

# **Bestemmingsplan Medisch Centrum Slotervaart**

**Stadsdeel Nieuw West  
Gemeente Amsterdam**

## **Toelichting**

 **Bestemmingsplan Medisch Centrum Slotervaart**

 Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

 Toelichting



✖ Bestemmingsplan Medisch Centrum Slotervaart  
✖ Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam  
✖ Toelichting  


**Van Riezen & Partners**  
*bureau voor planologie & planontwikkeling bv*

Frederiksplein 1  
1017 XK Amsterdam  
*telefoon* 020 625 70 25  
*fax* 020 625 63 76  
*e-mail* [info@vanriezenenpartners.nl](mailto:info@vanriezenenpartners.nl)  
*website* [www.vanriezenenpartners.nl](http://www.vanriezenenpartners.nl)

 **Bestemmingsplan Medisch Centrum Slotervaart**

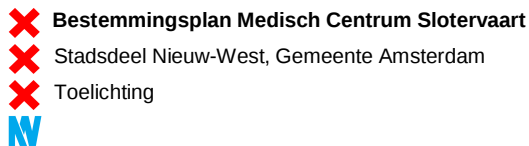
 Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam

 Toelichting



## **INHOUD**

|            |                                                  |           |
|------------|--------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b>  | <b>Inleiding</b>                                 | <b>1</b>  |
| 1.1        | Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan       | 1         |
| 1.2        | Ligging plangebied en plangrenzen                | 2         |
| 1.3        | Leeswijzer                                       | 2         |
| <b>2.</b>  | <b>Beschrijving plangebied</b>                   | <b>3</b>  |
| 2.1        | Bestaande situatie plangebied                    | 3         |
| 2.2        | Ruimtelijke structuur                            | 3         |
| 2.3        | Functionele structuur                            | 5         |
| 2.4        | Beschrijving per complex                         | 6         |
| 2.5        | Verkeersstructuur                                | 9         |
| 2.6        | Groen en water                                   | 10        |
| <b>3.</b>  | <b>Beleidskader</b>                              | <b>12</b> |
| 3.1        | Geldend bestemmingsplan                          | 12        |
| 3.2        | Rijksbeleid                                      | 13        |
| 3.3        | Provinciaal beleid                               | 18        |
| 3.4        | Regionaal beleid                                 | 18        |
| 3.5        | Gemeentelijk beleid                              | 19        |
| 3.6        | Parkstad                                         | 21        |
| 3.7        | Stadsdeelbeleid                                  | 22        |
| <b>4.</b>  | <b>Ruimtelijk kader</b>                          | <b>27</b> |
| 4.1        | Stedenbouwkundig masterplan herziening juli 2009 | 27        |
| <b>5.</b>  | <b>Milieuaspecten</b>                            | <b>28</b> |
| 5.1        | Bodem                                            | 28        |
| 5.2        | Verkeer                                          | 28        |
| 5.3        | Geluidhinder                                     | 30        |
| 5.4        | Luchtkwaliteit                                   | 33        |
| 5.5        | Flora en fauna                                   | 34        |
| 5.6        | Externe veiligheid                               | 35        |
| 5.7        | Energie en duurzaamheid                          | 36        |
| <b>6.</b>  | <b>Luchthavenindelingbesluit</b>                 | <b>37</b> |
| <b>7.</b>  | <b>Water</b>                                     | <b>39</b> |
| <b>8.</b>  | <b>Cultuurhistorie en archeologie</b>            | <b>40</b> |
| <b>9.</b>  | <b>Kabels en leidingen</b>                       | <b>43</b> |
| <b>10.</b> | <b>Juridische planbeschrijving</b>               | <b>44</b> |
| 10.1       | Opbouw van het bestemmingsplan                   | 44        |
| 10.2       | Verbeelding                                      | 44        |
| 10.3       | Standaarden regels                               | 44        |
| 10.4       | Toelichting op regels                            | 45        |
| <b>11.</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>               | <b>50</b> |



|            |                                                       |           |
|------------|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>12.</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid en overleg</b>    | <b>51</b> |
| 12.1       | Inspraak                                              | 51        |
| 12.2       | Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening | 51        |

### ***Bijlagen***

1. *Nota van Beantwoording overleg ex artikel 3.1.1 Bro (d.d. 29 september 2010)*
2. *Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan (d.d. 11 april 2011)*
3. *Herziening stedenbouwkundig masterplan (juli 2009)*
4. *Akoestisch onderzoek (d.d. 16 september 2010)*
5. *Onderbouwing hogere grenswaarden bestemmingsplan Medisch Centrum Slotervaart (d.d. 19 oktober 2010)*
6. *Luchtkwaliteitonderzoek (d.d. 17 september 2010)*
7. *Natuurtoets MCS (juni 2010)*
8. *Archeologisch bureauonderzoek Medisch Centrum Slotervaart (juni 2010)*
9. *Verkeersonderzoek bereikbaarheid Medisch Centrum Slotervaart (13 april 2011)*

## 1. Inleiding

---

### 1.1 Aanleiding en doelstelling bestemmingsplan

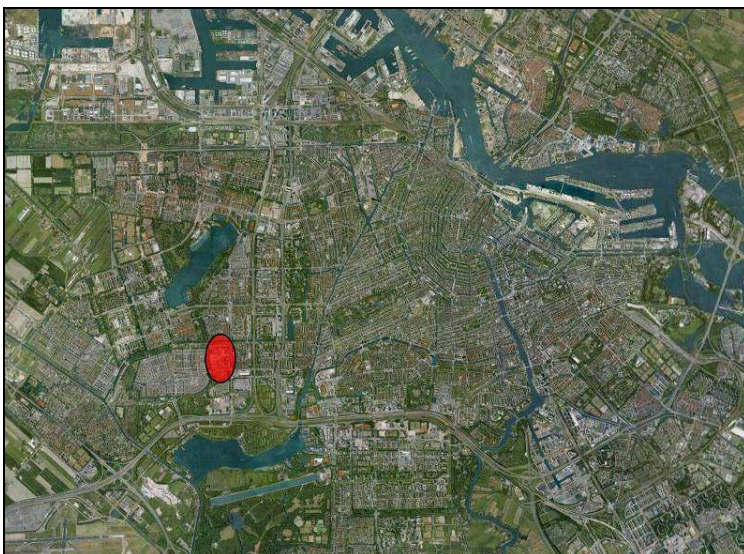
---

In het gebied 'Medisch Centrum Slotervaart' (MCS) zijn momenteel diverse voorzieningen op het gebied van gezondheidszorg gevestigd. In juli 2009 is in opdracht van de stuurgroep Medisch Centrum Slotervaart (MCS) het Stedenbouwkundig masterplan (herziening) 'Medisch Centrum Slotervaart' opgesteld. Het Nederlands Kanker Instituut / Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis (NKI-AVL), het Slotervaartziekenhuis (SLZ), Sanquin Bloedbank, de Stichting Woonzorg en de Stichting Cordaan zijn vertegenwoordigd in het MCS.

In het Stedenbouwkundig masterplan wordt uitgegaan van een gefaseerde aanpak van het Medisch Centrum Slotervaart. Het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis en de Sanquin Bloedbank hebben concrete nieuwbouwplannen en is de vernieuwing reeds in volle gang. In het midden van het Medisch Centrum Slotervaart is het de bedoeling dat een parkeergebouw, bestaande uit meerdere lagen, wordt ontwikkeld. Voor het Slotervaartziekenhuis en het verzorgingstehuis van Cordaan zijn geen concrete herontwikkelingsplannen. De bestaande situatie voorziet hier vooralsnog in een prima bedrijfsvoering.

Voor het grootste deel van het plangebied van dit bestemmingsplan geldt een sterk verouderde planologische regeling, stammend uit de jaren '50 van de vorige eeuw. De geldende regeling is, mede gezien de leeftijd, niet geschikt voor de beoordeling van nieuwe bouwaanvragen. De verouderde planologische regeling vormt samen met de ontwikkelingsplannen uit het Voorkeursmodel MCS de aanleiding om een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een planologisch-juridisch kader voor de herontwikkeling van het Nederlands Kanker Instituut / Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis, Sanquin Bloedbank en het parkeergebouw. Voor het overige gedeelte van het plangebied wordt uitgegaan van de bestaande situatie en vormt het voorliggende bestemmingsplan een actueel beheerskader. De aanleiding tot het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan wordt tevens gevormd door de verplichting om eens in de tien jaar een bestemmingsplan te herzien, zoals beschreven in de Wet ruimtelijke ordening.



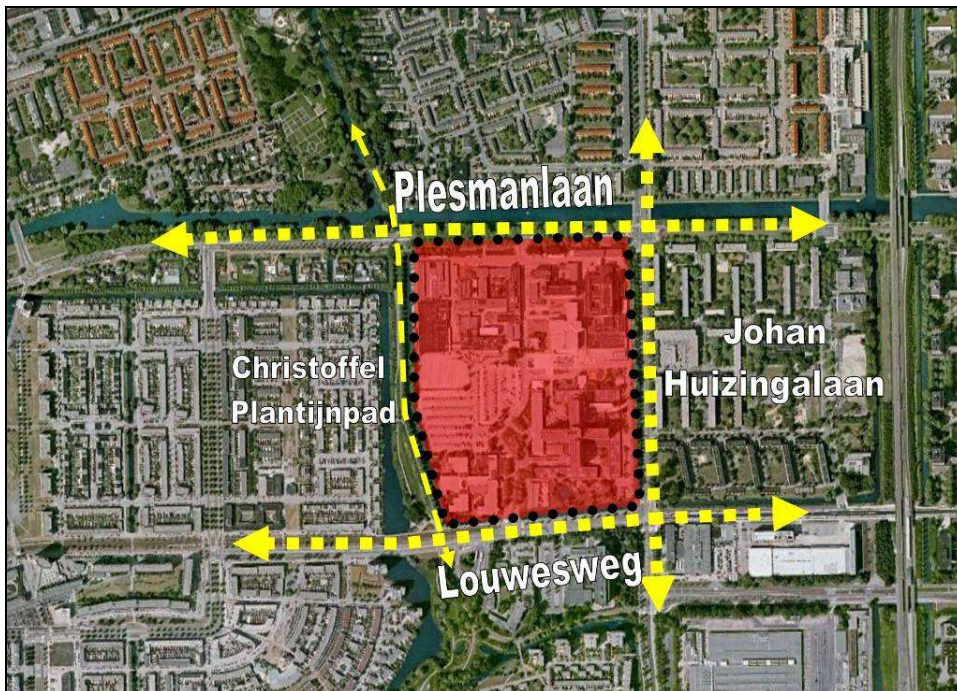
Afbeelding: ligging MCS in Amsterdam (luchtfoto: Google Earth)

## 1.2 Ligging plangebied en plangrenzen

Ten noorden van het plangebied ligt de wijk Slotervaart, ten oosten de Staalmanpleinbuurt, ten zuiden Park Haagseweg en ten westen de wijk Nieuw Sloten. Het Academisch Centrum Tandheelkunde Amsterdam (ACTA) en het woonzorgcomplex 'Louweshoek' liggen aan de zuidzijde van het plangebied. Daarvoor wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld.

Ten noorden van het plangebied ligt de Plesmanlaan, aan de oostzijde ligt de Johan Huizingalaan. Het zuidelijk gedeelte van het plangebied wordt begrensd door de Louwesweg. Het aanwezige groen en water vormt de westelijke begrenzing van het plangebied. Door deze groene zone loopt het Christoffel Plantijnpad.

De onderstaande afbeelding geeft de in de directe omgeving van het plangebied liggende wegen weer.



Afbeelding: wegen langs het plangebied 'Medisch Centrum Slotervaart' (luchtfoto: Google Earth)

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige situatie in het plangebied. Hoofdstuk 3 geeft een toelichting op de geldende planologische regeling en een beschrijving van de relevante beleidskaders. Het ruimtelijk kader wordt beschreven in hoofdstuk 4. De milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Het Luchthavenindelingbesluit, water, flora en fauna, cultuurhistorie & archeologie, kabels en leidingen worden toegelicht in hoofdstuk 6 t/m 10. Vervolgens wordt in hoofdstuk 11 een toelichting gegeven op de juridische inhoud en werking van het bestemmingsplan. Tenslotte wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

## 2. Beschrijving plangebied

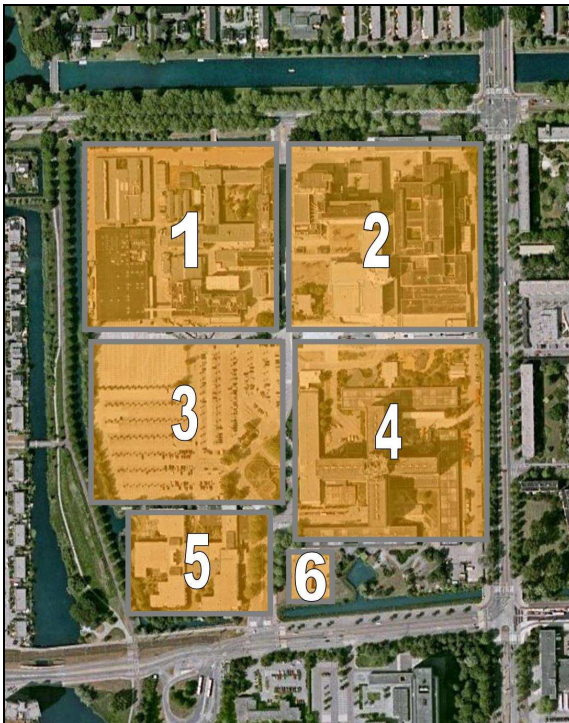
---

### 2.1 Bestaande situatie plangebied

---

Op de onderstaande luchtfoto is weergegeven dat het plangebied verdeeld kan worden in 6 complexen, een groot parkeerterrein en een groen/blauwe zoom. Het betreft hier:

1. Sanquin Bloedbank;
2. Nederlands Kanker Instituut / Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis;
3. Parkeerterrein;
4. Slotervaartziekenhuis;
5. Verpleeghuis Slotervaart van Cordaan;
6. Kinderdagverblijf.



