

Definitief

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING versie 6 april 2010

Ons kenmerk	:	W01/0107 2010
Plaatsaanduiding	:	Buitenveldertselaan, Van Leijenberghlaan
Projectbeschrijving	:	Het in stand houden van een fietsenstalling op een terrein gelegen aan de Van Leijenberghlaan en Buitenveldertselaan
Behandeld door	:	Remco Bakker (DRO)/ M. Blokker (DMB)
Datum indiening	:	04-02-2010

1 Omschrijving van het project

Aan de zuidzijde van het station Zuid Amsterdam is in het verleden een fietsstalling gerealiseerd op basis van een tijdelijke vrijstelling. Inmiddels is de tijdelijke vergunning verlopen. Er is nog altijd behoefte aan voldoende fietsstallingsplaatsen. Middels een projectbesluit kan de bestaande situatie in juridische zin worden geconsolideerd. Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter motivering van het te nemen projectbesluit.

Het betreft een tijdelijke vergunningsaanvraag voor een periode van maximaal vijf jaar.

1.1 Situatieschets

Door de groei van het station Zuidas, mede als gevolg van de ontwikkeling van de Zuidas, nam in de loop der jaren het aanbod van fietsen significant toe. Daarmee ontstond de behoefte aan permanente voorzieningen voor het stallen van fietsen. De verwachting was dat die blijvende voorziening tegelijk met de ontwikkeling van het Dok in ontwikkeling zou worden gebracht.

Het doel van de indertijd verleende tijdelijke vergunning was, in afwachting van die definitieve voorziening, het stallingaanbod voor fietsen aan de zuidzijde van de stationsingang te verbeteren. Er waren destijds geen voorzieningen voor fietsparkeren bij de zuidelijke stationsingang. Van gemeentewege is toen in samenspraak met de NS besloten om hier een platform voor fietsstallingen te realiseren.

De bestaande voorziening bestaat uit een dek van stalen elementen die zijn aangebracht op een funderingsconstructie van betonnen palen met betonnen kespen. Op het dek zijn overkappingen aangebracht met fietsenrekken.

1.2 Instandhoudingstermijn

Het gebied Station Zuid is thans in ontwikkeling. Voor het gebied zal binnen afzienbare tijd een nieuw bestemmingsplan in procedure worden gebracht. Hierin zullen ook voorzieningen zoals fietsenstalling worden meegenomen. Waar en hoe de fietsenstalling definitief gerealiseerd zal gaan worden, wordt momenteel echter nog onderzocht.

Een definitieve fietsstalling is dus vooralsnog niet gerealiseerd, en een definitieve locatie nog niet gevonden. De behoefte aan stallingen is echter niet afgenomen. Om die reden is het wenselijk de bestaande fietsstalling voor de duur van vijf jaar te handhaven.

1.3 Projectbeschrijving

Het te nemen besluit voorziet erin dat de bestaande situatie juridisch planologisch opnieuw goed wordt geregeld.

Het betreft een tijdelijke vergunningsaanvraag voor een periode van vijf jaar.

1.4 Toepasbaarheid projectbesluit

De per 1 juli 2008 van kracht geworden Wet ruimtelijke ordening (Wro) kent niet meer het middel van vrijstelling van het bestemmingsplan. Medewerking kan worden verleend op basis van een projectbesluit. Het projectbesluit dient te worden ingepast in een bestemmingsplan.

Dit dient in beginsel te gebeuren binnen 1 jaar, met uitstelmogelijkheden, namelijk indien:

- het op het tijdstip waarop het projectbesluit wordt genomen aannemelijk is dat de inpassing van het project zal plaatsvinden tezamen met de vaststelling ingevolge art. 3.1 lid 2 (de 10-jaarlijkse actualisatie) van dat plan (inpassingstermijn 3 jaar);
- dan wel dat het aannemelijk is dat de inpassing van het project zal plaatsvinden tezamen met de inpassing van een project op aangrenzende gronden of op gronden, die betrokken zijn in hetzelfde uit te werken bestemmingsplan (inpassingstermijn 5 jaar).

