



Gemeente

Amsterdam

Bestemmingsplan Taxiopstelstrook
Leidsebosje

Vastgesteld

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 30-9-2015, NR. 207/895
DE RAADSGRIFFIER,

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.E1403BPSTD-VG01

Datum print 23 September 2015

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing	7
1.3	Doelstelling	8
1.4	Bevoegdheden	8
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Geschiedenis plangebied	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	12
2.3	Geldend planologisch kader	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Europees beleid	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Regionaal beleid	18
3.5	Beleid gemeente en stadsdeel	19
Hoofdstuk 4	Ruimtelijk kader	23
4.1	Algemeen	23
4.2	Taxiopstelstrook Leidsebosje	24
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht	27
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	29
6.1	Algemeen	29
6.2	Autoverkeer	29
6.3	Openbaar vervoer	29
6.4	Langzaam verkeer	30
6.5	Parkeren	31
6.6	Resultaten onderzoek	32
6.7	Conclusie	36
Hoofdstuk 7	Geluid	37
7.1	Algemeen	37
7.2	Resultaten onderzoeken	38
7.3	Conclusie	40
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	41
8.1	Algemeen	41
8.2	Beleid en regelgeving	41
8.3	Resultaten onderzoek ten behoeve van taxistandplaats en taxiopstelstrook	46
8.4	Conclusie	47
Hoofdstuk 9	Bodem	49

9.1	Algemeen	49
9.2	Beleid en regelgeving	49
9.3	Resultaten onderzoeken	50
9.4	Conclusie	50
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	51
10.1	Algemeen	51
10.2	Beleid en regelgeving	51
10.3	Resultaten onderzoeken	52
10.4	Conclusie	53
Hoofdstuk 11	Externe veiligheid	55
11.1	Algemeen	55
11.2	Regelgeving	55
11.3	Resultaten onderzoek	57
Hoofdstuk 12	Luchthavenindelingbesluit	59
Hoofdstuk 13	Natuur en Landschap	61
13.1	Algemeen	61
13.2	Beleid en regelgeving	61
13.3	Natuurwaardenonderzoek	62
13.4	Hoofdgroenstructuur	64
Hoofdstuk 14	Water	67
14.1	Algemeen	67
14.2	Resultaten onderzoek (watertoets)	67
Hoofdstuk 15	Duurzaamheid	69
15.1	Algemeen	69
15.2	Regelgeving	69
15.3	Specifiek plan/ project	70
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	71
16.1	Algemeen	71
16.2	Artikelgewijze toelichting	71
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	73
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	75
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	75
18.2	Behandeling van zienswijzen	75

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De komende jaren wordt het Leidseplein en omgeving opnieuw ingericht. Belangrijk element daarin is dat het Leidseplein autovrij wordt gemaakt. Hiertoe moet onder andere de huidige taxistandplaats aan het Kleine-Gartmanplantsoen worden verplaatst. Ter uitvoering van dit onderdeel van het project vernieuwing Leidseplein heeft de deelraad van stadsdeel West op 18 februari 2014 voor de verplaatsing van de taxistandplaats het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug' vastgesteld. Daarnaast wordt met onderhavig bestemmingsplan 'Taxiopstelstrook Leidsebosje' de bij de taxistandplaats behorende taxiopstelstrook mogelijk gemaakt.

In verband met de vernieuwing van het Leidseplein heeft de gemeenteraad op 12 maart 2014 het Uitvoeringsbesluit en definitief ontwerp voor het Leidseplein en omgeving vastgesteld. Bij de vaststelling van het Uitvoeringsbesluit en definitief ontwerp heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen welke bepaalt dat de taxiopstelstrook niet binnen het bestaande verkeersareaal van de Stadhouderskade, zoals eerder was beoogd, maar in het Leidsebosje komt te liggen. Ook vermeldt het amendement dat er tevens een ontwerp voor de herinrichting van het Leidsebosje moet komen waarbij de taxiopstelstrook, het fietspad, de geplande vernieuwing van de kiosken en een kwaliteitsverbetering van het groen een plek moeten krijgen.

Aanleiding voor het amendement waren de zorgen over de inpassing van de taxiopstelstrook in het oorspronkelijke ontwerp binnen het bestaande verkeersareaal van de Stadhouderskade. Als gevolg van de taxiopstelstrook zouden het voet- en fietspad aan de zuidkant van de Stadhouderskade (ter hoogte van Byzantium) samen 2 meter smaller worden. Dit was aanleiding om nog een keer goed naar alternatieven te kijken voor de inpassing van de taxiopstelstrook, met behoud van ruimte voor voetgangers en fietsers.

De taxiopstelstrook komt met de aanpassing van het ontwerp ten noorden van de trambaan in het Leidsebosje te liggen. In het huidige bestemmingsplan Oud-West heeft deze locatie de bestemming groen, waarin een taxiopstelstrook niet is toegestaan. Om de taxiopstelstrook op deze plek mogelijk te maken zal het vigerend bestemmingsplan ter plekke moeten worden aangepast van bestemming groen naar verkeer.

Het bestemmingsplan 'Taxiopstelstrook Leidsebosje' 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 ingericht mogen worden.

1.2 Ligging en begrenzing

Het Leidsebosje ligt in stadsdeel West aan de Singelgracht ten zuidwesten van het Leidseplein en ten noorden van de Stadhouderskade. Het plantsoen bestaat uit twee delen die zijn doorsneden door de weg tussen Stadhouderskade en Leidseplein. Deze weg heeft als straatnaam ook Leidseplein. Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is gelegen in het oostelijk deel van het Leidsebosje ten noorden van de trambaan.



Locatie plangebied

1.3 Doelstelling

Gelet op de ambitie tot ontwikkeling van de openbare ruimte van het Leidseplein en de daarbij beoogde verplaatsing van de taxistandplaats en taxiopstelstrook als ook de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

1.4 Bevoegdheden

Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Deze verordening is op 19 maart 2014 in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging vormt de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten).

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam. De taken en bevoegdheden van stadsdelen zijn herverdeeld (welke bovendien is overgegaan in bestuurscommissies). Concreet betekent dit onder andere dat de bestuurscommissies bestemmingsplannen voorbereiden maar dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam ligt.

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 gemeenteraad 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.

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. De Leidsebrug over de Singelgracht verbindt ook het Leidsebosje met het Leidseplein. De eerste paardentramlijn passeerde het Leidsebosje in 1877. Het plantsoen en de brug worden nu gepasseerd door de tramlijnen 1, 2, en 5.

Het Leidsebosje is een plantsoen in Amsterdam-West tussen de Stadhouderskade en de Singelgracht, nabij de ingang van het Vondelpark. Het Leidsebosje is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam.