Afbeelding: plangebied verdeeld naar locaties (luchtfoto: Google Earth)

De groen/blauwe zoom loop aan de west- en zuidzijde van het plangebied.

### 2.2 Ruimtelijke structuur

---

Slotervaart is grotendeels gebouwd in de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw. Het plangebied kent een andere bebouwingstypologie dan de rest van Slotervaart. Binnen het plangebied zijn diverse gebouwen met verschillende bouwhoogten aanwezig. Dit in tegenstelling tot de vaak herhalende bebouwingspatronen die kenmerkend zijn voor Slotervaart.

Stedenbouwkundig gezien bestaat er dus weinig samenhang tussen het plangebied en de omgeving. De Staalmanpleinbuurt aan de oostelijke zijde van de Johan Huizingalaan sluit niet aan op de gesloten uitstraling van de bebouwing van het Slotervaartziekenhuis en het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis.

Ook de noordelijke grens met de bebouwing van het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis en Sanquin vormt geen in samenhang ontworpen overgang met de woningen aan de andere zijde van de Plesmanlaan. Het Christoffel Plantijnpad, liggende aan de westzijde van het plangebied, heeft een waterrijk en groen karakter.

Op Sanquin na zijn alle ingangen van de verschillende voorzieningen naar binnen gericht. Binnen het plangebied is weinig ruimtelijke samenhang tussen de verschillende gebouwen. De vele verschillende bouwhoogtes, het ontbreken van een eenduidige rooilijn en de verschillende soorten gebouwen geven het gebied een rommelig karakter. Centraal in het plangebied ligt een groot parkeerterrein.

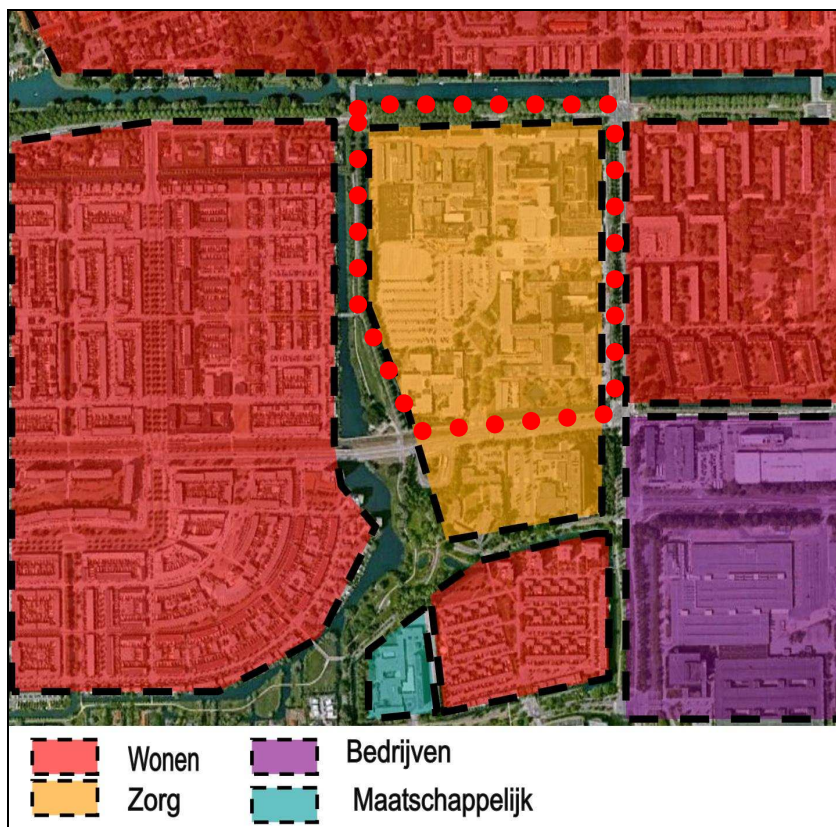


*Afbeeldingen: verschillende bouwhoogtes in het plangebied*

### 2.3 Functionele structuur

Het plangebied wordt gekenmerkt door een duidelijke functionele scheiding met de omgeving. De functies in het plangebied zijn bijna allemaal gerelateerd aan de (medische) zorg, terwijl het wonen grotendeels domineert in de directe omgeving. Aan de oostelijke zijde van het plangebied bevinden zich enkele winkels in de plint van de Johan Huizingalaan. Ten zuiden van het plangebied, aan de oostzijde van de Johan Huizingalaan ligt een bedrijventerrein. Binnen het plangebied bestaat wel functionele samenhang. Naast deze medische voorzieningen is in het gebied ook een kinderdagverblijf aanwezig.

De onderstaande afbeelding is een globale weergave van het functiegebruik van het plangebied en de directe omgeving. De woonfunctie is in het rood weergegeven. De aanwezige zorgvoorzieningen zijn weergegeven in het geel. De aanwezige bedrijven zijn weergegeven in het paars.



Afbeelding: functionele zonering (luchtfoto: Google Earth)

## 2.4 Beschrijving per complex

---

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de 6 afzonderlijke complexen in het plangebied. De nummering en volgorde die daarbij is gehanteerd komt overeen met de afbeelding op pagina 3.

### 1. *Sanquin Bloedbank*

Sanquin ligt aan de noordzijde van het plangebied langs de Plesmanlaan. Het complex bestaat uit verschillende gebouwen met verschillende hoogtes. Voor de hoofdingang ligt een parkeerterrein en een deel van het centrale parkeerterrein is ook voor gebruik van de bloedbank. In 2008 is een gedeelte van de herontwikkeling opgeleverd.



Afbeeldingen: Sanquin Bloedbank

### 2. *Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis*

Het complex van het Nederlands Kanker Instituut / Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis bestaat uit diverse gebouwen met verschillende bouwhoogtes. Het hoogste gebouw is circa 36 meter. Deze toren ligt parallel aan de Johan Huizingalaan. Het gedeelte tegenover het Slotervaartziekenhuis is recentelijk vernieuwd. Het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis voorziet ook in een gasthuis waar bezoekers van patiënten kunnen verblijven.



Afbeeldingen: het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis

### 3. *Het parkeerterrein*

Temidden van de verschillende complexen ligt een groot parkeerterrein. Op het terrein staat ook een parkeergebouw bestaande uit twee parkeerlagen.



Afbeeldingen: het parkeerterrein met parkeergarage

### 4. *Het Slotervaartziekenhuis*

Het Slotervaartziekenhuis werd in 1976 door Koningin Juliana geopend en is gebouwd in de karakteristieke kruisvorm. Het kruis zelf is circa 40 meter hoog. In het centrum van het kruis bereikt het gebouw echter een hoogte van circa 50 meter. Dit is exclusief het kubusvormige kunstobject dat boven op het kruis staat. Dit object heeft een hoogte van circa 12 meter. Op de kopse kant van de vier poten van het kruis staan dwars vier gebouwen. Deze gebouwen zijn aan de zuidelijke en westelijke kant 8 meter hoog en aan de noordelijke en oostelijke kant 4 meter hoog. Op het terrein bevinden zich enkele installaties.



Afbeeldingen: het Slotervaartziekenhuis

5. *Het verpleeghuis Slotervaart van Cordaan*

Het verpleeghuis Slotervaart varieert in bouwhoogte tussen de 3 en 9 meter met één kleine opbouw tot 12 meter. Het terrein is aan de zuid- en westzijde begrensd door het water.



*Afbeeldingen: het verpleeghuis Slotervaart van Cordaan*

6. *Kinderdagverblijf*

Ten zuidwesten van het Slotervaartziekenhuis is een kinderdagverblijf aanwezig. Het gebouw ligt in een groene omgeving en bestaat uit 1 bouwlaag.



*Afbeelding: kinderdagverblijf*

## 2.5 Verkeersstructuur

Langs het plangebied liggen drie doorgaande wegen; de Plesmanlaan, de Johan Huizingalaan en de Louwesweg. Het plangebied is gemakkelijk bereikbaar vanaf de A4 en A10. Centraal in het plangebied ligt een weg die grotendeels voorziet in de ontsluiting van de verschillende (medische) zorg instellingen. Over de Johan Huizingalaan en de Louwesweg rijdt tram 2 richting Nieuw Sloten. Hier zijn ook enkele busroutes met bijbehorende bushaltes aanwezig. De dichtstbijzijnde metrohalte is goed bereikbaar te voet. In hoofdstuk 5.2 wordt nader ingegaan op de verkeersaspecten van het voorliggende plangebied.



Afbeeldingen: links de Johan Huizingalaan en rechts de Louwesweg



Afbeelding: de Plesmanlaan (noordelijk) en centraal in het plangebied

## 2.6 Groen en water

---

Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door het Christoffel Plantijnpad. Het Christoffel Plantijnpad voorziet in een vrijliggend fiets- en wandelpad. Het pad vormt met omringend groen en water een schakel tussen het natuurgebied De Oeverlanden en de Sloterplas.



*Afbeelding: het Christoffel Plantijnpad*



De Plesmanlaan wordt gekenmerkt door een klassieke laanbeplanting, bestaande uit vier bomenrijen. Ten noorden van de Plesmanlaan, tussen het plangebied en de woonwijk Slotervaart, ligt de Slotervaart.



*Afbeelding: bomen langs de Plesmanlaan en Slotervaart*

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt tussen de Louwesweg en het Slotervaartziekenhuis een brede groene strook met een waterpartij.



*Afbeelding: groene zone langs de Louwesweg*

### 3. Beleidskader

---

#### 3.1 Geldende bestemmingsplannen

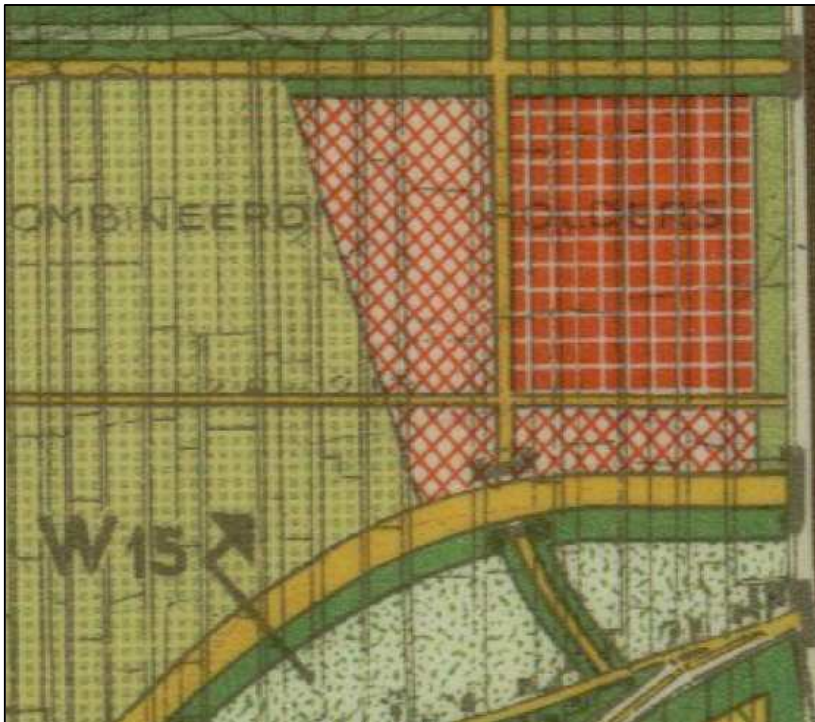
---

Ter plaatse van het plangebied gelden, totdat het voorliggende bestemmingsplan 'Medisch Centrum Slotervaart' is vastgesteld door de raad, de bestemmingsplannen:

- Algemeen Uitbreidingsplan, partiële herziening westelijk gedeelte;
- Tuinbouwgebied Sloten.

*Algemeen Uitbreidingsplan, partiële herziening westelijk gedeelte (1950)*

Voor bijna het gehele plangebied geldt het Algemeen Uitbreidingsplan, partiële herziening westelijk gedeelte uit 1950 (AUP 1950). De partiële herziening heeft de realisatie van terreinen met een bijzondere bestemming, sportterreinen en een aantal wegen mogelijk gemaakt.



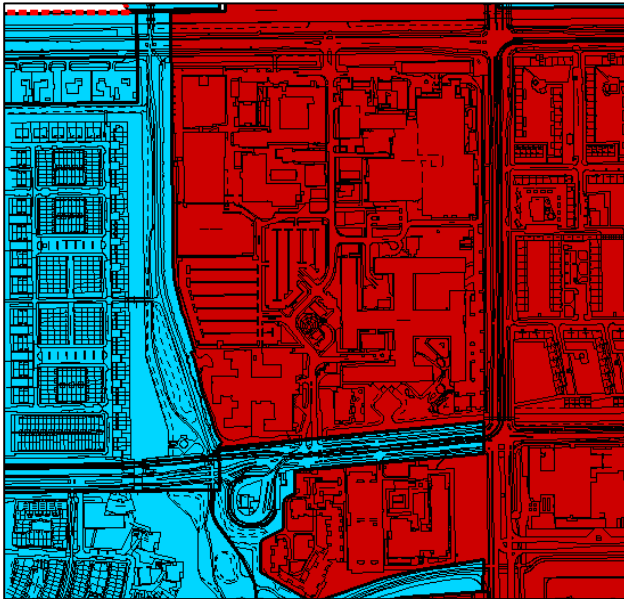
*Afbeelding: uitsnede plankaart AUP 1950 met plangrenzen van het MCS-terrein*

Circa de helft van het plangebied is bestemd met 'bebouwing met bijzondere bestemming'. De andere helft heeft de bestemming 'tuinbouw en voor de uitoefening daarvan vereiste gebouwen'. Bouwvoorschriften met betrekking tot de bestemmingen zijn niet toegevoegd. De bouwverordening geldt daarom als toetsingskader voor bouwactiviteiten. De bouwverordening geeft rooilijnen aan de hand van de breedte van de aangrenzende straat (hoe breder de straat, hoe verder de rooilijn van de straat af ligt). Tevens geeft de bouwverordening maximum bouwhoogten aan de hand van de afstand tussen de voorgevelrooilijnen (hoe groter deze afstand, hoe hoger de maximum bouwhoogte), waarbij de bouwhoogte niet hoger mag worden dan 25 meter.