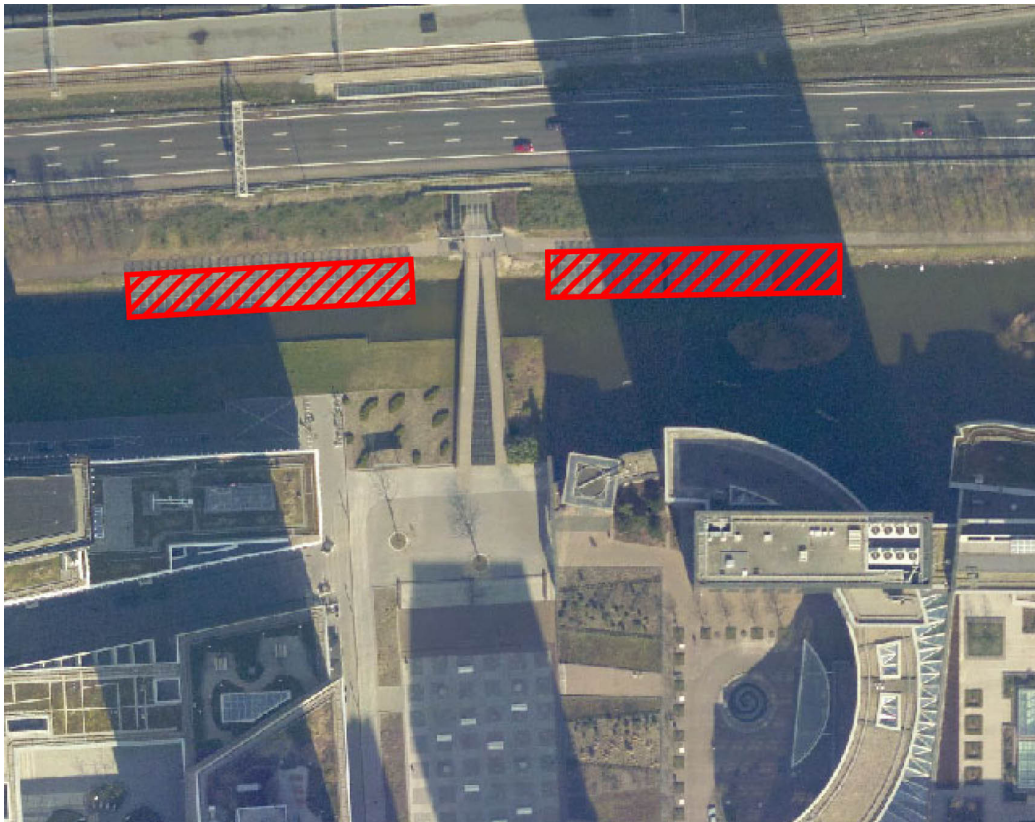
Voor het gebied zal op grond van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2013 een bestemmingsplan van kracht dienen te zijn dat niet ouder is dan tien jaar. Aangezien het ter plaatse geldende bestemmingsplan nu reeds ouder is dan tien jaar dient er voor die datum een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld.

Het bouwplan is binnen het plangebied daarvan gelegen. Het is aannemelijk dat dit binnen vijf jaar in procedure zal worden gebracht en vastgesteld. Nu te verwachten is dat tijdig een bestemmingsplan dat voorziet in een herontwikkeling van het gebied en er dus sprake is van meerdere projecten, is een inpassingstermijn van vijf jaar van toepassing.

Gekozen is voor een projectbesluit, waarbij de termijn waarbinnen op grond van artikel 3.13, lid 1 Wro inpassing in een bestemmingsplan dient plaats te vinden, op grond van artikel 3.13, lid 2, onder b Wro zal worden verlengd met maximaal vier jaar.

2 Ligging en begrenzing van het projectgebied

Het plangebied is gelegen aan de Zuidzijde van Stations Zuid WTC. Op onderstaande figuur is rood gearceerd het gebied aangegeven waarop het projectbesluit betrekking heeft.