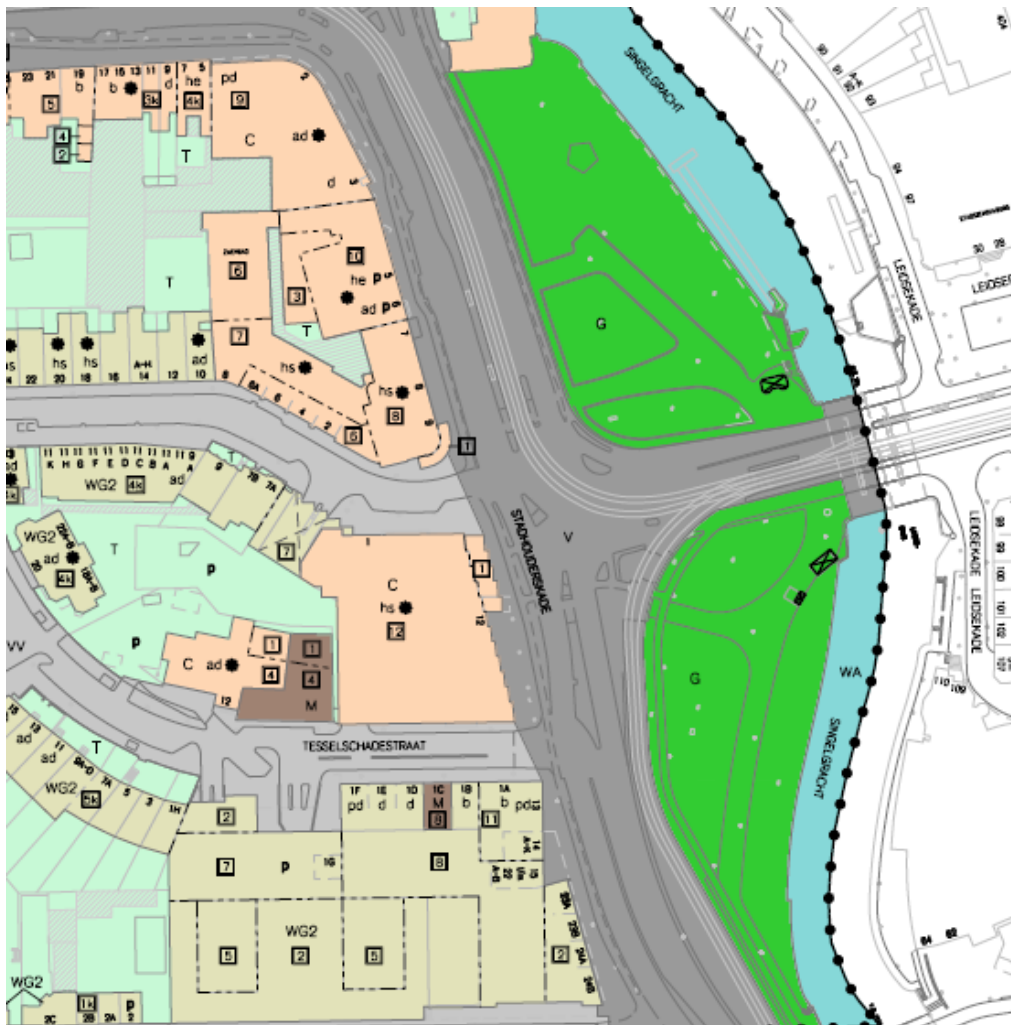
De naam Leidsebosje is geen officiële straatnaam, maar de naam bestond al voordat de stad zich uitbreidde buiten de vroegere Leidsepoort. Hier bevond zich een bosschage, dat na normalisatie van de Buitensingelgracht tot plantsoen werd ingericht. In dit plantsoen staan twee van de grootste monumentale bomen van Amsterdam. Dit zijn twee platanen uit circa 1875 met inmiddels een omtrek van ruim 6,5 meter en een hoogte van ruim 20 meter. Bij de aanleg van de rotonde in 1925 werden de toen al een halve eeuw oude bomen enkele meters verplaatst. In 1971 werd de rotonde vervangen door een T-kruising. Op een van de takken van de plataan in het westelijke deel van het plantsoen is in 1989 het beeldje het Boomzagertje geplaatst door de De Onbekende Beeldhouwer.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied is gelegen in het oostelijk deel van het Leidsebosje. Het Leidsebosje is een stadspark. In het Leidsebosje ligt een trambaan en voet- en fietspaden. Aan de Singelgracht staan vier kiosken. De taxiopstelstrook wordt gerealiseerd ten noorden van de trambaan op het huidige fietspad.

2.3 Geldend planologisch kader

Voor het Leidsebosje geldt het bestemmingsplan Oud-West wat door de stadsdeelraad is vastgesteld op 4 oktober 2005 en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 25 april 2006.



Uitsnede bestemmingsplan Oud-West, deel Leidsebosje

In het vigerende bestemmingsplan Oud-West is het voorliggend plangebied bestemd als Groen en Recreatieve doeleinden (G). Deze bestemming staat langzaamverkeerroutes zoals wandel- en fietspaden toe maar geen strook voor autoverkeer. Een taxiopstelstrook past niet binnen deze bestemming. Het bestemmingsplan Taxiopstelstrook Leidsebosje 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)

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

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

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

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

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige riviervernieuwing van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan geen consequenties.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Het Leidseplein is hét uitgaansplein van Nederland en het visitekaartje van Amsterdam. Elk weekend stroomt het plein vol met uitgaanspubliek, want het aanbod van cafés, restaurants, theaters en bioscopen, concertzalen en discotheken is enorm. Het plein is ook het toneel voor toeristen en dagjesmensen. Het Leidseplein trekt mensen aan vanuit heel Nederland en zelfs de wereld. Voor de bereikbaarheid van het Leidseplein wordt gebruik gemaakt van diverse vervoersmogelijkheden,

bestemmingsplan_Taxiopstelstrook Leidsebosje (vastgesteld)

waaronder de taxi. Voor de taxistandplaats en de opstelstrook bij het Leidseplein is een actuele regionale behoefte. Daarbij is er geen sprake van een gehele nieuwe stedelijke ontwikkeling en gaat het om een verplaatsing van de bestaande taxistandplaats op het Leidseplein.

3.2.4 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.

3.2.5 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 Water 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 Verkeer en parkeren 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 Luchtkwaliteit 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, waarin de herinrichting van het Leidseplein is opgenomen.

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 in pandig 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.

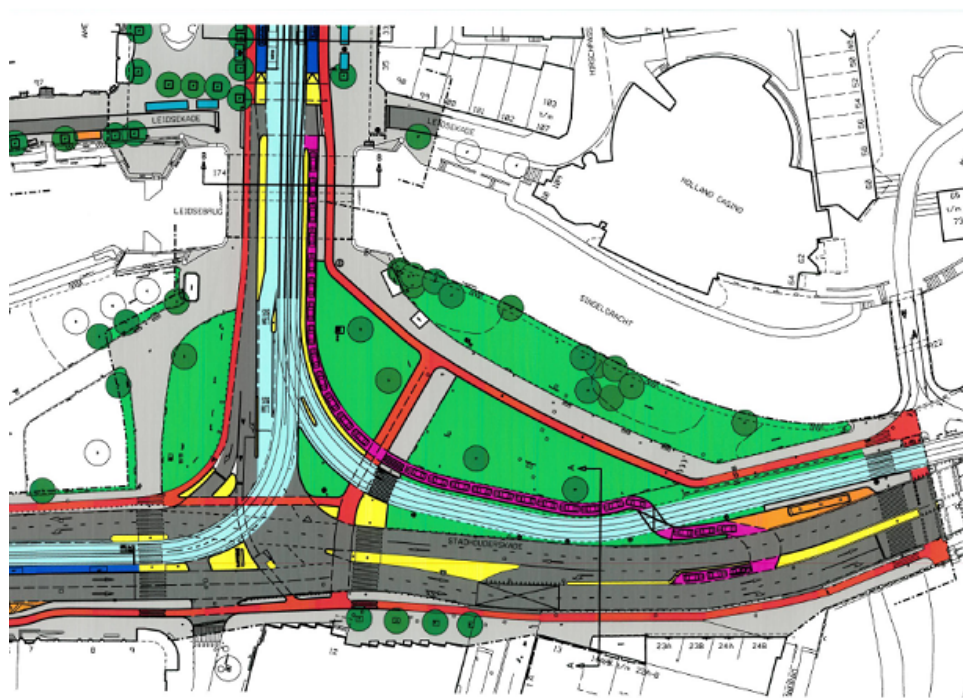
Hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader

4.1 Algemeen

In algemene zin geldt als aanleiding voor de gehele herinrichting van het Leidseplein dat vernieuwing van het Leidseplein hard nodig is. Door het intensieve gebruik is het plein versleten en is het nodig toe aan een opknapbeurt. De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in de gebouwen op en rondom het Leidseplein. Nu is de openbare ruimte aan de beurt waarbij ook een oplossing wordt geboden voor het (brom-)fietsparkeren. Meer ruimte voor de voetganger, een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte en meer eenheid op het plein. Dat zijn de belangrijkste uitgangspunten voor het ontwerp van het Leidseplein en omgeving.

Op 12 maart 2014 is het Uitvoeringsbesluit met het definitief ontwerp voor het Leidseplein en omgeving door de gemeenteraad vastgesteld. De uitvoering daarvan vindt doormiddel van deelprojecten plaats.