- ✖ Bestemmingsplan Medisch Centrum Slotervaart
- ✖ Stadsdeel Nieuw-West, Gemeente Amsterdam
- ✖ Toelichting
- NW

### *Tuinbouwgebied Sloten*

Ter plaatse van de Louwesweg en de keerlus geldt het bestemmingsplan 'Tuinbouwgebied Sloten' (zie onderstaande afbeelding). Dit bestemmingsplan is op 25 juni 1986 vastgesteld door de gemeenteraad en op 3 februari 1987 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Het bestemmingsplan is uitgewerkt in diverse uitwerkingsplannen.



*Afbeelding: vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van het plangebied*

## **3.2 Rijksbeleid**

---

### *Nota Ruimte*

Per 27 februari 2006 is de Nota Ruimte van kracht. De nota heeft, sinds de Wro van 1 juli 2008, de werking van een Rijksstructuurvisie. Door de nota tracht het kabinet bij te dragen aan een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en de borging van de veiligheid.

Het nationaal ruimtelijke beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het Rijk meer variatie in het woningaanbod. Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

### *Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid*

Het rijk heeft de nationale ruimtelijke belangen geïdentificeerd in de Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid. De Realisatieparagraaf is toegevoegd aan de Nota Ruimte.

In de Realisatieparagraaf zijn onder meer de volgende nationaal ruimtelijke belangen aangegeven:

1. Ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en verbetering van de bereikbaarheid;
2. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten;
3. Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid.

Ad 1: Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen binnen het nationale stedelijke netwerk. Het bestemmingsplan heeft als doel om het gebied (gedeeltelijk) te herontwikkelen;

Ad 2: Het bestemmingsplan draagt bij aan de bundeling van verstedelijking;

Ad 3: In hoofdstuk 5 van de plantoelichting wordt ingegaan op de milieuaspecten die samenhangen met het plan.

### *Structuurvisie Randstad 2040*

Op 5 september 2008 heeft het kabinet de structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. Bij de structuurvisie gaat het om een integraal toekomstperspectief dat richting kan geven aan de integrale rijksinzet in de Randstad met oog voor de lange termijn op het gebied van onder meer wonen, werken, infrastructuur, water, natuur en landschap. De structuurvisie draagt niet alleen bij aan de ambitie een duurzame en concurrerende topregio te ontwikkelen, maar ook aan een 'mooi Nederland'. De lange termijnvisie en de richting die het kabinet (samen met de regio) kiest, focust op fysiek-ruimtelijke onderwerpen, maar beperkt zich niet tot de ruimtelijke ordening alleen. Niet-fysieke onderwerpen die in belangrijke mate bijdragen aan de nagestreefde duurzame en concurrerende Randstad worden geagendeerd in de visie. Het gaat dan bijvoorbeeld om bevordering van de sociale cohesie, vergroting van de arbeidsparticipatie, kennis en innovatie.

In het kader van de structuurvisie moeten strategische keuzes worden gemaakt met betrekking tot:

1. Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta;
2. Ruimtelijke investeringsstrategie;
3. Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking;
4. Verstedelijkingsstrategie;
5. Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling;
6. Ruimtelijk-economische typering en structuur;
7. Toekomst van Schiphol.

### *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (AMvB Ruimte)*

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De Nota Ruimte wordt in het kader van het overgangsrecht aangemerkt als een structuurvisie en verliest daarmee zijn externe werking. Echter, de concrete beleidsbeslissingen in de PKB behouden in het kader van het overgangsrecht hun werking.

Om de doorwerking van nationale ruimtelijke belangen in provinciale en gemeentelijke plannen te waarborgen, wordt op rijksniveau het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (de AMvB Ruimte) opgesteld. Er is voor gekozen om de "nationale belangen" zoals genoemd in de Nota Ruimte beleidsneutraal vast te leggen in de eerste tranche AMvB Ruimte. De AMvB Ruimte kan bepalingen bevatten rondom de verplichte doorwerking in bestemmingsplannen, beheersverordeningen of projectbesluiten.

De ontwerp-AMvB is naar de Eerste en Tweede Kamer gezonden en via de Staatscourant en de website van VROM bekend gemaakt. Tot 1 september 2009 kon een ieder zijn visie op het ontwerp kenbaar maken. Daarna zal het ontwerpbesluit voor advies worden voorgelegd aan de Raad van State. De planning was dat de AMvB op 1 juli 2010 in werking zou treden. Dit is echter in verband met vervroegde verkiezingen door de Tweede Kamer controversieel verklaard, waardoor de inwerkingtreding is uitgesteld.

De AMvB Ruimte zal tevens onderdelen bevatten die nader dienen te worden geregeld in provinciale verordeningen. Het meer recente Rijksbeleid wordt opgenomen in een volgende fase van de AMvB Ruimte, die op enig moment naar de Eerste en Tweede Kamer wordt gezonden.

Hierin

wordt mogelijk plaats ingeruimd voor de Structuurvisie Randstad 2040 en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III).

In de AMvB Ruimte is beschreven dat de provinciale verordening regels stelt ten aanzien van de inhoud van en toelichting bij bestemmingsplannen, die voorzien in nieuwe bedrijventerreinen, zeehaventerreinen en locaties voor kantoren.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat gedeeltelijk uit van (her)ontwikkeling van medische voorzieningen binnen bestaand stedelijk gebied. In de AMvB Ruimte zijn geen specifieke beleidsuitgangspunten beschreven die van toepassing zijn op het voorliggende bestemmingsplan.

### *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht*

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) brengt ongeveer 25 regelingen samen die de fysieke leefomgeving betreffen. Het gaat hierbij om bouw-, milieu-, natuur- en monumentenvergunningen. Die gaan op in één vergunning: de zogenoemde Omgevingsvergunning. Zo hebben burgers en ondernemers nog maar te maken met één loket, één beschikking en één procedure. De aanvraag kan digitaal worden gedaan en behandeld. De omgevingsvergunning wordt op 1 oktober 2010 landelijk ingevoerd. De Wabo leidt onder meer tot een nieuwe, ruimere regeling voor vergunningvrij bouwen. Het voorliggende bestemmingsplan is daarop aangepast.

### *Waterwet*

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet op de waterkering;
- Grondwaterwet;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');
- Waterstaatswet 1900;
- Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op het wateraspect.

### *Nationaal Waterplan*

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijkblijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van het bestaand groen en water. Door de herontwikkeling neemt de hoeveelheid bebouwd en verhard oppervlak per saldo niet toe.

### *Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)*

Met het NBW onderstrepen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord. De

actualisatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) in 2008 komt voort uit de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), de noodzaak tot aanscherping van een aantal begrippen en het beschikbaar komen van nieuwe klimaatscenario's. Ook is een nieuwe fase aangebroken in het samenwerkingsproces, waarbij het zwaartepunt verschuift van planvorming naar uitvoering.

#### *Nota Mobiliteit*

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. In de Uitvoeringsagenda staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de Nota Mobiliteit. Het beleid heeft betrekking op aanpassingen aan de hoofdwegenstructuur en het spoornetwerk alsmede landelijke maatregelen als rekeningrijden de OV chipkaart.

Het voorliggende bestemmingsplan is weliswaar gedeeltelijk gericht op ontwikkeling, maar voorziet niet in aanpassingen van Rijks- of provinciale wegen danwel het spoorwegnetwerk.

#### *Besluit gevoelige bestemmingen*

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Met deze amvb wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een ziekenhuis - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekszone de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10% van het totale aantal blootgestelden toegestaan.

Er is steeds een koppeling met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het besluit gaat uit van de huidige normen voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>, en dus niet van tijdelijk verhoogde grenswaarden ten gevolge van derogatie (zie hierna onder 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit').

Is (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde, dan is er ook geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de onderzoekszone. Wel moet in die situaties de locatiekeuze goed gemotiveerd worden; dat gebeurt in de context van de goede ruimtelijke ordening.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten. Van doorslaggevend belang is de (voorziene) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein.

Het Medisch Centrum Slotervaart ligt buiten de invloedssfeer van de A4 en de A10.

### 3.3 Provinciaal beleid

---

#### *Provinciale structuurvisie en verordening*

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie van de provincie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. Er zijn circa 100 moties / amendementen ingediend, waarvan er ongeveer 50 zijn aangenomen. De provincie gaat nu aan de slag om al deze aangenomen moties en amendementen te verwerken in de stukken. Als dat klaar is, wordt de vastgestelde Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie op de internetsite van de provincie gezet.

Het plangebied van Medisch Centrum Slotervaart is onderdeel van 'Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kern - Bestaand bebouwd Gebied'. Voor deze gebieden wordt gestreefd naar innovatief ruimtegebruik, intensiveren en herstructureren, kwaliteitsverbetering, kennisintensieve en creatieve milieus.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat gedeeltelijk uit van herstructurering en kwaliteitsverbetering van bestaand stedelijk gebied. Dit gaat gepaard met een verbetering van het kennisintensieve milieu. Het voorliggende bestemmingsplan past derhalve binnen de beleidsuitgangspunten van de provinciale structuurvisie en verordening.

### 3.4 Regionaal beleid

---

#### *Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)*

Het toenmalige ROA, tegenwoordig Stadsregio Amsterdam heeft een beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer, het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan. Het plan is vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004. De belangrijke beleidsuitgangspunten 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. Het RVVP beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015.

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende strategieën:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken met een accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Door verbindingen op korte termijn slimmer te benutten kan er meer verkeer worden afgewikkeld. Op lange termijn moeten ze zodanig worden uitgebreid dat deze minder storingsgevoelig zijn;
- De problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van een gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek

- ter plaatse. De prioriteit ligt bij de stedelijke bestemmingsgebieden rond de congestiegevoelige corridors, vooral op de as Haarlemmermeer - Amsterdam – Almere;
- Met capaciteitsuitbreiding alleen kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Met het versterken van prijsprikkels kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer- en vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren maar ook aan een landelijke vorm van variabele kilometerheffing;
  - Met het RVVP wordt ernaar gestreefd leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden waarbij het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Daarnaast zijn op regionaal niveau meer financiële middelen nodig en dienen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld te worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkniveau die daarvoor nodig zijn.

#### *Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit*

Met het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit zet de Stadsregio Amsterdam een offensief in gang om de lucht schoner te krijgen. Het actieplan geeft een overzicht van de problemen met de luchtkwaliteit in de regio en de maatregelen waarmee in de Stadsregio de luchtverontreiniging worden bestreden.

Uiterlijk in 2015 moeten de overschrijdingen voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in de lucht zijn gesaneerd. De overschrijdingen met fijnstof moeten in 2010 zijn aangepakt. Belangrijke instrumenten zijn schoon openbaar vervoer, regionale afspraken over milieuzonering en betere verkeersdoorstroming en snelheidsverlagingen op de drukste wegen en in de bebouwde kom. In het actieplan wordt ook een overzicht gegeven van de lokale maatregelen van de gemeenten in de Stadsregio Amsterdam. In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

#### *OV-VISIE 2010-2030*

De Stadsregio Amsterdam wil de komende 20 jaar het OV sterk verbeteren en uitbreiden. Dit gebeurt door uitbreiding van verbindingen, hogere frequenties en verbeterd comfort voor de reiziger. De noordelijke Randstad groeit toe naar een metropool en het OV-netwerk moet daarvan het visitekaartje worden. Dat is de ambitie uit de OV-Visie 2010-2030, die is opgesteld door de gemeenten van de Stadsregio, in nauwe samenwerking met aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties en vervoerbedrijven. Op 24 juni is de Visie vastgesteld door de Regioraad. In de regionale OV-Visie 2010-2030 worden de ambities en projecten genoemd die het openbaar vervoer de komende decennia tot een duurzame drager van de metropool moeten maken. De Visie is leidraad voor het investeringsprogramma van de regio. Gezien de ambitie voor één metropolitaan OV-net, presenteert de Stadsregio de verbeteringen als één pakket noodzakelijke projecten.

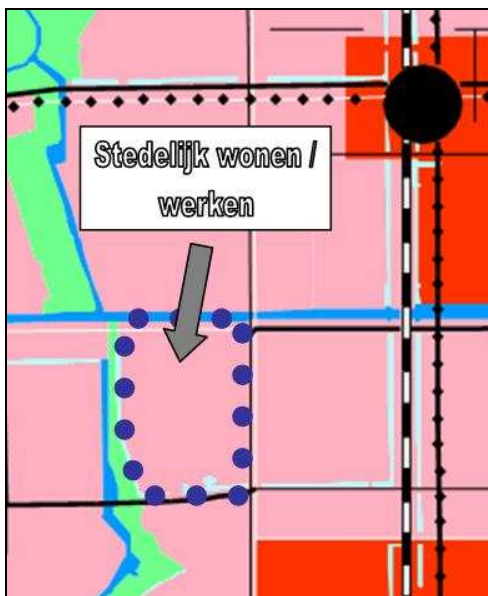
### **3.5 Gemeentelijk beleid**

---

#### *Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid'*

Het Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' (vastgesteld door de gemeenteraad in april 2003) is gelijktijdig met het Streekplan Noord-Holland Zuid ontwikkeld. Het Structuurplan heeft de status van een Streekplan omdat het is vastgesteld als uitwerking van het Streekplan Noord-Holland Zuid voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Medisch Centrum Slotervaart' is op de plankaart van het Structuurplan grotendeels aangewezen als milieutype 'Stedelijk wonen / werken'. Onder dat milieutype worden de gebieden verstaan waar de woonfunctie domineert, in samenhang met kleinschalige functies. De bestaande situatie wijkt af van het Structuurplan omdat het plangebied grootschalige voorzieningen bevat en er momenteel geen menging van functies is. In het nieuwe bestemmingsplan wordt een menging van functies mogelijk gemaakt doordat naast de bestaande medische voorzieningen ook woningen, bedrijfsruimten en andere functies zijn toegestaan. De grootschalige zorgfuncties blijven behouden en worden versterkt. Het bestemmingsplan wijkt daarmee af van het Structuurplan, maar de beoogde transformatie zorgt ervoor dat de bestaande situatie zodanig wordt veranderd dat het in het Structuurplan beoogde beleid wordt uitgevoerd.