Figuur 1: ligging en begrenzing projectgebied

3 Geldend planologisch kader

Het bouwplan ligt in een gebied waar deels het bestemmingsplan Karel Lotsyalaan van toepassing is, waarbij de betreffende gronden zijn bestemd voor “openbare ruimte” en “groenvoorzieningen”.

Verder ligt een deel van het bouwplan in het gebied waarvoor het bestemmingsplan Buitenveldert van toepassing is, waarbij de betreffende gronden zijn bestemd voor “waterlopen”.

Het bouwplan is in strijd met beide bestemmingsplannen. Op grond van een projectbesluit kan bouwvergunning worden verleend.

4 Beleidskader

4.1 Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid'

Het thans vigerende structuurplan is het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid', dat in 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. Onder het motto "Kiezen voor stedelijkheid" is in het structuurplan Amsterdam een beeld geschetst van de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Als belangrijkste opgaven voor de stad worden gezien:

1. het ontwikkelen van milieus die juist in Amsterdam kansen hebben: milieus met bebouwing en omgeving van hoge kwaliteit, met intensief grondgebruik, menging van activiteiten en een optimaal openbaar vervoer- en fietsnetwerk. Dit vraagt om transformatie van bestaande woon- en werkgebieden en terugdringing van de milieuhinder;
2. het op alle fronten vergroten van de bereikbaarheid van de stad gericht op het kanaliseren van de mobiliteitsgroei, afstemming van stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid en vergroting van het gebruik van fiets en openbaar vervoer;
3. het verhogen van de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte: met extra aandacht voor waterberging.

Het gebied Zuidas is in het structuurplan in hoofdzakelijk aangemerkt als grootstedelijk kerngebied.

Daarin is aangegeven dat de opgave voor de Zuidas bestaat uit het ontwikkelen van een grootstedelijk kerngebied met een internationale top van bedrijven en voorzieningen. Daarmee moet het een belangrijk deel van de stad worden waarmee Amsterdam zich internationaal profileert. Voor die internationale uitstraling is meer nodig dan kantoren, het gaat dan bijvoorbeeld ook om bijzondere voorzieningen met een hoogstedelijk karakter. De Zuidas moet verankerd worden in het stedelijke weefsel van de aanliggende buurten. Hierbij is het van belang dat er ook veel ruimte komt voor wonen en voorzieningen. De barrière-werking en milieuhinder van de omvangrijke infrastructuur moeten worden teruggedrongen. De bereikbaarheid moet verder worden vergroot op alle niveaus. Hiervoor moet ruimte worden gereserveerd, voor zowel weg als rail.