Directe aanleiding voor het opstellen van een bestemmingsplan is het amendement dat bij de vaststelling van het Uitvoeringsbesluit en definitief ontwerp Leidseplein door de gemeenteraad is aangenomen om de taxiopstelstrook in het Leidsebosje te situeren. Het amendement kwam voort uit zorgen over de inpassing van de taxiopstelstrook binnen het bestaande verkeersareaal van de Stadhouderskade zoals in het oorspronkelijke ontwerp was opgenomen. Als gevolg van de taxiopstelstrook op de Stadhouderskade zouden het voet- en fietspad aan de zuidkant van de Stadhouderskade (ter hoogte van Byzantium) samen 2 meter smaller worden. De raad heeft opdracht gegeven om nog een keer goed naar alternatieven te kijken voor de inpassing van de taxiopstelstrook, met behoud van ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit heeft geresulteerd in een aanpassing van dit deel van het ontwerp voor het Leidseplein en omgeving. De taxiopstelstrook komt met de aanpassing van het ontwerp ten noorden van de trambaan in het Leidsebosje te liggen, zoals op onderstaande kaart is aangeven.



Aangepast definitief ontwerp (na vaststelling door de gemeenteraad op 12 maart 2014) naar aanleiding van het amendement met taxiopstelstrook

in het Leidsebosje

Tegelijkertijd worden andere deelprojecten in voorbereiding en of in uitvoering genomen, waarvoor afzonderlijke besluitvorming plaatsvindt, al dan niet gelijk oplopend met de procedure en besluitvorming voor dit bestemmingsplan.

Zo bleek ten tijde van de voorbereiding van dit bestemmingplan dat de ligging van de tramhaltes niet voldoen aan het toekomstig gewenste gebruik van het lijnennetwerk van het openbaar vervoer. Het College van B&W heeft daarom een voorstel vrijgegeven voor inspraak met een gewijzigde ligging van de tramhaltes Leidseplein. De gemeenteraad heeft op 11 maart 2015 met de voorgestelde wijziging van het definitief Ontwerp Leidseplein (verplaatsing van tramhaltes in verband met het Plusnet OV) ingestemd.

Omdat het voorstel voor de gewijzigde ligging van de tramhaltes geen consequenties heeft voor de taxistandplaats of de taxiopstelstrook is er geen aanleiding geweest om de procedure voor het bestemmingsplan op te schorten. Voor zover wijzigingen buiten de invloedssfeer van de afzonderlijke deelprojecten liggen, worden lopende procedures voortgezet, zodat deelprojecten zo min mogelijk onderling van elkaar afhankelijk worden en geen onnodige vertraging in de totale doorlooptijd ontstaat.

Zoals eerder vermeld is de verplaatsing van de taxistandplaats en de daarbij horende taxiopstelstrook een van de deelprojecten van het totale project herinrichting Leidseplein. Het onderhavige bestemmingsplan moet binnen de ruimtelijke context van het totaal worden gezien, maar kent daarbinnen haar eigen, naar juridisch planologische maatstaven, bepaalde ruimtelijke afbakening. En doorloopt een afzonderlijke procedure zoals in de Wet ruimtelijke ordening voorgeschreven. Effecten van andere deelprojecten, zoals een gewijzigde ligging van de tramhaltes, hoeven niet perse van invloed te zijn op de uitvoeringsaspecten van dit bestemmingsplan.

Daar waar aannemelijk is dat deelprojecten elkaar niet wezenlijk raken, hoeven geen procedures te worden opgehouden. Daar waar relevante informatie uit andere deelprojecten beschikbaar komt zal deze waar mogelijk bij de overige deelprojecten worden betrokken.

4.2 Taxiopstelstrook Leidsebosje

Na het besluit om de taxiopstelstrook in het Leidsebosje te positioneren is dit uitgewerkt in een ontwerp voor de herinrichting van het Leidsebosje. Hierbij zijn naast de taxiopstelstrook en het fiets- en voetpad ook de kiosken ingepast. Belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp was om het Leidsebosje niet verder te versnipperen en samenhang tussen de oost- en westzijde te bewerkstelligen. Daarnaast is bij de inpassing van de verschillende functies rekening gehouden met de groeimogelijkheden voor de bomen, het behoud dan wel uitbreiding van zoveel mogelijk m² groen en een kwaliteitsimpuls voor het Leidsebosje.

De taxiopstelstrook wordt aan de noordzijde van de trambaan gelegd op het huidige fietspad. Het wegprofiel van de Stadhouderskade blijft met deze oplossing op de huidige plek liggen waardoor de ruimte voor fiets- en voetpad aan de zuidzijde van de Stadhouderskade gelijk blijft aan de huidige situatie. Waar taxi's de trambaan kruisen om de taxiopstelstrook op te rijden, moet de trambaan verhard worden. De taxistandplaats en taxisopstelstrook bieden straks plaats aan 26 taxi's. Er wordt een nieuw fietspad (2.00 meter breed) aangelegd in het Leidsebosje, langs en deels gecombineerd met het huidige voetpad.

De taxiopstelstrook wordt als een sluis ontworpen: als taxi's er eenmaal in zijn, kunnen ze er pas aan het eind, met een passagier, weer uit. Dit vergroot de beheersbaarheid van de opstelstrook en voorkomt bijvoorbeeld dat taxi's halverwege in of uitvoegen of op deze locatie al passagiers oppikken.

Vanaf de taxistandplaats keren de taxi's op de Leidsebrug om richting de Stadhouderskade. Taxi's die vanaf het Rijksmuseum over de Stadhouderskade aan komen rijden kunnen rechts invoegen op de taxiopstelstrook. Taxi's die overdag uit westelijke richting vanaf de Stadhouderskade aankomen, kunnen 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, dan is het drukker met taxi's en is er weinig ander verkeer op de Stadhouderskade. Het is voor taxi's dan *niet* mogelijk om linksaf te slaan via de voorsorteerstrook. Taxi's uit westelijke richting moeten dan doorrijden. Het nachtelijke verbod om linksaf te slaan moet voorkomen dat taxi's die via de voorsorteerstrook linksaf willen slaan op de Stadhouderskade gaan wachten en zo voor chaotische verkeerssituaties zorgen.



Ontwerp Leidsebosje met taxiopstelstrook

In het ontwerp voor het Leidsebosje is ook gekeken of het groen dat moet worden omgezet in verharding (fietspad en taxiopstelstrook) kan worden gecompenseerd. De verhouding verharding versus groen blijft in het Leidsebosje nagenoeg gelijk aan de huidige situatie. In het nieuwe ontwerp komt er net iets meer groen bij. Gezien de historie van het Leidsebosje en de plek in de groenstructuur van Amsterdam wordt voor de materialisatie van de voet- en fietspaden aangesloten op het Vondelpark en de Singelgrachtzone (nota ruimtelijke randvoorwaarden Singelgrachtzone).

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

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. Een deel hiervan zal ingericht worden als taxiopstelplaats. 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.

Voor het in beeld brengen van de voor dit bestemmingsplan relevante verkeersaspecten is mede 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 naar het Leidsebosje, 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. Vanaf de Stadhouderskade kunnen taxi's vanuit oostelijke richting de taxiopstelstrook in het Leidsebosje oprijden. Vanaf de taxiopstelstrook rijden de taxi's door naar de taxistandplaats. Vanaf de taxistandplaats keren de taxi's op de Leidsebrug om richting de Stadhouderskade.

6.3 Openbaar vervoer

Tram

Een onvermijdbaar en zichtbaar aspect van het Leidseplein is de tram. Ze zijn bijna continu op het plein. Voor een optimaal gebruik van het Leidseplein voorziet het op 11 maart 2015 vastgestelde aangepast Definitieve Ontwerp Leidseplein erin dat tramrails en tramhaltes worden verlegd. In iedere windrichting na de kruising komt straks een tramhalte. Daarnaast wordt de toegankelijkheid van de tramhaltes verbeterd door de haltes zoveel mogelijk op gelijke hoogte met de deuren van de tram te brengen. Daarbij wordt gezocht naar een optimaal evenwicht tussen toegankelijkheid en ruimtelijkheid. De huidige trambaan die door het Leidsebosje loopt, blijft op dezelfde plek liggen.