Afbeelding: uitsnede Structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid'

In het Structuurplan is aangegeven dat in alle stedelijke milieus (waaronder dus ook stedelijk wonen / werken) voldoende ruimte moet worden opgenomen voor maatschappelijke functies als gezondheidszorg en bijzondere woonvormen. In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van versterking van de zorgfunctie in het plangebied.

#### *Beleidskader hoofdnetten*

In aanvulling op het structuurplan is op 11 mei 2005 het 'Beleidskader Hoofdnetten' vastgesteld door de gemeenteraad. Het beleidskader stelt vast waar de hoofdnetten liggen, welke doelen ze dienen en aan welke eisen ze moeten voldoen. Daarnaast gaat dit beleidskader in op de vraag wat er moet gebeuren als de hoofdnetten elkaar kruisen of overlappen en hoe Amsterdam de kwaliteit van de netten kan behouden en versterken. Het beleidskader dient als basis voor investeringen in de hoofdnetten en voor eventueel te nemen maatregelen. Het is ook het kader waarin de centrale stad randvoorwaarden opstelt voor de hoofdnetten Auto en Rail. Ruimtelijke plannen kunnen eraan worden getoetst. Het beleidskader 'Hoofdnet Fiets' en 'Hoofdnet Openbaar Vervoer' is onderdeel van het 'Beleidskader Hoofdnetten'. De centrale stad stelt het areaal van het Hoofdnet Fiets vast en geeft algemene kwaliteitseisen op voorwegen die onderdeel uitmaken van het Hoofdnet OV/Bus en Hoofdnet Fiets. De centrale stad toetst – door tussenkomst van DIVV (Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer) respectievelijk de Centrale Verkeerscommissie – de plannen en maatregelen van de stadsdelen bij aanleg, groot onderhoud en vervanging van

(delen van) wegen die onderdeel uitmaken van het Hoofdnet Fiets en Hoofdnet OV/Bus. De doelen van het Hoofdnet Fiets en het Hoofdnet OV/Bus, de criteria voor opname en de kwaliteitseisen die er aan het Hoofdnet Fiets en Hoofdnet OV/Bus worden gesteld, staan beschreven in het Beleidskader Hoofdnetten. Aanvullende kwaliteitseisen die aan het Hoofdnet Fiets en het Hoofdnet OV/Bus worden gesteld, staan beschreven in de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie. Indien een stadsdeel van plan is om werkzaamheden in de openbare ruimte te verrichten dan wel besluiten te nemen, die van invloed zijn op het functioneren van het Hoofdnet Fiets en/of het Hoofdnet OV/Bus, dan treedt het daarover vooraf in overleg met de centrale stad.

#### *Ontwerp structuurvisie 'Amsterdam 2040-Economisch sterk en duurzaam'*

De nieuwe structuurvisie 'Amsterdam 2040-Economisch sterk en duurzaam' zal het structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' uit 2003 vervangen. Het structuurplan 'Kiezen voor Stedelijkheid' loopt tot en met 2010 en is geldig tot 2013, maar verliest zijn betekenis voor onder andere bestemmingsplannen.

Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool gaat de nieuwe structuurvisie uit van de volgende (hoofd)beleidsdoeleinden:

- Intensiever gebruik bestaande stad, openhouden van landschap;
- Systeemsprong regionaal openbaar vervoer;
- Hoogwaardiger inrichting openbare ruimte;
- Investeren in recreatief gebruik groen en water;
- Amsterdam maakt zich op voor het postfossiele brandstoftijdperk;
- Olympische Spelen Amsterdam 2028.

De Ontwerp Structuurvisie 'Amsterdam 2040-Economisch sterk en duurzaam' is op 26 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. Vanaf 25 februari lag de Ontwerp Structuurvisie gedurende 12 weken ter inzage.

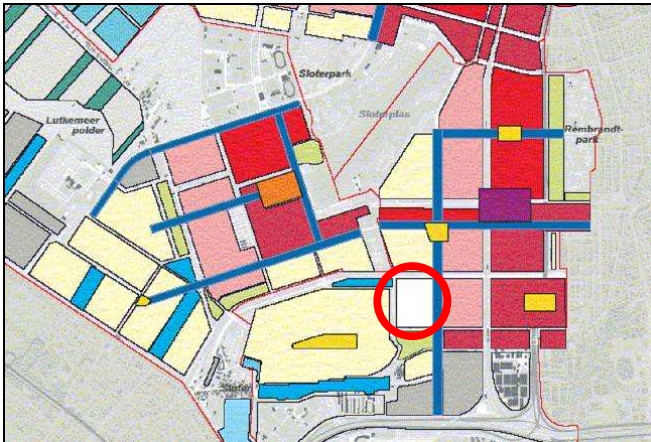
Na de ter visie legging wordt een nota van beantwoording gemaakt. De definitieve structuurvisie inclusief de reacties op de zienswijzen wordt na verwachting eind 2010 aan de gemeenteraad aangeboden.

### **3.6 Parkstad**

---

#### *Ontwikkelingsplan Richting Parkstad 2015*

In opdracht van de stadsdelen van de Westelijke Tuinsteden en de centrale stad heeft Bureau Parkstad in 2000 ontwikkelingsrichtingen voor stedelijke vernieuwing in hoofdlijnen geformuleerd in het rapport 'Richting Nieuw West'. In 2001 is dat rapport verder uitgewerkt in het ontwikkelingsplan 'Richting Parkstad 2015', aan de hand van ontwikkelingen in de Westelijke Tuinsteden (Osdorp, Geuzenveld-Slotermeer, Slotervaart en Bos en Lommer, gedeelte westelijk van de A10). In juni 2001 en juli 2001 is het plan door respectievelijk de Stadsdeelraad en de centrale stad vastgesteld.



Afbeelding: uitsnede kaart 'Leefmilieus, wensbeeld 2015' uit Richting Parkstad 2015

Op de kaart 'Leefmilieus, wensbeeld 2015' is het plangebied aangewezen als 'Zorg en educatie'. Dit leefmilieu is niet nader omschreven. De Johan Huizingalaan is aangewezen als 'Stadsstraat'. Dit zijn straten met aan de weerszijden bebouwing en een begane grond met een verdiepingshoogte van minimaal 3,5 meter, geschikt voor verschillende functies (zowel wonen als werken). Ook bundeling van activiteiten, zoals werken, openbaar vervoer en verkeer, is hier denkbaar. Dit bestemmingsplan voorziet in behoud van de straat in zijn huidige situatie en past derhalve in het beleid zoals geformuleerd in Richting Parkstad 2015.

Op 11 november 2007 is de herziening Richting Parkstad 2015 in de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. In de herziening is het beleid uit het document Richting Parkstad 2015 tegen het licht gehouden en geactualiseerd. Deze herziening heeft geen betrekking op het plangebied van Medisch Centrum Slotervaart.

### 3.7 Stadsdeelbeleid

#### *Fusie stadsdelen*

Vanaf 1 mei 2010 zijn de stadsdelen Slotervaart, Geuzenveld-Slotermeer en Osdorp gefuseerd naar het nieuwe stadsdeel Nieuw-West. De onderstaande beleidsstukken zijn nog vastgesteld door het dagelijks bestuur resp. de stadsdeelraad van het stadsdeel Slotervaart. Aangezien deze beleidstukken kaderstellend zijn geweest voor het voorliggende bestemmingsplan wordt hier nader op ingegaan. Vooralsnog is geen nieuw beleid vastgesteld dat voor het voorliggende bestemmingsplan van belang is.

#### *Watervisie Slotervaart 2005*

In de watervisie is het beleid van het stadsdeel ten aanzien van alle watergerelateerde aspecten weergegeven. In deze visie is een aantal uitgangspunten en doelstellingen geformuleerd.

- het versterken van de waterstructuur;
- bij een toename van het verharde oppervlak bij stedelijke vernieuwing wordt 10% van de toename gecompenseerd met nieuw open water;
- het vasthouden van regenwater wordt gestimuleerd, bijvoorbeeld door het toestaan van daktuinen;
- in overleg met waterbeheerders wordt gestreefd naar de aanleg van natuurvriendelijke oevers, waar dat mogelijk is;

- onderhoud van groen en wegen volgens de richtlijnen van *Duurzaam Onkruidbeheer op verhardingen*;
- het voorkomen van het gebruik van uitlogende materialen (koper, zink) in stadsdeelgebouwen en andere bebouwing;
- bevorderen van recreatief gebruik van water en oevers, door het aanleggen van vlonders en het realiseren van vaar- en wandelroutes.

#### *Groenvisie Slotervaart 2007-2020*

In 2007 heeft de stadsdeelraad de Groenvisie 2007-2020 vastgesteld. De visie geeft richting aan de ontwikkeling van het groen in de komende jaren en vormt een toetsingskader voor vraagstukken met betrekking tot ontwerp, inrichting, aanleg, beheer en onderhoud van het groen in Slotervaart.

De groenvisie moet ervoor zorgen dat ontwikkelingen op het gebied van stedelijke vernieuwing en de toenemende druk op beschikbare financiële middelen het groene karakter van Slotervaart niet verloren laten gaan. Naast een 'overall visie' wordt er ook een 'visie op onderdelen' gegeven en de visie is in de vorm gegoten van een aantal stellingen. Zo wordt de groene identiteit van het stadsdeel in beeld gebracht en is het wensbeeld voor het groen in de toekomst vastgesteld.

Enkele belangrijke punten uit de groenvisie:

- Groen vormt de basis voor leefkwaliteit en is een essentieel onderdeel van de openbare ruimte in stadsdeel Slotervaart;
- Het groenontwerp vormt een onderdeel van het stedenbouwkundige ontwerp. Hiermee wordt een goede afstemming gewaarborgd;
- Het openbaar groen in het stadsdeel heeft duidelijke en soms gecombineerde functies (zoals natuur, recreatie en speelplaats);
- Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte wordt vastgehouden aan het Bomenstructuurplan Nieuw West. Type en grootte van de bomen wordt afgestemd op de plaats;
- Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte speelt de hoofdgroenstructuur een bepalende rol.

Het groen langs het Christoffel Plantijnpad en Plesmanlaan is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. De centrale doelstelling van het groenbeleid ten aanzien van de uitwerking van de hoofdgroenstructuur is: Het realiseren van een op duurzame basis ingerichte hoofdgroenstructuur, waarin de mogelijkheden voor natuurontwikkeling worden benut, waarin ruimte wordt geboden aan recreatief gebruik en waarin een hoge landschapsarchitectonische kwaliteit bestaat. Daarbij wordt gestreefd naar samenhang en diversiteit, maar ook naar continuïteit en een evenwichtige verdeling van intensief en extensief gebruikte elementen, openbare en semi-openbare elementen, volledig groene elementen en elementen waarin een bepaalde mate van verharding en bebouwing is toegestaan. Het voorliggende bestemmingsplan heeft geen invloed op de groenstructuur.



Afbeelding: groenstructuur in de omgeving van het plangebied

#### *Groencompensatiebeleidsplan 2009 stadsdeel Slotervaart*

In de Kapverordening van het stadsdeel is bepaald dat voor de realisering van een groot ruimtelijk project een plan voor groencompensatieplan dient te worden opgesteld. Het Groencompensatiebeleidsplan geeft de regels waaraan de groencompensatie bij een project dient te voldoen. Achterliggende doelstelling is om bij de grootschalige ruimtelijke projecten, zoals stedelijke vernieuwingsprojecten, de kwaliteit van het groen te waarborgen. Om dit te bereiken is kwaliteit het uitgangspunt voor de groencompensatie. In het Groencompensatiebeleidsplan is een systeem uitgewerkt voor de kwalitatieve waardering van bomen en ander groen.

Belangrijke uitgangspunten van het Groencompensatiebeleidsplan zijn:

- Groen dat verdwijnt kwalitatief moet worden gecompenseerd. Kwaliteit wordt tot uitdrukking gebracht in het soort groen, de locatie, de beeldbepalendheid en de duurzaamheid van de standplaats. Door kwalitatieve compensatie wordt het mogelijk om groen dat verdwijnt te compenseren met in kwantitatieve zin minder groen, maar van een hogere kwaliteit;
- Om een kwalitatieve compensatie mogelijk te maken wordt een methode gehanteerd waarbij de waarde van het groen in de bestaande en toekomstige situatie op dezelfde rekenkundige wijze wordt bepaald;
- Uitgangspunt is een zo volledig mogelijke compensatie van het groen binnen het project.
- Bij de groencompensatie rekening houden met overig stadsdeelbeleid op het gebied van groen en streven naar een integrale aanpak van het groenbeleid. Belangrijk punt hierbij is het streven naar het behoud van de belangrijke groenstructuren van het stadsdeel en hun karakteristieken.

#### *Beleid inzake fietsparkeren*

Op 23 november 2006 is het beleid inzake fietsparkeren door de stadsdeelraad vastgesteld. Daarin wordt gestreefd naar het stimuleren van fietsgebruik, het voorkomen van fietsendiefstal, het bereiken van een rustig straatbeeld, het realiseren van voldoende fietsenstallingen, het bereikbaar houden van fietsenstallingen en het verwijderen van fietswrakken.

Doordat bergingen bij woningen uit het Bouwbesluit zijn geschrapt had het stadsdeel geen wettelijke middelen om normen voor het inpandig stallen dwingend op te leggen. Deze moesten in de contract-onderhandelingen met ontwikkelaars en in uitwerkingsplannen worden meegenomen.

Voor fietsparkeren in de openbare ruimte zijn door CROW en de gemeente Amsterdam richtlijnen opgesteld. In principe worden de richtlijnen van CROW gehanteerd.

Op 1 januari 2009 is het nieuwe bouwbesluit in werking getreden. Het beleid van het bouwbesluit is gericht om het gebruik van de fiets naar het werk te stimuleren teneinde de automobiliteit terug te dringen. Om deze reden moet er vooral bij kantoren, fabrieken en werkplaatsen voldoende stallingruimte voor fietsen aanwezig zijn.

