beantwoording

Het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' betreft een aanpassing van het bestemmingsplan Oud West waarin ten onrechte de reeds aanwezige weg tussen Stadhouderskade en het Leidseplein als Groen is opgenomen. Deze weg was reeds aanwezig voordat het bestemmingsplan Oud West (vastgesteld 2005) werd opgesteld, maar is echter niet correct in het bestemmingsplan overgenomen, waardoor een deel van de weg als Groen is bestemd.

- f. De noodzaak om juist hier een taxistandplaats in te richten is in Stadsdelen Centrum en West niet behoorlijk vastgesteld.

Beantwoording

De uitgangspunten voor de herinrichting van het Leidseplein e.o. zijn vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt. Deze Nota is op 28 januari 2010 vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Centrum en op 17 februari 2010 door de gemeenteraad van Amsterdam. Op de Nota van uitgangspunten zijn drie amendementen ingediend. Eén van deze amendementen betreft het verplaatsen van de taxistandplaats van het Leidseplein. Naar aanleiding van het amendement zijn de mogelijkheden voor een standplaats en eventuele buffer zeer uitgebreid onderzocht. Veertien varianten zijn geanalyseerd met betrekking tot voor- en nadelen. De uiteindelijke keuze is gevallen voor een standplaats van taxi's op de Leidsebrug en een taxistopstelplaats op de Stadhouderskade, langs het Leidsebosje. De beantwoording van deze amendementen is vastgesteld op 28 juni 2011 door de deelraad van stadsdeel Centrum en op 13 juli 2011 door de gemeenteraad van Amsterdam. Uit de verplaatsing van de taxistandplaats vloeit voort dat er op de Stadhouderskade een taxi-opstelstrook moet worden ingericht.

- g. De realisatie van de taxistandplaats had binnen het Platform Bomen & Groen West voorgelegd moeten zijn.

Beantwoording

Het platform is bij ons niet bekend als een officieel geregistreerd orgaan. Het bestemmingsplan “Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug” is voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Het TAC constateert dat het plan inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Vanwege het belang dat gemoeid is met de hier te realiseren taxistandplaats en het gegeven dat het beperkte aantal vierkante meters die het betreft in de praktijk al verhard is, kan het TAC instemmen met de aanpassing van het bestemmingsplan.