Bus

Op het zuidelijk deel van het Leidseplein (bij de Leidsebrug) rijden stadsbussen van het GVB, streekbussen en nachtbusen. Alle bussen gebruiken het tracé Stadhouderskade - Marnixstraat. Met de nieuwe ligging van de tramhaltes zullen er geen dagbussen meer via de Marnixstraat naar het Leidseplein rijden en vice versa. De nachtbusen zullen gebruik maken van de toekomstige halte in de Marnixstraat en op de Leidsebrug. Touringcars en 'hop on hop off bussen' rijden straks niet meer over het Leidseplein – er is immers geen rijweg. Wel mogen zij tijdens de venstertijden (laad- en lostijden) passagiers laten in- en uitstappen. Dat kan ook bij de laad- en losplaats op de Stadhouderskade.

Ontwikkelingen MobiliteitsAanpak Amsterdam

Een ontwikkeling die momenteel plaatsvindt, maar niet binnen de scope van het herinrichtingsproject

Leidseplein valt, is de in juni 2013 door de gemeenteraad vastgestelde MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA). Het doel van de MAA is om het openbaar vervoer in Amsterdam in de toekomst sneller, betrouwbaarder en meer reizigersgericht te maken: het zogenaamde Plusnet Openbaar Vervoer (OV).

In navolging van het MAA heeft de Stadsregio Amsterdam (SRA) inmiddels een concept lijnennetvisie samengesteld en die voor inspraak vrijgegeven. Deze zal in algemene zin voor heel Amsterdam tot een nieuwe lijnvoering van het Openbaar Vervoer leiden. Dit zal op meerdere plekken in de stad tot wijzigingen in de routing van het bus- en tramlijnennetwerk leiden en heeft tevens gevolgen voor de aantallen trams/bussen op die routes.

Veelal kan de uitvoering binnen de geldende planologische kaders en bestaand verkeersareaal plaatsvinden en zijn alleen verkeersbesluiten nodig. Zo zullen zich naar aanleiding van de vertaling van de lijnennetvisie ook in de omgeving van het Leidseplein mogelijk wijzigingen voordoen m.b.t. het lijnennet van trams en bussen.

In dit verband kan worden gemeld dat de SRA in lijn met het MAA inmiddels een voorstel heeft ingediend voor een alternatieve halteliggering voor de tramhaltes bij het Leidseplein (de zogenaamde Molenwiek). De SRA (verantwoordelijk voor de exploitatie van het openbaar vervoer in de regio Amsterdam) en het Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB) als vervoerder willen vanaf de opening van de Noord/Zuidlijn (verwacht in 2017) nieuwe tramroutes realiseren via het Leidseplein. Dit is noodzakelijk voor een tramnetwerk dat goed aansluit op de nieuwe metrolijn. In navolging hiervan heeft de gemeente een voorstel uitgewerkt voor een gewijzigde liggering van de tramhaltes op het Leidseplein. Bij de uitwerking van dit onderdeel is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen verblijfskwaliteit, doorstroming van het openbaar vervoer, verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing. De gemeenteraad heeft op 11 maart 2015 met de voorgestelde wijziging van het Definitief Ontwerp Leidseplein (verplaatsing van tramhaltes in verband met het Plusnet OV) ingestemd.

Op 28 april 2015 heeft de regioraad van de Stadsregio kennis genomen van het concept Lijnennetvisie. Na vaststelling van de Lijnennetvisie, worden door de vervoerders concrete vervoerplannen opgesteld. Hierin worden de concrete lijnen, frequenties en haltes voor bussen en trams beschreven. De SRA heeft verschillende lijnvoeringmodellen in onderzoek voor het toekomstig openbaar vervoer. De verwachting van SRA is dat het toekomstige aantal bussen zal verminderen. Over de definitieve inrichting van het OV-netwerk en lijnvoering van het OV moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden. Het is niet aannemelijk dat de eventuele wijzigingen in verband met nadere besluitvorming van dien aard zijn dat hierdoor de uitvoering van dit bestemmingsplan wezenlijk wordt beïnvloed.

Overigens beoogt het bestemmingsplan Taxiopstelstrook Leidsebosje uitsluitend de gewijzigde liggering van de opstelstrook ten behoeve van taxi's juridisch planologisch mogelijk te maken. De wijzigingen in openbaar vervoer lijnen (tram en bus) in de omgeving van het Leidseplein leiden niet tot wijziging of uitbreiding van bestaand verkeersareaal, waarvoor aanpassing van het bestemmingsplan nodig is en vinden aldus geen basis in dit bestemmingsplan.

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.

De voetpaden in het Leidsebosje worden aangepast zodat ze beter aansluiten op de looproutes. De padenstructuur aan de westkant van het Leidsebosje worden zodanig aangepast dat mensen makkelijker kunnen rondlopen.

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 voor het Leidseplein en omgeving bijzondere aandacht door de fietspaden waar mogelijk 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.

Het fietspad in het Leidsebosje is geen hoofdnet fiets. Vanwege de realisatie van de taxiopstelstrook in het Leidsebosje wordt de bestaande fietspad verplaatst. Het nieuwe fietspad komt te liggen naast de bestaande voetpad en krijgt een breedte van 2 meter.

Het bestemmingsplan Taxiopstelstrook Leidsebosje betreft uitsluitend een opstelstrook ten behoeve van taxi's. Voet- en fietspaden worden niet mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Ten behoeve van de taxiopstelstrook wordt wel het fietspad in het Leidsebosje verplaatst naar de in het Leidsebosje gelegen voetpad.

6.5 Parkeren

Op de taxiopstelstrook en taxistandplaats worden circa zesentwintig plaatsen ten behoeve van de taxi's gerealiseerd.

6.6 Resultaten onderzoek

De effecten van de verplaatste taxistandplaats, met bijbehorende opstelstrook, zijn – zij het in de eerdere variant dat deze binnen het bestaande verkeersareaal van de Stadhouderskade zou worden opgenomen – tevens onderdeel geweest van het integraal verkeerskundig onderzoek dat voor de gehele herinrichting van het Leidseplein is uitgevoerd. De onderzoeken hebben betrekking op *verkeersintensiteiten, kruispuntenregeling en doorstroming*.

Met het Rapport Verkeersintensiteiten van Dienst Infrastructuur, Verkeer en Veiligheid (DIVV) d.d. 11 januari 2013 zijn de effecten voor de verkeersintensiteiten op de relevante wegvakken in de omgeving van het Leidseplein in beeld gebracht. In de notitie Verkeersregeltechnisch onderzoek kruispunten van de DIVV d.d. 4 november 2013, zijn de effecten van de gewijzigde intensiteiten op de relevante kruispunten nader beoordeeld. Tevens is in het kader van het project herinrichting Leidseplein een nadere beoordeling gemaakt van de effecten op de doorstroming door middel van de Modelanalyse doorstroming taxistandplaats Leidsebrug, welke is opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) op 18 april 2013. In een latere modelanalyse, “Verkeersanalyse Stadhouderskade nabij de Leidsebrug”, DRO 3 november 2014 is de huidige variant voor de taxiopstelstrook zoals opgenomen in het definitief ontwerp van 12 maart 2014 betrokken, met een gewijzigde ligging van tramhaltes en is vooruitgekeken naar een eventuele toekomstige wijziging in de lijnvoering voor dagbussen.

Onderzoek verkeersintensiteiten Stadhouderskade

Onderzoek naar de verkeersintensiteiten op de Stadhouderskade is uitgevoerd naar aanleiding van de herinrichting van het Leidseplein. Dit onderzoek is in het kader van dit bestemmingsplan beoordeeld en voldoende actueel bevonden. Met onderhavig bestemmingsplan wordt uitsluitend de taxiopstelstrook verplaatst. De verkeersintensiteiten en verkeersstromingen wijzigen hierdoor niet.

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 Mamixstraat 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 Passeerdersstraat 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 Passeerdersstraat. 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.

Taxistandplaats Leidsebrug; modelanalyse met betrekking tot doorstroming verkeer gedurende nachturen

In het kader van het project herinrichting Leidseplein is een nadere beoordeling gemaakt van de effecten op de doorstroming door middel van de Modelanalyse doorstroming taxistandplaats Leidsebrug, welke is opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening op 18 april 2013.