#### *Milieuvisie stadsdeel Slotervaart*

In de milieuvisie van het stadsdeel Slotervaart zijn voor de verschillende onderdelen van het milieubeleid uitgangspunten geformuleerd. Daarbij gaat het zowel om luchtkwaliteit, geluidhinder, klimaat, duurzaam consumeren en produceren, bodem, groen en water.

- Voor luchtkwaliteit wordt aangesloten bij het grootstedelijke Actieplan Luchtkwaliteit en het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit stadsdeel Slotervaart. Voorgenomen acties zijn het terugdringen van emissies van het autoverkeer, het bevorderen van het fietsen en het openbaar vervoer, het verminderen van emissies van stadsdeelgebouwen en het rekening houden met luchtkwaliteit bij ruimtelijke plannen;
- Ten aanzien van geluid wordt aangesloten bij het Milieubeleidsplan Amsterdam 2007-2010 van de gemeente Amsterdam. Bijbehorende acties zijn het participeren in de uitvoering van het Actieplan Geluid, het beperken van bouwlawaai, beperken lawaai laad- en lossen, horeca en aico's, het reguleren van geluid bij evenementen;
- Ten aanzien van klimaat is het Energieprogramma 2004-2007 van het stadsdeel Slotervaart kader (het Energieprogramma is inmiddels vervangen door het Klimaatprogramma 2009-2012, zie beschrijving verderop);
- Ten aanzien van bodem wordt aangesloten bij het Amsterdamse beleid en de wettelijke taken die door het stadsdeel vervuld moeten worden;
- Ten aanzien van groen is aangegeven dat dit onderwerp standaard onderdeel is van het stedenbouwkundig ontwerp. Daarnaast is bij stedelijke vernieuwing het Bomenstructuurplan Nieuw West en het Groencompensatiebeleidsplan 2006 van het stadsdeel kader (het Groencompensatiebeleidsplan 2006 is in 2009 herzien).

#### *Plan van aanpak duurzame energie 2008-2010 Slotervaart*

Voor het gebruik van duurzame energie is een plan van aanpak opgesteld. In het plan van aanpak zijn diverse doelstellingen en daaruit voortkomende acties geformuleerd. Het gaat daarbij onder meer om de volgende acties:

- Opnemen kleine windturbines in bestemmingsplannen: door in nieuwe bestemmingsplannen kleine stedelijke windturbines toe te staan, eventueel onder voorwaarden, wordt de plaatsing ervan in die gebieden sterk vergemakkelijkt. Het stadsdeel zal daarom in nieuw op te stellen bestemmingsplannen bepalingen over windturbines gaan opnemen;
- Stadsverwarmingsnet zo ver mogelijk uitbreiden: De komende jaren wordt in Nieuw West een groot stadswarmtenet aangelegd. Stadsdeel Slotervaart zal bevorderen dat het warmtenet zo ver mogelijk wordt uitgelegd en optimaal meewerken aan de benodigde vergunningen en procedures.

#### *Klimaatprogramma Slotervaart 2009-2012*

Het klimaatprogramma is gericht op energiebesparing waar mogelijk (reduceren) en waar energie gebruikt wordt dit duurzaam op te wekken (produceren). Met het klimaatprogramma draagt het stadsdeel bij aan een reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot en zoekt zij naar mogelijkheden voor het

realiseren van op lange termijn beschikbare, betaalbare, duurzame en schone energie. Hierbij wordt de Trias energetica gehanteerd die uitgaat van de volgorde:

1. beperken energievraag;
2. inzet duurzame energie;
3. het efficiënt gebruiken van fossiele brandstoffen.

De concrete doelstellingen voor het klimaatbeleid van het stadsdeel en dit klimaatprogramma zijn:

- Actief meewerken aan de stedelijke doelstelling om in 2025 40% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten dan in 1990;
- Als stadsdeelorganisatie in 2014 CO<sub>2</sub>-neutraal zijn. Hiermee wil het stadsdeel invulling geven aan de voortrekkersrol en voorbeeldfunctie op het gebied van energiebesparing en inzet van duurzame energie;
- Energiebesparing en gebruik duurzame energie bevorderen bij onder meer woningbouw en bedrijven. Dit in samenwerking met de verschillende externe partijen, zoals de corporaties, bedrijven en andere instellingen;
- Bevorderen energiebewustzijn bij bewoners;
- Waar haalbaar zal voor de nieuwbouw van woningen en kantoren uitgegaan worden van CO<sub>2</sub>-neutraal bouwen.

In het klimaatprogramma werkt het stadsdeel een aantal doelstellingen uit in concrete acties op het gebied van woningbouw, de eigen organisatie, verkeer & vervoer, bedrijven en duurzame energie.

## 4. Ruimtelijk kader

---

### 4.1 Stedenbouwkundig Masterplan (herziening juli 2009)

---

Het stedenbouwkundig masterplan uit 2006 ging uit van een integrale ontwikkeling van het Medisch Centrum Slotervaart. Op dit moment is de animo voor deze integrale ontwikkeling gering. Het totale programma uit het Masterplan blijft actueel maar zal gefaseerd worden uitgewerkt. Een aantal aspecten zijn echter van collectief belang, zoals ontsluiting, parkeervoorzieningen en openbare ruimte.

In augustus 2006 is in opdracht van de stuurgroep Medisch Centrum Slotervaart (MCS) het Stedenbouwkundig masterplan 'Medisch Centrum Slotervaart' opgesteld. Het Masterplan ging uit van de ontwikkeling van een centraal zorgplein waar omheen publieksfuncties zijn gegroepeerd. Het MCS moet uitgroeien tot een aantrekkelijk verblijfsgebied met allerlei medische en commerciële functies passend bij het (medische en zorg) karakter van het gebied. Een aantal nieuwe functies in het gebied, zoals een zorghotel, zou collectief worden ontwikkeld. In het masterplan is voorzien in een centraal parkeergebouw en een volledige herinrichting van de buitenruimte. Belangrijke voorwaarden voor de realisatie zijn de gefaseerde sloop van onder meer de onderbouw van het Slotervaartziekenhuis, het verpleeghuis en het gebouw van het Academisch Centrum Tandheelkunde Amsterdam. Het masterplan integreert de ambities die de partijen destijds hadden. In de periode na oplevering van het masterplan hebben zich belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. Een aantal partners heeft een nieuwe directie, bijvoorbeeld het Slotervaartziekenhuis. Nieuwe directies met nieuwe plannen voor de toekomst.

In de herziening van het stedenbouwkundig masterplan (juli 2009) wordt uitgegaan van een gefaseerde aanpak van het Medisch Centrum Slotervaart. Het stedenbouwkundig masterplan is opgenomen als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan. Het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis en de Sanquin Bloedbank hebben concrete nieuwbouwplannen. In het midden van het Medisch Centrum Slotervaart is het de bedoeling dat een parkeergebouw, bestaande uit meerdere lagen, wordt ontwikkeld.

Het voorliggende bestemmingsplan geeft een planologisch-juridisch kader voor de herontwikkeling van het Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis, Sanquin Bloedbank en het parkeergebouw. Voor het overige gedeelte van het plangebied wordt uitgegaan van de bestaande situatie. Mocht de planvorming voor dit conserverende gedeelte van het voorliggende bestemmingsplan concreet worden zal hier separaat een (bestemmingsplan)procedure voor worden gevoerd.

#### *Sanquin*

Het masterplan gaat voor Sanquin onder andere uit van nieuwbouw aan de noordzijde, aan de zuidzijde en de vorming van interne groene patio's. Aan de Plesmanlaan ontstaat een stedelijke as. Aan de zuidzijde wordt een aantrekkelijke afronding gecreëerd. In gefaseerde ontwikkeling wordt een nieuwe structuur gerealiseerd die wordt gekenmerkt door bouwblokken met patio's.

#### *Nederlands Kanker Instituut / Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis*

Ook hier ontstaat aan de Plesmanlaan een stedelijk as. De hoofdentree ligt aan een eventueel in de toekomst te realiseren plein. De zuidwesthoek van het complex wordt herontwikkeld.

## 5. Milieuaspecten

### 5.1 Bodem

Indien een bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw) mogelijk maakt is een onderzoek naar de bodemkwaliteit nodig om vast te stellen of er vervuiling is die belemmeringen oplevert voor het nieuwe gebruik. De bodem dient geschikt te zijn voor de toekomstige functies. Daartoe moet historisch onderzoek worden verricht en afhankelijk van de resultaten tevens nader onderzoek.

Stadsdeel Nieuw-West beschikt over een vastgestelde Bodemkwaliteitskaart (mei 2010). Dit houdt in dat de Vrijstellingsregeling Grondverzet van het Bouwstoffenbesluit van toepassing is. Doel is om het hergebruik van grond binnen en tussen gelijkwaardige zones eenvoudiger mogelijk te maken. Het plangebied van “Medisch Centrum Slotervaart” valt in zone 1 van de bodemkwaliteitskaart. Dat betekent dat zowel de toplaag als de dieptelaag van de grond klasse 1a is. Dit is schone- en MVR-grond met verhoogde minerale oliegehalte door bestanddelen van natuurlijke herkomst. De grond uit het plangebied kan op grond hiervan in principe elders in Nieuw-West worden hergebruikt zonder partijkeuring Bouwstoffenbesluit. De grond is hiermee geschikt voor het toekomstige gebruik.

In het kader van het aanvragen van een omgevingsvergunning geldt de verplichting bodemonderzoek uit te voeren dat voldoet aan de Amsterdamse richtlijn verkennend onderzoek 2004 (ARVO 2004).

### 5.2 Verkeer

In zowel de huidige als toekomstige situatie wordt het plangebied ontsloten door de Plesmanlaan en de Louwesweg. De Plesmanlaan en de met deze laan kruisende Johan Huizingalaan behoren tot het ‘Hoofdnet Auto’. De Johan Huizingalaan is tevens onderdeel van een regionale fietsroute.



Afbeelding: Hoofdnet Auto

Het Hoofdnet Auto is een netwerk van wegen dat tot doel heeft Amsterdam bereikbaar te houden. Daarnaast dient het doorgaande autoverkeer te worden geconcentreerd op dit wegennet. De Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan worden in dit bestemmingsplan conform de bestaande situatie bestemd ten behoeve van de verkeersfunctie.

#### Verkeersafwikkeling

Ook na de realisatie van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte bouwplannen is het plangebied direct ontsloten op de Plesmanlaan. De verkeersafwikkeling van het plangebied belast daarom het onderliggende wegennet niet direct. Uit het “Verkeersonderzoek bereikbaarheid Medisch Centrum Slotervaart” (d.d. 13 april 2011) van DIVV blijkt dat het nieuwe programma leidt tot een toename van verkeersintensiteiten op de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan.

In de rapportage is bezien welke consequenties de toename van verkeersintensiteiten op de verkeersafwikkeling van het omliggende wegen heeft. Daarbij is rekening gehouden met de bekende ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied. Uit de rapportage blijkt dat – ten opzichte van de autonome ontwikkeling – ter plaatse van de ingang van het MSC vanaf de Plesmanlaan tijdens de spitsuren een versnelling van toename van congestie te verwachten is. Waar in de autonome situatie op één wegvak de congestiegraad in 2020 verandert van ‘enige mate van congestie’ naar ‘zware congestie’ gebeurt dat bij planrealisatie al eerder, namelijk in 2015. Het betreffende wegvak is de oostelijke voorsorteerstrook van de Plesmanlaan: komend vanaf de stad linksaf naar MCS toe.

Er zijn dus sowieso (met of zonder plan) in de toekomst maatregelen nodig om de congestie ter plaatse van het wegvak met de voorsorteerstrook te verminderen. Door de huidige voorsorteerstroken te verlengen wordt het afslaand verkeer en het doorgaand verkeer gescheiden en heeft een toename van afslaand verkeer geen negatieve invloed op de doorstroming van de Plesmanlaan. Fysiek bestaat er voldoende ruimte om deze maatregel uit te voeren, aangezien de Plesmanlaan beschikt over een middenberm (zonder bomen) die de ruimte biedt om voorsorteerstroken te verlengen.

De toename van de congestiegraad vereist overigens nuance omdat in het onderzoek enige overschatting van de toename van arbeidsplaatsen heeft plaatsgevonden (zoals toegelicht op pag. 8 van het rapport) en omdat de standaardfactor om van de verkeersintensiteiten naar een 2uurs-avondspits om te rekenen geen rekening houdt met de daadwerkelijke, ruimere bezoeken van het NKI-AVL. Of het (eerder) treffen van maatregelen daadwerkelijk nodig zal zijn moet blijken in de praktijk.

#### Locatiebeleid

Op 17 november 2007 heeft het college van B&W van de gemeente Amsterdam het locatiebeleid voor Amsterdam vastgesteld, als aanvullend toetsingskader van het Structuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid”. Het beleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. In het locatiebeleid staat het principe van “de juiste functie op de juiste plek” centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast.

In het locatiebeleid is per gebiedstype, zoals in het Structuurplan opgenomen, aangegeven welke functies passend zijn. Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan valt binnen gebiedstype “Stedelijk wonen/werken”. Grootschalige maatschappelijke voorzieningen, zoals sporthal, zwembad, ziekenhuis, onderwijsinstellingen zijn binnen dit gebiedstype als passend te beschouwen.

Ten aanzien van parkeren gaat het locatiebeleid uit van een gebiedsgewijze aanpak van het parkeren. Enerzijds gaat het er om het aantal parkeerplaatsen niet meer per bedrijf, maar per locatie vast te stellen. Anderzijds moet er meer aandacht zijn voor de verdeling van dit parkeerareaal over de verschillende categorieën gebruikers.

#### *ABC-locaties*

Het nieuwe locatiebeleid van Amsterdam sluit aan bij de begrippen, die in het landelijke locatiebeleid uit 1996 zijn aangegeven: de A, B en C locaties. De typering A, B of C locatie is afhankelijk van het (OV-) bereikbaarheidsprofiel van de plek. Het voorliggende plangebied is een C-locatie.

Een C-locatie is een gebied waar de bereikbaarheid per openbaar vervoer (vooralsnog) beperkt is, maar de bereikbaarheid per auto daarentegen relatief gunstig. Dit geldt vooral voor de gebieden buiten de Ring. Kenmerkend voor een C locatie is de bereikbaarheid vanaf een afslag van het Rijkswegennet in circa 10 minuten.

#### Parkeerbalans

Om de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en het (niet-noodzakelijke) autoverkeer zoveel mogelijk terug te dringen, is een parkeerbalans een instrument om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen te berekenen en daarmee de hoeveelheid parkeerplaatsen in een gebied zo optimaal mogelijk te bepalen. In het Locatiebeleid wordt aanbevolen om bij plannen waar meerdere niet-woonfuncties zijn voorzien, een parkeerbalans op te stellen met als doel inzicht te krijgen in het benodigde aantal parkeerplaatsen afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen dat volgens de normen en parkeercijfers is toegestaan.

Het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van beleid, locatie, openbare toegankelijkheid en de mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing van gebouwde parkeervoorzieningen.

Het parkeren binnen het plangebied zal in toekomstige situatie net als de huidige situatie op eigen terrein van de zorginstellingen plaatsvinden. Het is niet te verwachten dat bezoekers in de directe omgeving (Staalmanpleinbuurt, Park Haagseweg en Nieuw Sloten) van het plangebied gaan parkeren. De voornaamste oorzaken hiervoor zijn:

- betaald parkeren in de omgeving;
- barrière van de rond het plangebied liggende wegen;
- beperkte mobiliteit bezoekers.

In het voorliggende bestemmingsplan is een nadere eis opgenomen ten behoeve van het parkeren, om bij het verlenen van een omgevingsvergunning te kunnen voorkomen dat de voorzieningen grootschalig uitbreiden zonder dat de daarbij behorende parkeerbehoefte wordt opgelost.

De verschillende zorginstellingen binnen het plangebied onderschrijven gezamenlijk ten behoeve van de bedrijfsvoering het belang van goede parkeervoorzieningen. Hierdoor zijn er geen parkeernormen in het bestemmingsplan opgenomen. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om het bestaande parkeerareaal door middel van een nieuw parkeergebouw uit te breiden.

### 5.3 Geluidhinder

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht indien nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals een ziekenhuis en medische voorzieningen, mogelijk worden gemaakt in de geluidszones van wegen waar 50 kilometer per uur of meer wordt gereden, spoorwegtrajecten en industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Het doel van het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting bepalen ter plaatse van de toekomstige bebouwing. In het navolgende wordt ingegaan op wegverkeerslawaaï, industrielawaai, spoorweglawaaï en vliegtuiglawaaï.

#### *Wegverkeerslawaaï*

De in het akoestisch onderzoek berekende geluidsbelasting dient te worden getoetst aan voorkeurs- en maximale grenswaarden in de Wet geluidshinder. Voor medische voorzieningen wordt in wet onderscheid gemaakt tussen 'ziekenhuizen, verpleeghuizen of onderwijsgebouwen' en 'andere gezondheidszorggebouwen'. Daarbij gelden de volgende waarden:

- Voorkeursgrenswaarde: 48 dB;
  - Maximale ontheffingswaarde voor 50 km/u wegen voor 'onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, of verpleeghuizen': 63 dB<sup>1</sup>;
  - Maximale ontheffingswaarde en voor 'andere gezondheidszorggebouwen': 53 dB<sup>2</sup>.
- Door adviesbureau Cauberg-Huygen is akoestisch onderzoek uitgevoerd (kenmerk 20100552-02, 16 september 2010). Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan voorziet in geluidsgevoelige bestemmingen ter plaatse van het:

1. Bouwblok 1 (Sanquin Bloedbank, uitbreiding van maximaal 8.250 m<sup>2</sup> BVO);
2. Bouwblok 2 (Nederlands Kanker Instituut / Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis uitbreiding van maximaal 65.000 m<sup>2</sup> BVO).

Op de onderstaande afbeelding zijn de twee bouwblokken weergegeven.



*Afbeelding: bouwblokken*

<sup>1</sup> Artikel 3.1 – 3.2 lid 1 onder b. Besluit geluidhinder

<sup>2</sup> Artikel 3.1 – 3.2 lid 1 onder c. Besluit geluidhinder

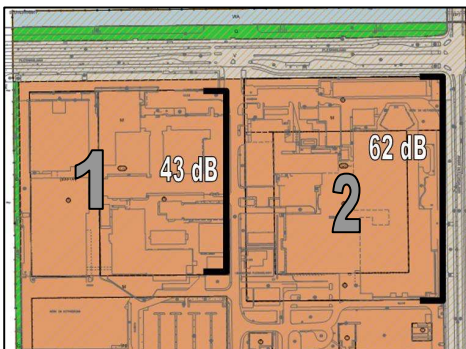
Voor het plangebied is de geluidsbelasting afkomstig van de Plesmanlaan, Johan Huizingalaan en de Louwesweg onderzocht.

Ten gevolge van de Plesmanlaan vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor 'andere gezondheidszorggebouwen' wordt eveneens overschreden. Voor 'andere gezondheidszorggebouwen' betekent dit dat aan de zijde van de Plesmanlaan dove gevels moeten worden gerealiseerd. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor 'onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, of verpleeghuizen' wordt niet overschreden.



Afbeelding: geluidsbelasting Plesmanlaan

Ten gevolge van de Johan Huizingalaan vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats ter plaatse van bouwblok 2. De geluidbelasting bedraagt maximaal 62 dB. Maximale ontheffingswaarde en voor 'andere gezondheidszorggebouwen' wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde voor 'onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, of verpleeghuizen' wordt niet overschreden.



Afbeelding: geluidsbelasting Johan Huizingalaan

Ten gevolge van de Louwesweg vinden geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats.

Gezien het bovenstaande dient een ontheffingsprocedure hogere grenswaarden te worden doorlopen. De "Onderbouwing hogere grenswaarden bestemmingsplan Medisch Centrum Slotervaart" is opgenomen als bijlage en het ontwerp-besluit is gelijktijdig met het ontwerp van dit bestemmingsplan ter visie gelegd.

Voor zover 'andere gezondheidszorggebouwen' worden gerealiseerd dienen bij een geluidsbelasting van meer dan 53 dB dove gevels te worden toegepast. De regeling in het voorliggende bestemmingsplan ziet hier op toe.

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de vast te stellen hogere grenswaarden.

|                                                                                                                   |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Bouwblok 1</b><br>Max. uitbreiding gezondheidszorg 8.250 m <sup>2</sup><br>BVO<br>Bestemming "maatschappelijk" | <b>Hogere waarden</b> |
| Plesmanlaan                                                                                                       | 61 dB                 |

|                                                                                                                    |                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Bouwblok 2</b><br>Max. uitbreiding gezondheidszorg 65.000 m <sup>2</sup><br>BVO<br>Bestemming "maatschappelijk" | <b>Hogere waarden</b> |
| Plesmanlaan                                                                                                        | 61 dB                 |
| Johan Huizingalaan                                                                                                 | 62 dB                 |

Tabel: vast te stellen hogere grenswaarden.

#### Cumulatie van geluid

Omdat er hogere waarden worden aangevraagd vanwege meer dan één geluidbron, de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan dient op grond van de Wet geluidhinder de gecumuleerde geluidbelastingen inzichtelijk te worden gemaakt. De gecumuleerde geluidbelasting is berekend conform hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Conform het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam dient daarbij de aftrek zoals genoemd in artikel 110g van de Wet geluidhinder te worden toegepast.

Volgens het genoemde Amsterdamse beleid is een gecumuleerde geluidbelasting tot 3 dB meer dan de maximaal hoogst toegestane ontheffingswaarde aanvaardbaar. Voor wegverkeerslawaaï is de maximale ontheffingswaarde 63 dB. Een gecumuleerde geluidbelasting tot 71 dB is conform het geluidbeleid nog aanvaardbaar. De berekende gecumuleerde geluidbelasting is op één punt maximaal 63 dB, zodat kan worden geconcludeerd dat de gecumuleerde geluidbelasting op deze plek ruim aanvaardbaar is.

#### Industrielawaai

Het plangebied van bestemmingsplan "Medisch Centrum Slotervaart" is gelegen binnen de krachtens artikel 40 van de Wet geluidhinder vastgestelde zone van industrieterrein "Schiphol-Oost" en "IBM - terrein". De nieuwbouwlocaties liggen ruim buiten de geluidszone rond het industrieterrein en "IBM - terrein".

In het akoestisch onderzoek is berekend dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB (A) op de nieuwe geluidsgevoelige gebouwen niet wordt overschreden ten gevolge van het industrieterrein "Schiphol-Oost".

#### Spoorweglawaaï

De geluidszone voor de spoorweg Amsterdam, Schiphol, Leiden is ingevolge de Wet geluidhinder 400 meter. Het plangebied ligt buiten de geluidszone van deze spoorlijn. Akoestisch onderzoek naar spoorweglawaaï is daarom niet noodzakelijk.

### *Vliegtuiglawaai*

Voor het vliegtuiglawaai is het Luchthavenindelingbesluit toetsingskader. Zie hiervoor hoofdstuk 6.

## **5.4 Luchtkwaliteit**

---

In de Wet luchtkwaliteit, die is opgenomen in de Wet milieubeheer, worden strenge normen gesteld aan de luchtkwaliteit, voor wat betreft een zestal stoffen. Hierbij geldt voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood dat een overschrijding ervan in Nederland niet of nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe nabijheid van drukke snelwegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes (fijn stof) wordt eveneens op diverse locaties (met name langs drukke wegen) overschreden.

In de Wet luchtkwaliteit is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet luchtkwaliteit opgenomen 'grenswaarden' zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, op een aangegeven moment zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

Door adviesbureau Cauberg-Huygen is luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd (kenmerk 20100552-03, 17 september 2010). Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Uit de berekeningen van het onderzoek volgt dat realisatie van de voorgenomen herontwikkeling, van het plangebied Medisch Centrum Slotervaart, de locaties Sanquin en Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis niet leidt tot een overschrijding van zowel de tijdelijke en definitieve grenswaarden voor de parameters stikstofdioxide en fijn stof.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen kan worden geconcludeerd dat ter plaatse van het Medisch Centrum Slotervaart, locaties Sanquin en Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis, wordt voldaan aan de eisen aan de luchtkwaliteit zoals die zijn gesteld in titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit).

De luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied alsmede de extra verkeerbewegingen als gevolg van het plan vormen geen belemmering in het kader van titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit) voor het voorliggende bestemmingsplan.

## **5.5 Flora en fauna**

---

Op grond van internationale verplichtingen moet Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wet implementeren. Het gaat hierbij om behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn) en instandhouding van natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn). De bescherming is voor soortbescherming geregeld in de Flora en Faunawet (2002) en voor gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet. De wijziging van de laatstgenoemde wet is nog niet van kracht zodat op een aantal punten de Vogel- en Habitatrichtlijn gelden.

Op grond van de Flora en Faunawet is het verboden beschermde planten te vernielen of te beschadigen, beschermde dieren te verstoren, verwonden of te doden. Daarnaast is het verboden rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten te beschadigen, weg te nemen of te vernielen. Voor algemeen voorkomende soorten (tabel 1-soorten) geldt een algemene vrijstelling.

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is er door de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van de gemeente Amsterdam de “Natuurtoets MCS” (juni 2010) opgesteld, deze is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

In de “Natuurtoets MCS” is aangegeven dat de uitvoering van de werkzaamheden verstoring of verontrusting met zich mee zal brengen voor de in het gebied en in de directe omgeving voorkomende dieren. Het betreft echter een beperkt aantal soorten die in Amsterdam algemeen voorkomen en waarvan de populaties in ons land niet in hun voortbestaan worden bedreigd. In de broedtijd (april tot en met augustus) moet rekening gehouden worden met alle in het gebied of directe omgeving broedende vogels en hun rustplaatsen. Als de werkzaamheden vóór april worden gestart zullen vogels er niet toe overgaan om in de directe omgeving of in de gebouwen te broeden. Valt de start van de uitvoering in de broedtijd dan is een controle raadzaam.

Geconcludeerd kan worden dat er voor de sloop/nieuwbouw en renovatiewerkzaamheden in het plangebied van “Medisch Centrum Slotervaart” geen belemmering bestaat vanuit de Flora- en faunawet indien er rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de hierboven genoemde soorten. Voor alle soorten is de zorgplicht van kracht.

## **5.6 Externe veiligheid**

---

### *Externe veiligheid inrichtingen*

Op 28 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) van kracht geworden. In het besluit zijn richtlijnen opgenomen voor het bouwen en handhaven van gevoelige bestemmingen zoals woningen in de buurt van inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen.

In het besluit is onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico zijn grenswaarden vastgesteld, waarvan niet mag worden afgeweken. Dit houdt in dat voor bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd en/of opgeslagen, waaronder LPG stations, moet worden berekend waar de risico-contouren lopen. Voor het plaatsgebonden risico is de PR contour 10-6 (kans 1 op 1 miljoen) per jaar vastgesteld als grenswaarde. Nieuwe gevoelige bestemmingen mogen uitsluitend buiten deze PR 10-6 contour worden gebouwd. In het plangebied zijn ter plaatse geen inrichtingen die onder het besluit externe veiligheid inrichtingen vallen. In het vernieuwingsplan is ook geen mogelijkheid opgenomen om een dergelijke inrichting toe te staan. Het plangebied is evenmin gelegen binnen een invloedsgebied of PR 10-6 contour van een buiten het plangebied gelegen Bevi inrichting. Een onderzoek naar de externe veiligheid ten aanzien van inrichtingen is derhalve niet noodzakelijk.

### *Externe veiligheid vervoer*

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de ‘Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen’ kader. In deze circulaire wordt ingegaan op de veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Het plangebied ligt niet in de nabijheid van gevaarlijke stoffenroutes (over weg, water of spoor). Er gelden geen belemmeringen voor het nieuwe bestemmingsplan voor wat betreft dit onderwerp.