De Modelanalyse zoomt in op de gevolgen van de verplaatsing van taxistandplaats en taxiopstelstrook voor de doorstroming op drie relevante punten. De resultaten van de analyse zijn per punt weergegeven.

A. Uitgang taxistandplaats op de Leidsebrug

Het conflict tussen taxi en bus zal weinig problemen opleveren aangezien het aantal bussen beperkt is. Ook met andere verkeersstromen zijn er, binnen het model, weinig doorstromingsproblemen te verwachten.

B. Gedeelte tussen taxibuffer (taxiopstelstrook) en taxistandplaats

In de simulatie verloopt het 'doorschuifproces' van taxi's vanuit de buffer naar de standplaats over het algemeen goed. Hier wordt wel opgemerkt dat voorzieningen als een slagboom of vergelijkbare fysieke voorziening om een ordelijke doorstroming van taxi's van opstelstrook naar standplaats te bewerkstelligen, soms de doorstroming juist kan beperken in het geval dat de standplaats sneller leegkomt. Dit punt vraagt om een oplossing, waarbij de juiste balans gevonden moet worden.

C. Ingang van de opstelstrook vanaf de Stadhouderskade:

De taxiopstelstrook kan vanuit twee richtingen worden bereikt waardoor er onenigheid kan ontstaan tussen taxichauffeurs. Om onenigheid tussen aankomende taxi's te voorkomen, ligt het voor de hand erop te sturen dat in drukke periodes de voorsorteerstrook voor taxi's vanuit het westen wordt afgesloten, zodat de opstelstrook alleen vanuit oostelijke richting (met voorrang) benaderd kan worden. Dit kan er echter toe leiden dat taxi's verderop, ter hoogte van de Hobbemastraat, een U-turn gaan maken.

In de modelanalyse worden vervolgens mogelijke oplossingsrichtingen en aanbevolen maatregelen gegeven die problemen met de doorstroming moeten verbeteren en oplossen. Voor de modelanalyse wordt verwezen naar bijlage 2.

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 Nassaukade-Bosboom Toussaintstraat en Nassaukade-Overtoom-Stadhouderskade 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 3.

Overwegingen taxiopstelstrook in Leidsebosje

Met het realiseren van de taxiopstelstrook in het Leidsebosje in plaats van op de Stadhouderskade blijft de aan- en afvoeroute van taxi's hetzelfde. Derhalve volstaat het eerder uitgevoerde en hierboven beschreven verkeersregeltechnisch onderzoek voor dit bestemmingsplan.

In het ontwerp met de taxiopstelstrook in het Leidsebosje kruisen taxi's de trambaan (ongeregeld). Met een voldoende snelheidsremmend ontwerp en voldoende zicht, wordt dit niet als gevaarlijk gezien. Wel moet voorkomen worden dat taxi's op de trambaan gaan wachten. Dit kan bijvoorbeeld middels het plaatsen van een slagboom voorkomen worden. Door middel van bebording en belijning wordt aangegeven dat taxi's niet op de trambaan stil mogen staan. Als blijkt dat dat onvoldoende is, kunnen er aanvullende maatregelen genomen worden zoals een waarschuwingslicht en of slagboom. Overigens is de taxidrukke het hoogst als trams niet meer rijden.

Voordeel van het ontwerp met de taxiopstelstrook in het Leidsebosje is dat deze beter aansluit bij het geregelde kruispunt bij de Leidsebrug. In het oude ontwerp was het complex om hier het verkeer goed te kunnen regelen. Door de taxistandplaats aan de andere kant van de trambaan te situeren ontstaat er meer opstelruimte voor fiets- en voetganger. Dit is een voordeel ten opzichte van oude ontwerp.

Verkeersanalyse Stadhouderskade nabij Leidsebrug

In een latere modelanalyse "Verkeersanalyse Stadhouderskade nabij de Leidsebrug", DRO 3 november 2014 (zie bijlage 4) is de huidige variant voor de taxiopstelstrook zoals opgenomen in het definitief ontwerp van 12 maart 2014 betrokken, met een gewijzigde ligging van tramhaltes en is vooruitgekeken naar een eventuele toekomstige wijziging in de lijnvoering voor dagbussen.

Uit de verkeersanalyse worden de volgende conclusies getrokken:

- Het verkeer op de kruispunten met de Stadhouderskade, nabij de Leidsebrug, kan met de beschouwde variant en de beschreven uitgangspunten beter doorstromen dan in de huidige situatie.

De doorstroming van de trams op de Leidsebrug zal richting het zuiden iets minder goed functioneren dan richting het noorden vanwege de halte voor trams. In enkele gevallen hebben zich drie trams aangemeld voor de halte op de Leidsebrug, terwijl er maar plaats is voor twee trams.

- Richting het noorden is er het voordeel omdat er niet meer gehalteerd wordt door bussen op de Leidsebrug. Er zal geen terugslag plaats kunnen vinden voor trams tot op de Stadhouderskade.
- De gesimuleerde lijnvoering plusnet (uitgaande van 40 trams per richting, per uur, in de avondspits over de Leidsebrug en geen dagbussen) is in de beschouwde variant mogelijk.

Advies Centrale Verkeerscommissie

In de structuurvisie wordt de Stadhouderskade gekenmerkt als onderdeel van de hoofdnetten Auto, OV, Fiets en het Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer. Aanpassingen in hoofdnetten dienen te worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC).

De herinrichting van het Leidseplein en de verplaatsing van de taxiopstelstrook naar het Leidsebosje is diverse keren besproken in de CVC. In maart 2014 zijn diverse varianten besproken voor de locatie van de taxiopstelstrook. De voorkeur is uitgesproken voor de variant waarin de taxiopstelstrook wordt gerealiseerd ten noorden van de trambaan in het Leidsebosje. De andere varianten zijn niet realistisch en hebben ongewenste gevolgen. In augustus 2014 is het definitieve ontwerp van de taxiopstelstrook in het Leidsebosje besproken. De CVC heeft met het definitieve ontwerp ingestemd en daarbij een aantal aanbevelingen gedaan. Ter voldoening aan de aanbevelingen worden, vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en om het verkeersgedrag in goede banen te leiden, diverse beheers- en handhavingsmaatregelen getroffen door de gemeente om niet reglementair verkeersgedrag tegen te gaan.

- Vanuit het project Herinrichting Leidseplein zullen gedurende het eerste jaar van ingebruikname - om de gebruikers van de taxistandplaats en opstelstrook te laten wennen aan de juiste wijze van gebruik - op de piekmomenten verkeersregelaars worden ingezet.
- Verder is er vanuit het project Herinrichting Leidseplein budget gereserveerd om ter voorkoming van sluipverkeer in de Tesselschadestraat een vezip (verzonken paal) te plaatsen, als zal blijken dat dat nodig en of zinvol is.
- Op 12 maart 2014 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin zij stelt dat het uitvoeringsbesluit op basis van het Definitief Ontwerp Leidseplein zo aangepast dient te worden dat er structureel op de taxistandplaats Stadhouderskade gehandhaafd zal gaan worden op het ordelijk gedrag van taxichauffeurs en klanten van de taxi's, tot het moment dat blijkt dat structurele handhaving niet meer nodig is om de verkeersveiligheid en doorstroming te garanderen en dat, waar nodig, dekking wordt gezocht binnen de reguliere taxi-handhavingsbudgetten.
- Verder loopt er momenteel vanuit de gemeente Amsterdam een overlegtraject met de TTO's (Toegestane Taxi Organisaties) om afspraken te maken over structurele handhaving op de standplaatsen.
- Bij de toegang tot de opstelstrook naar standplaats is rekening gehouden met het plaatsen van een slagboom. Doel hiervan is dat taxi's niet de trambaan blokkeren en dat alleen TTO taxi's toegang tot de standplaats wordt geboden.
- Bij een verhoogde intensiteit van taxi's in de nachtelijke uren wordt op de kruising Leidsebrug een verkeersregeling ingesteld die dan voertuigafhankelijk functioneert en is afgestemd op een mogelijke extra intensiteit.