## 5.7 Energie en duurzaamheid

---

### *Energie en duurzaamheid*

De energiedoelstellingen van het stadsdeel ten aanzien van energie en duurzaamheid zijn vastgelegd in de diverse beleidsplannen van het stadsdeel waaronder:

- Milieuvisie Slotervaart;
- Plan van aanpak duurzame energie 2008-2010 Slotervaart;
- Klimaatprogramma Slotervaart 2009-2012.

Uitgangspunt van het stadsdeelbeleid is dat nieuwbouw zo energiezuinig en klimaatneutraal mogelijk wordt uitgevoerd en dat op een duurzame wijze in de resterende energievraag wordt voorzien. Daarbij zet Slotervaart in op duurzaam bouwen waarin meerdere aspecten van duurzaamheid worden meegenomen zoals flexibel bouwen, waterbesparing, ecologie, gezondheid en duurzame materialen. Uitgangspunt is het gebruik van duurzame materialen zoals FSC-hout (of vergelijkbaar) en een voorkeur voor gerecyclede of cradle-to-cradle producten. Gebruik van uitlogende materialen zoals zink, koper en lood dient te worden vermeden. Voor het bepalen de milieuprestatie van de gebouwen kunnen algemeen gebruikte instrumenten als Breeam en GPR-gebouw worden gehanteerd.

Stadsdeel Slotervaart heeft de Amsterdamse doelstelling (besluit gemeenteraad september 2008) overgenomen dat vanaf 2015 alle nieuwbouw inclusief utiliteitsgebouwen klimaatneutraal is en dat in de periode 2010-2014 40% klimaatneutraal gebouwd wordt.

Stadsdeel Slotervaart heeft een warmte-koude kaart in ontwikkeling die aangeeft welke gebieden op stadswarmte, duurzame koude, warmte-koude opslag of alternatieven kunnen worden aangesloten. In de concept-kaart is aangegeven dat voor het bestemmingsplangebied op basis van de warmte- koudekaart zowel de levering van duurzame warmte als duurzame koude van toepassing is. Bij de verdere uitwerking van het plan is het van belang om op basis van de warmte/ koudevraag te kiezen voor een zo duurzaam mogelijke oplossing met de volgende stappen naar klimaatneutraal:

- 1 Beperken energievraag met ondermeer een duurzaam casco, laag temperatuurverwarming en hoog temperatuur koeling;
- 2 Duurzame warmte- en koudelevering en duurzame energieopwekking op locatie.

Voor het gebied van Medisch Centrum Slotervaart loopt momenteel een studie naar verduurzaming van de energie en watervoorziening. Inzet is om synergie te vinden tussen de verschillende gebruikers in het gebied en het gebruik van duurzame bronnen voor warmte, koude en elektriciteit. Daarbij geldt dat ook de toekomstgerichtheid en de financiële aspecten van de voorziening belangrijk zijn bij de keuze tussen de verschillende varianten. Uit de inventariserend onderzoek blijkt dat er aanzienlijke besparingen mogelijk zijn door een gezamenlijke duurzame energievoorziening te realiseren.

## 6. Luchthavenindelingbesluit

Vanuit het oogpunt van veiligheid en technische infrastructuur kan een aantal zaken van belang zijn voor het plangebied. Zo gelden er vanwege het Luchthavenindelingbesluit hoogtebeperkingen en beperkingen met het aantrekken van vogels in verband met vliegverkeer. Bovendien kunnen er veiligheidszones gelden met betrekking tot straalpaden, kabels en leidingen, het transport van gevaarlijke stoffen en bepaalde bedrijven.

### *Vliegverkeer*

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het Luchthavenindelingbesluit en Luchthavenverkeersbesluit.

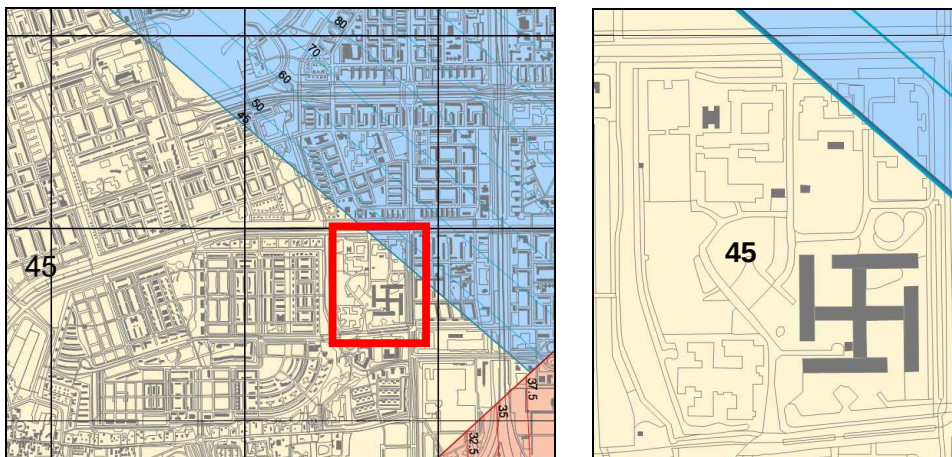
Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het Luchthavenindelingbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een 'beperkingengebied' aangewezen.

Binnen het beperkingengebied gelden beperkingen ten aanzien van:

- a. maximale bouwhoogten;
- b. vogelaantrekkende functies;
- c. toegestane functies (zoals woningen).

### *Ad. a Maximale bouwhoogte*

Voor het plangebied geldt op grond van het LIB een maximale bouwhoogte van 45 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). In het uiterste noordoostelijke hoekje van het plangebied mag de bebouwing met een hellend vlak van 5% oplopen naar maximaal 50 meter. Nieuwe gebouwen dienen te voldoen aan de maximale bouwhoogte.



Afbeeldingen: hoogtebeperkingenkaart

De nieuw toe te voegen bebouwing heeft een maximale bouwhoogte van 36 meter. Er wordt dus voldaan aan de het Luchthavenindelingbesluit.

*Ad. b Vogelaantrekkende functies*

In artikel 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit is geregeld dat nieuwe vogelaantrekkende functies binnen een gebied rond Schiphol niet zomaar zijn toegestaan. Het gaat hierbij om:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;
- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- d. natuurreservaten en vogelreservaten;
- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare

Het plangebied ligt volledig binnen deze zone. Er worden middels het voorliggende bestemmingsplan geen vogelaantrekkende functies gerealiseerd die vallen onder de bovengenoemde categorieën.

*Ad. c Toegestane functies*

In een gebied rond Schiphol is op grond van het Luchthavenindelingbesluit in beginsel geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie en gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan (gebied nr. 4 van het Luchthavenindelingbesluit). Het plangebied valt buiten dit gebied.

## 7. Water

---

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorts bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen.

De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

Waternet is een gezamenlijke uitvoerende dienst van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de gemeente Amsterdam, en daarmee ook de waterbeheerder van het voorliggende plangebied. In het kader van de watertoets is door Waternet de Handleiding Watertoets en vergunningverlening opgesteld.

Deze handleiding geeft duidelijkheid over de manier waarop Waternet de watertoets hanteert en over de regels die voor een plan moeten worden gevolgd. Voor Amsterdam is door Waternet in samenwerking met de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam een specifieke werkwijze uitgewerkt. Hierin is voor de meest voorkomende planvormen aangegeven welke processtappen moeten worden doorlopen en welke rollen en taken op welk moment relevant zijn voor initiatiefnemers en waterbeheerders. In het onderstaande wordt ingegaan op de voor dit bestemmingsplan relevante onderdelen.

### *Waterkwantiteit*

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de demping van water.

### *Waterkwaliteit*

In het bestemmingsplan wordt niet voorzien in maatregelen die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de waterkwaliteit omdat de bestaande situatie wordt vastgelegd.

### *Toets*

Als partner in het overleg ex art. 3.1.1 Bro is Waternet in de gelegenheid gesteld om dit bestemmingsplan te toetsen.

## 8. Cultuurhistorie en archeologie

---

### 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 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.

### Wet- en regelgeving

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van 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 het dagelijks bestuur 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 voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunning verplicht worden gesteld. Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het dagelijks bestuur in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een 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 een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het dagelijks bestuur in voldoende mate is vastgesteld.

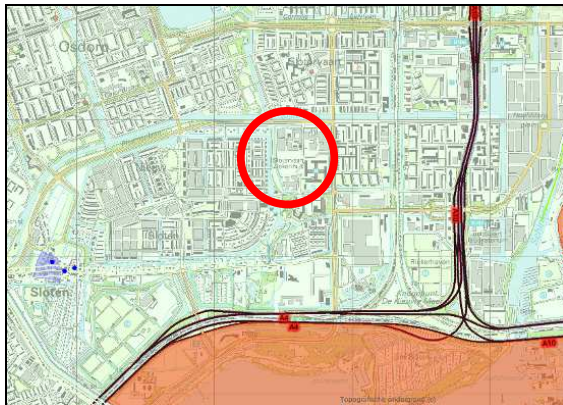
Met het in werking treden van de Wet ruimtelijke ordening is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol. Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale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

gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht te nemen.

### Cultuurhistorische Waardenkaart

Door de provincie Noord-Holland is de Cultuurhistorische Waardenkaart opgesteld. De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. In de gemeentelijke plannen moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het cultureel erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft of wordt hersteld.

Volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart zijn er binnen het plangebied geen cultuurhistorische en archeologische waarden aanwezig, zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding: uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor oudheidkundig bodemonderzoek toont dat het gebied niet gekarteerd is. Deze niet gekarteerde gebieden zijn voornamelijk bebouwde gebieden waar geen bodemkundige of geologische gegevens voorhanden zijn. Het betekent echter niet dat er geen archeologische resten aanwezig zijn.

### Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het Rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing. De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de

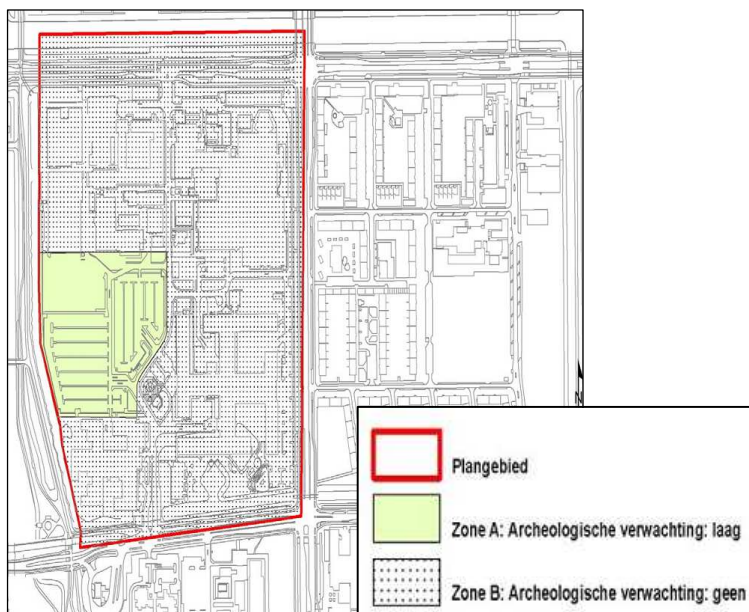
aanvrager van een omgevingsvergunning een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het dagelijks bestuur in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de bouw- of aanlegvergunning worden gesteld.

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

#### Archeologisch bureauonderzoek

Door Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam is voor het “Medisch Centrum Slotervaart” een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage (kenmerk: BO 10-072, Amsterdam, juni 2010). Op basis van het archeologisch bureauonderzoek zijn binnen het plangebied Medisch Centrum Slotervaart materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings- en gebruiksgeschiedenis van de 11de tot in de 20ste eeuw. Er kunnen in het gebied verkavelingsloten of afval van de omringende bewoning verwacht worden. Al deze archeologische sporen vertonen een vergelijkbaar ruimtelijke patroon met een wijde verspreiding en een lage trefkans.

In het archeologisch bureauonderzoek is een “archeologische beleidsadvieskaart” opgenomen. De archeologische beleidsadvieskaart van het plangebied “Medisch Centrum Slotervaart” is bedoeld als een schematisch ruimtelijk overzicht van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen.



Afbeelding: archeologische beleidsadvieskaart

Het gele vlak op de voorgaande afbeelding is gezoneerd als “Zone A: Archeologische verwachting: laag”. Voor het grootste gedeelte van het plangebied geldt de “Zone B: Archeologische verwachting: geen.

*Zone A: Archeologische verwachting: laag (bestemming Waarde-Archeologie)*

Vanwege de lage verwachting geldt dat bij bodemingrepen dieper dan 1,50 meter onder maaiveld en met een oppervlak groter dan 10.000 m<sup>2</sup> een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn deze verwachtingszones op de verbeelding (plankaart) weergegeven. In de planregels zijn binnen de bestemming “Waarde- Archeologie” bepalingen opgenomen wanneer een aanvrager van een omgevingsvergunning een inventariserend veldonderzoek (IVO) dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein inzichtelijk wordt gemaakt.

## **9. Kabels en leidingen**

---

Binnen de op de plankaart aangegeven bestemmingsvlak ‘Maatschappelijk’ zijn geen hoofdkabels en/of gasleidingen aanwezig.

Waternet heeft in het plangebied openbaar riool in beheer. Het gaat om een vuilwater- en regenwaterriool en een onderheid transportriool in beheer. Het transport riool kan als hoofdroute beschouwd worden. Direct ten westen van de Johan Huizingalaan ligt een hoofdwaterleiding. De leiding ligt in de openbare ruimte. Als er sprake is van graafwerkzaamheden zal er een KLIC-melding worden gedaan.

## 10. Juridische planbeschrijving

---

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Het bestemmingsplan 'Medisch Centrum Slotervaart' moet daarom voldoen aan de bepalingen van de Wro en de daaruit volgende aanvullende regelingen. De Wro en het Bro stellen de digitalisering van ruimtelijke plannen en besluiten volgens daartoe gestelde standaarden verplicht. De digitaliserings- en standaardisatieverplichting is op 1 januari 2010 in werking getreden.