De opmerkingen en aanbevelingen daarbij over onder meer de noodzaak van een slagboom bij de ingang van de opstelstrook en een tram waarschuwingsinstallatie, zullen bij latere uitvoering nog op detailniveau uitgewerkt worden.

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 wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. 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 luchtvaarterreinen.

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 (onthefing 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.

7.2 Resultaten onderzoeken

De voorgenomen ontwikkeling betreft het realiseren van een taxiopstelstrook in het Leidsebosje. Deze functie is geen geluidgevoelige functie in de zin van de Wgh. De voorgenomen ontwikkeling wordt niet gehinderd door geluidsbronnen uit de omgeving. De voorgenomen ontwikkeling kan mogelijk wel een relevante bron van geluid zijn voor geluidgevoelige objecten in de omgeving. In verband daarmee is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening enerzijds gekeken naar de resultaten van het geluidsonderzoek dat in verband met het totale herinrichtingsproject Leidseplein is gedaan en is daarnaast voor dit bestemmingsplan apart onderzoek uitgezet naar de mogelijke directe hinder ten gevolge van de geluidseffecten van de taxiopstelstrook op de omgeving. Dit laatste onderzoek is een aanvulling een soortgelijk onderzoek, dat eerder in verband met het bestemmingsplan voor de verplaatsing van de taxistandplaats is uitgevoerd. De resultaten van de onderzoeken worden hieronder beschreven.

Akoestisch onderzoek herinrichting Leidseplein

Tauw bv heeft naar aanleiding van de totale herinrichting van het Leidseplein een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Kenmerk R001-1216215TMM-IH1-V01-NL, d.d.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 geluidseffect 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 5 bij deze toelichting.

Akoestisch onderzoek taxistandplaats en taxiopstelstrook Leidseplein

In het kader van de te verplaatsen taxistandplaats, respectievelijk de taxiopstelstrook, zijn de eventuele gevolgen voor het geluid beoordeeld. Hiervoor zijn twee rapportages opgesteld: "Akoestisch onderzoek taxistandplaats" (Tauw, 10 december 2013) en: "Aanvullende geluidsberekeningen taxiopstelstrook Leidsebosje" (Tauw, 25 augustus 2014). Deze rapporten dienen in samenhang te worden beoordeeld

(zie bijlage 6 en 7).

In beide rapporten zijn de taxistandplaats en taxiopstelstrook benaderd als bron van industriegeluid. Ter beoordeling van de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving is aangesloten op de geldende wet- en regelgeving op inrichtingenniveau. Omdat wettelijke grenswaarden gebaseerd zijn op onderzoeken naar hinderbeleving zijn de beoordelingscriteria in dit onderzoek afgeleid aan deze grenswaarden. 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.

Onderscheiden zijn de directe hinder (activiteiten op de bron plek: zoals draaiende motoren, slaande portieren, stemgeluid) en indirecte hinder (vervoersbewegingen van en naar de bron, de inrichting). De daaruit voortkomende geluideffecten op de geluidgevoelige omgeving (de woningen op de Stadhouderskade en de woningen op de Leidsekade) zijn hiermee in kaart gebracht. Bij directe hinder is gekeken naar de langtijdgemiddelde geluidniveaus en de maximale geluidniveaus. Bij indirecte hinder wordt alleen getoetst aan de gemiddelde geluidniveau per etmaal.

In het eerste rapport wordt ten aanzien van directe hinder voor de langtijdgemiddelde geluidsniveaus geconstateerd dat de richtwaarde van 50 dB(A) gemiddelde etmaalwaarde (richtwaarde voor een woonwijk in de stad) wordt overschreden, hetgeen vooral voortkomt uit de overschrijding van de richtwaarde voor de nachtperiode (40 dB(A)). De hoogste overschrijding van de nachtnorm vindt plaats op één waarnemingspunt aan de Stadhouderskade waar 49 dB(A) is berekend. Echter, tevens wordt geconstateerd dat het heersende omgevingsgeluid ter plaatse al op een gemiddelde van 48 dB(A) zit. Ook het geluid afkomstig van het wegverkeer op de Stadhouderskade zit in de avond- en nachtperiode al op een gemiddelde van 48 dB(A). Dat betekent dat de door de taxiopstelstrook veroorzaakte geluidbelasting nauwelijks boven het heersende omgevingsgeluid uitkomt. Een verschil van 1 dB(A) levert, voor zover zich dat voordoet, geen wezenlijke invloed op de geluidbeleving. Om die reden wordt de hogere geluidbelasting van 48 dB(A) ten gevolge van taxistandplaats met opstelstrook op deze locatie aanvaardbaar geacht.

Voor de maximale geluidniveaus in verband met directe hinder wordt geconstateerd dat op een aantal waarnemingspunten de standaard gestelde richtwaarde uit de Handreiking industrielawaai van $L_{Amax}=50$ dB(A) voor de nachtperiode wordt overschreden. Echter, gezien de beoogde locatie waar de taxistandplaats met opstelstrook wordt gerealiseerd, 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 geluidsniveaus 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. De hogere maximale geluidbelasting ten gevolge van taxistandplaats met opstelstrook wordt op deze locatie aanvaardbaar geacht.

Wat betreft indirecte hinder (aan- en afvoerbewegingen) stelt de rapportage vast dat de hoogst berekende gemiddelde geluidbelasting $L_{Aeq} = 55$ dB(A) etmaalwaarde bedraagt bij de bebouwing aan de Stadhouderskade, waar een voorkeurswaarde geldt van 50 dB(A) voor wegverkeer. Hoewel de voorkeursgrenswaarde met 5 dB(A) wordt overschreden, wordt de maximale ontheffingswaarden van 65 dB(A) niet overschreden. Als er tevens van wordt uitgegaan dat de minimale geluidwering van een gevel van een woning 20 dB(A) bedraagt volgens het Bouwbesluit, betekent dit dat het beschermingsniveau van maximaal 35 dB(A) equivalent binnen de geluidgevoelige ruimten van betreffende woningen in deze beoogde situatie gewaarborgd kan worden. Om die reden wordt een hogere geluidbelasting van 55 dB(A) aanvaardbaar geacht.

Het tweede rapport zoomt aanvullend in op de situatie waarin de taxiopstelstrook opschuift in noordelijke richting en beoordeelt de consequenties ten aanzien van directe hinder (indirecte hinder blijft in deze situatie hetzelfde).

Wat betreft de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus wordt voor directe hinder vastgesteld dat de hoogst waargenomen waarde zich nu niet aan de Stadhouderskade, maar aan de Leidsekade bevindt. Ook nu bedraagt de overschrijding in de nachtperiode 9 dB (ten opzichte van de richtwaarde van 40 dB). En ook nu gelden dezelfde omstandigheden, namelijk dat voor de nachtperiode van een gemiddeld heersend omgevingsgeluid en wegverkeersgeluid van 48 dB moet worden uitgegaan, waardoor er nagenoeg geen verschil in hinderbeleving plaatsvindt. Om die reden wordt de hogere geluidbelasting van 48 dB(A) ten gevolge van taxistandplaats met opstelstrook ook op deze locatie aanvaardbaar geacht.

Ook voor de maximale geluidsniveaus geldt nu dat de hoogste waargenomen belasting van 56 dB zich nu niet aan de Stadhouderskade maar aan de Leidsekade kant bevindt. Ook hier geldt de omstandigheid dat de berekende geluidbelasting te gevolge van directe hinder nagenoeg overeenkomt met de heersende maximale geluidbelasting in de omgeving en dat de aanwezigheid van taxistandplaats en taxiopstelstrook daaraan nagenoeg niets toevoegt en geen onaanvaardbare gevolgen heeft.

7.3 Conclusie

Gezien de reële verwachting dat de maximale geluidsniveaus ten gevolge van de beoogde taxistandplaats en opstelstrook niet significant hoger zullen zijn dan de maximale geluidsniveaus van de overige activiteiten in de omgeving, worden de optredende geluidwaarden aanvaardbaar geacht. 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 PM₁₀ en NO₂ 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 verbeterd 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 verbeterd;
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 betekenende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekenende 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 betekende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM_{10}) 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 spoorwegemplacementen. 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 rechtens 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* wegnnet 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 onderzoek ten behoeve van taxistandplaats en taxiopstelstrook

Voor het bestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden Leidsebrug' (17 oktober 2013, zie bijlage 8) heeft Ingenieurs Bureau Amsterdam (IBA) met de notitie 'Effecten van plan herinrichting Leidseplein op de luchtkwaliteit' 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:

bestemmingsplan_Taxiopstelstrook Leidsebosje (vastgesteld)

1. het project herinrichting Leidseplein per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit leidt en
2. het project 'niet in betekenende 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).

Met onderhavig bestemmingsplan wordt de realisatie van de taxiopstelstrook in het Leidsebosje mogelijk gemaakt. De taxiopstelstrook in het Leidsebosje zal plek bieden aan evenveel taxi's als was voorzien met een taxiopstelstrook op de Stadhouderskade. In dit geval wijzigen de verkeersintensiteiten en verkeersstromen daarom niet. Op grond van het bovenstaande kan worden afgeleid dat er geen sprake is van gevolgen voor luchtkwaliteit dan wel geen sprake is van een geheel planologische nieuwe situatie. Om deze redenen hoeft er geen aanvullend onderzoek naar de gevolgen van het ruimtelijk besluit voor de luchtkwaliteit te worden uitgevoerd.

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's (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.

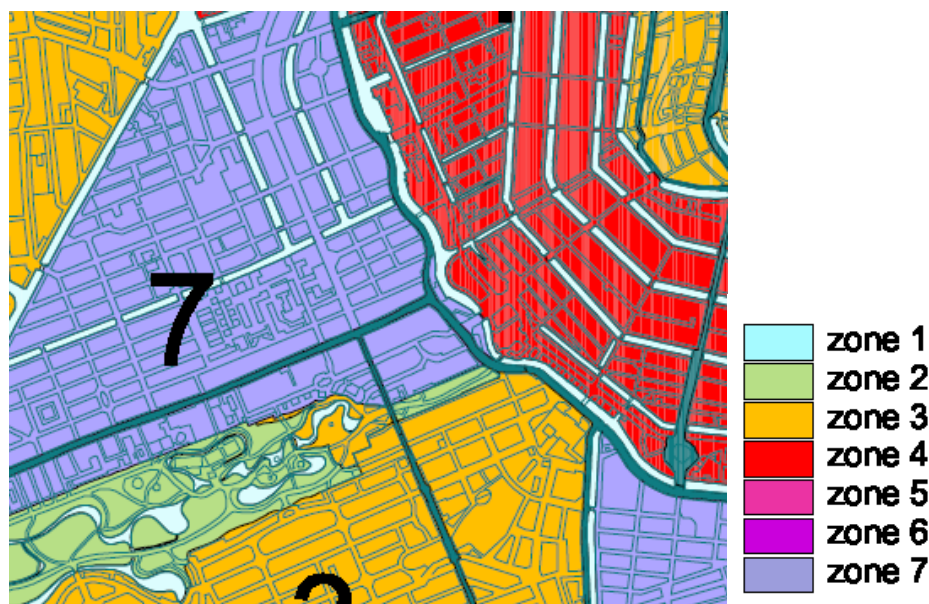
Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger 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 de realisatie van een taxiopstelstrook in het Leidsebosje. De taxiopstelstrook komt te liggen waar nu het huidige verharde fietspad ligt. Voor de taxiopstelstrook zal nieuwe verharding aangelegd moeten worden. 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

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam heeft ten behoeve van het bestemmingsplan 'Taxiopstelstrook Leidsebosje' een archeologische quickscan uitgevoerd (27 juni 2014, zie bijlage 9) uitgevoerd.

Onder de laat 19de-/20ste-eeuwse ophogingen kunnen sporen aanwezig zijn van ontginning, bewoning en landgebruik vanaf de 11de-12de eeuw. Dergelijke sporen hebben een wijde verspreiding en weinig onderlinge samenhang. Ook kunnen materiële overblijfselen aanwezig zijn van de 17de-/18de-eeuwse parkaanleg buiten de Singelgracht. Deze kunnen bestaan uit diverse botanische resten en ophogingslagen.

Uit de quickscan kan geconcludeerd worden dat de archeologische verwachting voor het gebied laag is. Er geldt een uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder diep dan 2 meter beneden maaiveld. Met onderhavig bestemmingsplan vinden er geen ontwikkelingen plaats die groter zijn dan 10.000 m² of dieper dan 2 meter onder maaiveld.

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

van de vondsten.

10.3.2 Bovengrondse cultuurhistorie

BMA heeft geadviseerd dat de ingrepen van dit bestemmingsplan dermate gering zijn en derhalve geen aanleiding geven tot het geven van afzonderlijk advies. Geadviseerd wordt het fietspad helemaal parallel te laten lopen met het wandelpad en niet met een flauwe hoek terugleiden naar de Stadhouderskade: daarmee zou het plantsoentje een keer extra worden afgesneden.

10.4 Conclusie

Vanuit archeologisch oogpunt is er geen sprake van een verwachtingsniveau op basis waarvan er in het bestemmingsplan een ter bescherming daarvan dienende regeling moet worden opgenomen. Wel geldt zoals hierboven aangegeven de wettelijke meldingsplicht.

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 aanwezigen 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 invloedsgedebiet 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:

bestemmingsplan_Taxiopstelstrook Leidsebosje (vastgesteld)

- 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 Natuurwaardenonderzoek

Ten behoeve van de verplaatsing van de taxiopstelstrook naar het Leidsebosje is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd (Natuurwaardenonderzoek Taxistrook Leidse Bosje, Dienst Ruimtelijke Ordening, juli 2014, zie bijlage 10). Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat de natuurwaarden in het gebied beperkt zijn. De platanen bieden schuilgelegenheid en broedbiotoop voor diverse vogels. De door Flora- en faunawet beschermde soorten, die in het gebied voorkomen of te verwachten zijn, zijn:

- Een enkele gewone of ruige dwergmeermuis, foeragerend rond de platanen; van de realisatie van de taxiopstelstrook, het verleggen van het fietspad en van de uit te voeren werkzaamheden valt geen negatief effect te verwachten
- Broedende en dekking zoekende vogels in de platanen; ook voor de vogels geldt dat er geen

negatief effect te verwachten is.

Inventarisatie

Het plangebied

Er staan 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. Ecologische waarde van het gras is gering. Het wordt druk belopen.

Ecologische verbinding

Via het Vondelpark kunnen grondgebonden soorten het plangebied bereiken. Het leefgebied voor soorten als egel en bosmuis is echter zeer beperkt. Sporen van mollen zijn niet waargenomen.

Inventarisatie: aangetroffen en verwachte soorten

In de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) zijn er geen aanwijzingen te vinden dat er beschermde soorten in het plangebied voorkomen.

Zoogdieren

Er zijn geen sporen van zoogdieren aangetroffen.

Vleermuizen

Voor vleermuizen is er beperkt foerageergebied tussen de bomen langs de weg en boven het water van de Singel. Door de verlichting is het geen aantrekkelijke foerageerplaats voor vleermuizen. Daarnaast leven er rond platanen maar een beperkt aantal insectensoorten. Er kan een enkele foeragerende gewone of ruige dwergvleermuis worden verwacht.

Amfibieën, reptielen en vissen

Het plangebied is niet bereikbaar voor reptielen en amfibieën.

Broedvogels

Mogelijke broedvogels in de platanen zijn vink, houtduif, halsbandparkiet, grote bonte specht en ekster. Het gras biedt foerageermogelijkheden voor merels. Huismussen zijn in 2014 niet in de omgeving van het plangebied waargenomen.

Flora

Op de kademuren van de Singelgracht zijn in 2009 en in 2011 tongvarens waargenomen. Bij de inventarisatie in 2013 zijn deze niet aangetroffen.

Rode-lijstsoorten

Er komen geen soorten van de Rode lijst voor.

Gebiedsbescherming

Het plan bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. Markermeer en IJmeer zijn de meest nabijgelegen Natura2000-gebieden. Negatieve effecten op deze gebieden worden, gezien de afstand en de aard van de ontwikkelingen, niet verwacht.