Het nieuwe Bro stelt verplicht dat een bestemmingsplan in digitale vorm volgens de ro-standaarden voor de digitalisering worden vastgesteld. Voor nieuwe bestemmingsplannen is er altijd een digitaal plan, welke prevaleert boven het analoge, afgedrukte plan.

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid (de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen, het SVBP 2008) alsmede de 'Werkafpraak SVBP begrippen vs. Wabo' (Geonovum, concept september 2010) en is als digitaal plan (GML-bestand) opgesteld."

### 10.1 Opbouw van het bestemmingsplan

---

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

### 10.2 Verbeelding

---

Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (de plankaart) worden door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes/volumes aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een juridisch bindend karakter. Als ondergrond is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven.

### 10.3 Standaarden regels

---

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om

de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen.

Ingevolge de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, moeten de regels van een bestemming als volgt opgebouwd en benoemd worden:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijken van gebruiksregels
- Omgevingsvergunning
- Sloopvergunning
- Wijzigingsbevoegdheid

Zodra sprake is van een uit te werken bestemming is de volgende opbouw aan de orde:

- Bestemmingsomschrijving
- Uitwerkingsregels
- Bouwregels
- Afwijken van de bouwregels
- Omgevingsvergunning

Het voorliggende bestemmingsplan 'Medisch Centrum Slotervaart' gaat uit van het vastleggen van de bestaande situatie en de ontwikkeling van Sanquin en het Nederlands Kanker Instituut / Antoni van Leeuwenhoek Ziekenhuis. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in een uit te werken bestemming.

#### **10.4 Toelichting op de regels**

---

In deze paragraaf wordt van elk artikel een korte uitleg gegeven teneinde de regels inzichtelijker en minder 'juridisch' te maken.

##### *Inleidende regels*

##### **Artikel 1 Begrippen**

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan op alfabetische volgorde.

##### **Artikel 2 Wijze van meten**

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

##### **Artikel 3 Groen**

De diverse groenvoorzieningen in het plangebied zijn bestemd als 'Groen'. Gelet op lid 1 en lid 3 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor groen, verblijfsgebied, water en

waterhuishoudkundige voorzieningen. In artikel 1 is onder meer aangegeven wat onder verblijfsgebied wordt verstaan. In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming. De groenbestemming legt, samen met de bestemming 'Water', de groen/blauwe zoom aan de west- en zuidzijde van het plangebied vast.

#### Artikel 4      Maatschappelijk

Verreweg het grootste gedeelte van het plangebied is bestemd als 'Maatschappelijk'. Alle in erfpacht uitgegeven terreinen aan de hier gevestigde voorzieningen hebben deze bestemming gekregen. In dit gebied bevinden zich wel vrij toegankelijke wegen en parkeerterreinen, maar het is geen openbaar gebied.

Gelet op lid 1 mogen gronden met deze bestemming worden gebruikt voor maatschappelijke voorzieningen, verkeersareaal, groenvoorzieningen, fietsenstallingen, al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen en nutsvoorzieningen. Voor het zuidelijk gedeelte gaat het bestemmingsplan uit van de bestaande situatie. De bestaande bouwwerken zijn hier op de plankaart weergegeven. Het noordelijk gedeelte van het plangebied gaat uit van ontwikkeling, voor deze locaties zijn maximum m<sup>2</sup> bvo opgenomen.

In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn slechts toegestaan binnen de aangegeven bouwvlakken, met uitzondering van de parkeergarage. De maximale bouwhoogte staan op de verbeelding aangegeven. Voor de bouwvlakken geldt een bebouwingspercentage van 100%, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven.

De toekomstige ontwikkeling van Sanquin aan de westzijde is nog niet bekend. In dit bestemmingsplan is vastgelegd dat de bouwhoogte aan de westzijde maximaal 12 meter hoog mag zijn, zodat aansluiting wordt gevonden met de bouwhoogte van de bestaande woonbebouwing in Nieuw Sloten en aan de Plesmanlaan. Onder een hoek van 30 graden mag de bebouwing in oostelijke richting hoger worden gebouwd tot een maximum van 28 meter. De daartoe in de bouwregels opgenomen formulering is ontleend aan de Bouwverordening van de gemeente Amsterdam, die voor binnenstedelijke situaties een zelfde regeling kent, maar dan met een steilere hellingshoek. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' mag een parkeergebouw worden gerealiseerd. De bovengenoemde regeling voor de maximale bouwhoogte (hoek van 30 maximum graden, 12 naar 28 meter) geldt ook voor het parkeergebouw.

Vooralsnog heeft het Slotervaartziekenhuis geen uitbreidingsplannen. Het bestemmingsplan voorziet echter in de mogelijkheid dat de gebouwen van 4 meter hoog worden verhoogd tot 8 meter en dat enige verdichting rond het kruis kan worden gerealiseerd. Het bebouwingspercentage van 60% dat daartoe op de verbeelding staat aangegeven heeft betrekking op de gronden binnen het bouwvlak maar exclusief het hoogbouwkruis.

De bestaande parkeercapaciteit kan daardoor worden vergroot. De grenzen van deze aanduiding zijn zo getrokken dat enige afstand wordt gehouden van de aanpalende zorginstellingen en aan de zuidkant zodanig dat voldoende ruimte resteert voor een mogelijk aan te leggen langzaamverkeersverbinding tussen Nieuw Sloten en het Staalmanplein.

In lid 3 zijn nadere eisen regeling opgenomen ten behoeve van de realisatie van geluidsgevoelige gebouwen ten aanzien van voorzieningen die verband houden met de geluidbelasting. Daar waar gevels een hogere geluidbelasting kennen dan de voorkeursgrenswaarde en niet dienovereenkomstig hogere waarden zijn vastgesteld, dienen maatregelen getroffen te worden. Dat kan worden gedaan door bijvoorbeeld het anders positioneren van geluidsgevoelige functies, het toepassen van dove gevels of het aanbrengen van vliesgevels.

Ook is een nadere eis opgenomen ten behoeve van het parkeren, om bij het verlenen van een omgevingsvergunning te kunnen voorkomen dat de voorzieningen grootschalig uitbreiden zonder

dat de daarbij behorende parkeerbehoefte wordt opgelost. De openbare ruimte rond het Medisch Centrum Slotervaart biedt onvoldoende capaciteit om de parkeervraag van toekomstige uitbreidingen van de voorzieningen te kunnen absorberen.

#### Artikel 5 Verkeer

De rond het plangebied liggende wegen zijn bestemd als 'Verkeer'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor verkeersareaal, voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, bruggen, ter plaatse van de aanduiding 'brug' en tramvoorzieningen, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer- trambaan'. In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming.

#### Artikel 6 Water

Het water is bestemd als 'Water'. Gronden met deze bestemming mogen gelet op lid 1 worden gebruikt voor water en daarbij behorende waterhuishoudkundige voorzieningen. In lid 2 zijn bouwregels opgenomen. Gebouwen zijn niet toegestaan binnen de bestemming. In lid 3 is geregeld dat het water binnen het plangebied niet mag worden gebruikt voor ligplaatsen van woonboten, passagiersboten, bedrijfsboten en stationerende vaartuigen. De waterbestemming legt, samen met de bestemming 'Groen', de groen/blauwe zoom aan de west- en zuidzijde van het plangebied vast.

#### Artikel 7 Waarde - archeologie

De gronden ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming tevens bestemd voor doeleinden ter bescherming van archeologische waarden. Op basis van het archeologisch bureauonderzoek is binnen het plangebied van bestemmingsplan Medisch Centrum Slotervaart een archeologische dubbelbestemming opgenomen. Bij bodemingrepen dieper dan 1,5 meter en met een oppervlak groter dan 10.000 m<sup>2</sup> dient een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming te worden opgenomen.

#### *Algemene regels*

#### Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

#### Artikel 9 Algemene bouwregels

In dit artikel is aangegeven dat bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen van gebouwen mogen worden overschreden ten behoeve van ondergeschikte bouwdelen. In het artikel is aangegeven om welke ondergeschikte bouwdelen het gaat en welke maximale overschrijding is toegestaan.

#### Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt geregeld welk gebruik is toegelaten. Onder a worden de bedrijven, genoemd in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit behorend bij de Wet milieubeheer, uitdrukkelijk uitgesloten van vestiging in het plangebied op grond van de te verwachten overlast van dergelijke bedrijfsuitoefening. Verder zijn automatenhallen, seksinrichtingen, prostitutiebedrijven, telefoneerinrichtingen, belhuizen, internetcafés en geldwisselkantoren voor dit plangebied als

verboden gebruik aangemerkt aangezien dergelijke inrichtingen al elders in de stad gevestigd zijn en de verwachting is dat een dergelijk gebruik in dit plangebied, welke voornamelijk een woonfunctie heeft, voor ongewenste overlast zal zorgen.

Onder b is de zogenaamde toverformule opgenomen. Deze geeft het dagelijks bestuur de mogelijkheid om ontheffing te verlenen indien strikte toepassing leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende reden wordt gerechtvaardigd.

#### Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is vastgelegd dat de gronden ter plaatse van de betreffende aanduiding mede zijn bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege Industrierrein 'IBM' en/of 'Schiphol' op geluidsgevoelige bestemmingen. Tevens is bepaald dat bijvoorbeeld woningen of een uitbreiding van woningen alleen zijn toegestaan indien de geluidsbelasting vanwege één van de industrierreinen op de gevels van de woning niet hoger zal zijn dan de voorkeurgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

Omdat de geluidszones van beide industrierreinen de komende jaren zullen wijzigen is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (zie verderop).

#### Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gestelde regels in het plan. Ontheffing verlenen gebeurt altijd met inachtneming van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, zodat belanghebbenden onder meer de mogelijkheid hebben om zienswijzen in te dienen wanneer op grond van dit artikel van het plan wordt afgeweken. Een aantal van de gegeven maxima kunnen op grond van dit artikel in zeer beperkte mate worden overschreden.

#### Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

Omdat de geluidszones van beide industrierreinen de komende jaren zullen wijzigen is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Daardoor is het dagelijks bestuur bevoegd om één of meerdere aanduidingen van de geluidszones te schrappen dan wel aan te passen indien daar aanleiding toe is. De geluidzone(s) mag daarbij echter niet groter worden ter plaatse van het plangebied van dit bestemmingsplan.

#### *Overgangs- en slotregels*

#### Artikel 14 Overgangsrecht

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

Het eerste lid regelt de bebouwing, waarbij onder sub a vernieuwing en verandering van bebouwing, die in strijd is met het bestemmingsplan wordt toegestaan, onder voorwaarde dat de afwijking van het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Een reeds eerder afgegeven vergunning mag worden benut, ook al is het bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Het hier gestelde geldt niet indien een raadsbesluit tot onteigening is genomen. Onder b wordt geregeld dat eenmalig tot 10% ontheffing kan worden verleend voor het vergroten van het bouwwerk als bedoeld onder a. Deze ontheffing kan gelet op het bepaalde onder c niet worden verleend indien het betreffende bouwwerk in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

Het tweede lid van dit artikel regelt het gebruik. Onder a is geregeld dat gebruik dat volgens eerdere bepalingen was toegestaan maar op basis van dit nieuwe bestemmingsplan wordt verboden mag worden voortgezet. Onder b is geregeld dat gebruik als bedoeld onder a niet mag worden gewijzigd in een ander strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang afneemt. Indien het strijdig gebruik langer dan een jaar wordt onderbroken is het conform het bepaalde onder c niet meer toegestaan om het strijdig gebruik daarna te hervatten. Gelet op het bepaalde onder d is het bepaalde onder a niet van toepassing indien het betreffende gebruik reeds in strijd is met het daarvoor geldende plan, inclusief de daarin opgenomen overgangsbepaling.

In lid 3 is een ontheffingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur opgenomen. Deze kan worden toegepast indien het overgangsrecht leidt tot onbillijkheid van overwegende aard jegens één of meer natuurlijke personen.

#### Artikel 15      Slotregel

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.

## 11. Economische uitvoerbaarheid

---

Voor zover het bestemmingsplan strekt tot het vastleggen van de bestaande situatie is geen economische uitvoerbaarheid aan de orde.

Waar het nieuwe ontwikkelingen betreft, kan gesteld worden dat, ingevolge artikel 6.12 Wro, de gemeenteraad besluit of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan bouwplannen in de zin van artikel 6.12 Wro juncto 6.2.1. Bro mogelijk maakt. Deze gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' zijn in erfpacht uitgegeven.

Alle kosten voor van opstalontwikkeling en inrichting van de in erfpacht uitgegeven percelen zijn dus voor rekening van de ontwikkelende partijen.

De Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan zijn recentelijk opgeknapt. Voor de Louwesweg zal dit binnenkort ook gaan gebeuren.

## **12. Maatschappelijke uitvoerbaarheid en overleg**

---

### **12.1 Inspraak**

---

Met de belanghebbende partijen, vertegenwoordigd in de stuurgroep Medisch Centrum Slotervaart (MCS) is in het voortraject regelmatig vooroverleg geweest over de ontwikkeling van het Medisch Centrum Slotervaart. Hierdoor is gekozen geen inspraak te houden over het voorontwerp bestemmingsplan.

### **12.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening**

---

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt het voorontwerp bestemmingsplan 'Medisch Centrum Slotervaart' toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. VROM Inspectie Noord-West;
2. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord Holland;
3. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie Directie West;
4. Provincie Noord-Holland, bureau Ruimtelijke Inrichting Zuid;
5. Gemeente Amsterdam, College van B&W /DRO;
6. Stadsregio Amsterdam;
7. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV);
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht/ Waternet;
9. Waternet;
10. Gemeente Amsterdam, bureau Monumenten & Archeologie;
11. Liander;
12. Tennet;
13. Gasunie;
14. GVB;
15. Kamer van Koophandel;
16. Brandweer Amsterdam-Amstelland.

Zeven instanties hebben gereageerd in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro. De nota van beantwoording is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.