Het plangebied maakt geen deel uit van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Het ligt wel in de HGS (Hoofdgroenstructuur van Amsterdam). De TAC (Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur) constateert dat de uitgangspunten voor de herinrichting van het Leidsebosje inpasbaar zijn in de Hoofdgroenstructuur (zie paragraaf Hoofdgroenstructuur)

Soortenbescherming

Broedvogels

Gezien de voorwaarden waaronder de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd valt verstoring van broedende vogels in de bomen niet te verwachten. De bomen bevinden zich in druk bezocht stedelijk gebied, de vogels die daar broeden zullen zich niet zo snel laten verstoren.

Zoogdieren: Meermuizen

Negatieve effecten van de planontwikkeling op foerageergebied van meermuizen zijn niet te verwachten.

13.4 Hoofdgroenstructuur

Advies TAC

Het Leidsebosje maakt onderdeel uit van het hoofdgroenstructuur. De gewenste realisatie van de taxiopstelstrook in het Leidsebosje is voorgelegd aan de TAC (Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur).

De TAC constateert dat het initiatief van de realisatie van de taxiopstelstrook in het Leidsebosje inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Het uitgangspunt voor dit initiatief vormt het integrale ontwerp van het Leidsebosje. Het is uitsluitend op basis van dit ontwerp dat ingestemd kan worden met de bestemmingsplanwijziging om deze taxiopstelstrook mogelijk te maken. De conclusie op grond van het integrale ontwerp is dat de bestemming groen weliswaar vermindert, maar dat de hoeveelheid groen gelijk blijft, zelfs enkele meters toeneemt. De kwaliteitsimpuls moet daarom bezien worden over het Leidsebosje als geheel. Naast de taxiopstelplaats zelf is ook de verplaatsing van de fietsstrook in het Leidsebosje een belangrijke verandering in de inrichting met consequenties voor het gebruik en beleving. In relatie tot dat laatste is het plaatsen van een heg langs de taxiopstelstrook cruciaal. Zie voor het advies bijlage 11.

Bomen effect analyse

Bomenwacht Nederland heeft een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd bij 4 bomen in het Leidsebosje. Met de BEA dient inzichtelijk gemaakt te worden of er beworteling aanwezig is langs de rand van het huidige fietspad en onder de gazondelen. Tevens dient in beeld te worden gebracht welke schade valt te verwachten aan de beworteling (indien aanwezig) door de realisatie van de taxiopstelstrook in het Leidsebosje en welke maatregelen genomen dienen te worden om dit te voorkomen c.q. te beperken.

Het voornemen bestaat om het huidige fietspad in het Leidsebosje om te vormen tot een taxiopstelstrook. Bij het omvormen van het fietspad tot taxiopstelstrook zijn geen boomtechnische knelpunten aangetroffen, mits de opstelstrook op dezelfde afstand van de boom gerealiseerd wordt als het huidige fietspad. Van belang is dat de afwatering zodanig richting de trambaan gerealiseerd wordt, dat hier geen groeiplaatsproblemen kunnen ontstaan als gevolg door inspoeling van gelekte brandstof (diesel) of olie.

Daarnaast worden een aantal gedeeltes van het gazon vervangen door een fietspad. Uit onderzoek blijkt dat ter hoogte van het nieuw aan te leggen fietspad voornamelijk een dunne beworteling aanwezig is. Een deel van de beschikbare wortelruimte bij 1 van de 4 onderzochte bomen zal verloren gaan. Omdat de bomen ruim voldoende doorwortelbare ruimte tot hun beschikking hebben, zal dit geen noemenswaardige negatieve gevolgen hebben voor de onderzoeksbomen.

In de BEA geeft Bomenwacht Nederland een aantal maatregelen en voorwaarden die in acht dienen te worden genomen tijdens en na uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden. Deze maatregelen bestaan onder andere uit het instellen van een afschermingszone rond de bomen, het aanbrengen van een stambescherming rond de stam van de bomen, het afzetten van beworteling door middel van een

recht snijvlak en aanbevolen wordt diverse werkzaamheden onder toezicht van een boomtechnisch toezichthouder uit te voeren. Voor de BEA wordt verwezen naar bijlage 12 en 13.

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 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 280 m². Dit is inclusief de verharding van het bestaande fietspad, waarop de taxiopstelstrook gerealiseerd wordt. Vanwege de geringe toename

van het verhard oppervlak is er geen compensatieplicht.

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 Waterkering

Nabij het plangebied ligt een waterkering. Het bestemmingsplan heeft geen invloed op deze waterkering.

14.2.5 Conclusie

In het kader van water zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Taxiopstelstrook Leidsebosje.

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 energiebesparingsplannen 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 Taxiopstelstrook Leidsebosje 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 en water toegestaan.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Binnen de bestemming Verkeer zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. 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.

- **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 gemeenteraad.

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 de Leidsebrug met een taxiopstelstrook langs de trambaan in het Leidsebosje. De taxistandplaats met taxiopstelstrook biedt plaats aan circa 26 taxi's.

Om de opstelstrook en de aanrijdroute voor taxi's te realiseren moet het Leidsebosje en het profiel aan de Stadhouderskade worden aangepast. De voorbereidingen voor de uitvoering vinden plaats 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.

Bij de vaststelling van het Uitvoeringsbesluit Leidseplein en het definitief ontwerp op 12 maart 2014 heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen waarmee is besloten om de taxiopstelstrook niet langs de Stadhouderskade aan te leggen, maar in het Leidsebosje en tevens het Leidsebosje een grote opknabbeurt te geven en dit te financieren uit de reeds gereserveerde gelden.

Daar de herprofilering van de Stadhouderskade meer kost dan de maatregelen in het Leidsebosje is er voldoende geld om dit te realiseren.

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. Bestuurscommissie stadsdeel Centrum;
2. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
3. Dienst Ruimtelijke Ordening.

Stadsdeel Centrum en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben op het conceptontwerp bestemmingsplan.

Dienst Ruimtelijke Ordening

In de structuurvisie wordt de Stadhouderskade gekenmerkt als onderdeel van de hoofdnetten Auto, OV, Fiets en het Kwaliteitsnet goederenvervoer. Aanpassingen in hoofdnetten dienen te worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC). De CVC heeft in een aantal stadia van planvorming geadviseerd. De CVC plaatst enkele kanttekeningen o.a. bij beveiliging van de noodzakelijke oversteek van de tramrails, maar staat (augustus 2014) positief tegenover het plan voor de nieuwe opstelstrook. Ik adviseer u in de toelichting op te nemen dat de CVC positief tegenover het plan staat.

Een gedeelte van het plangebied maakt onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur. Het plan is daarom voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). De commissie had het plan bij voorkeur beoordeeld wanneer ook het ontwerp voor het Leidsebosje er lag, maar constateert (juli 2014) dat het plan past binnen de uitgangspunten van de structuurvisie. Ik adviseer u de reactie van de TAC in de toelichting op het plan te vermelden.

Reactie

Zowel het advies van de CVC als van de TAC zijn verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

18.2 Behandeling van zienswijzen

Op 27 januari 2015 heeft het college van Burgemeester en wethouders ingestemd met de vrijgave van het ontwerpbestemmingsplan 'Taxiopstelstrook Leidsebosje' voor ter inzagelegging. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 5 februari 2015 tot en met 18 maart 2015 ter inzage gelegen.

Gedurende deze termijn van terzieslegging is aan een ieder de gelegenheid geboden om een zienswijze bij de gemeenteraad van Amsterdam in te dienen. Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zijn vier zienswijzen ingediend.

Alle ontvangen zienswijzen zijn in een aparte nota, de zogenoemde 'Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Taxiopstelstrook Leidsebosje' in samengevatte vorm weergegeven en zijn volledigheidshalve integraal als bijlage opgenomen. Dit betekent niet dat die onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Per zienswijze is aangegeven of en in welke mate deze aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan. De 'Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Taxiopstelstrook Leidsebosje' en de zienswijzen zijn als bijlage **xx** bij deze toelichting opgenomen.