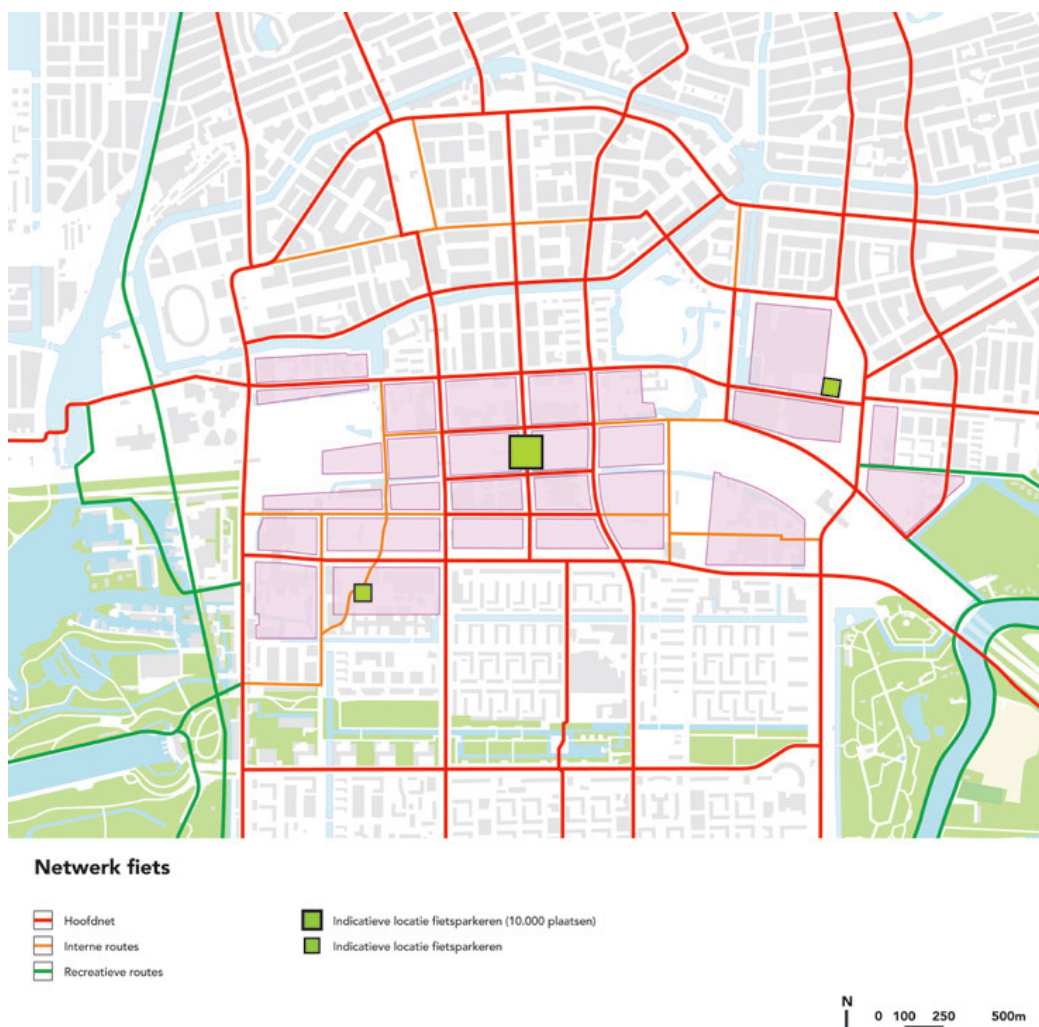
4.2 Visie Zuidas 2009

Een van de drie grote voordelen die Zuidas heeft, is de zeer goede bereikbaarheid. In de Visie Zuidas 2009 wordt ten aanzien daarvan aangegeven dat de Zuidas één van de best bereikbare plaatsen van Nederland is, zowel per auto als per openbaar vervoer.

Maar ook het Amsterdamse fietsnetwerk levert een grote bijdrage aan de goede bereikbaarheid van de Zuidas.

Amsterdam kent een dicht fietsnetwerk met weinig hiërarchie. Op de fiets kom je overal en iedereen heeft zijn eigen route. Een fijnmazig netwerk van fietspaden zorgt voor optimale verbindingen.

De kaart met het hoofdnets fiets laat zien dat in de huidige situatie vooral ten noorden van Zuidas het fietsnet uit een dicht netwerk bestaat.



Dit netwerk moet in Zuidas worden versterkt om recht te doen aan de bebouwingsdichtheid en concentratie van mensen. Er moet een fijnmazig stelsel van fietspaden worden gerealiseerd in zowel oost-west als noord-zuid richting dat goed aansluit op de omgeving, vooral op de stations en de groengebieden.

Naast een goed functionerend netwerk van fietsroutes moet het stallen van de fiets goed geregeld worden omdat dit bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit, diefstalveiligheid, bevordering van het fietsgebruik en openbare ruimte. Gemeentebreed is er de ambitie om een netwerk van bewaakte stallingen te realiseren, de kwaliteit van de stallingen te bevorderen, het gebruik te verbeteren en de exploitatiekosten te beperken.

Het stimuleren van het fietsgebruik betekent vooral dat voldoende, gebruiksvriendelijke, optimaal gespreide en bij voorkeur inpandige, fietsenstallingen worden aangeboden in ieder geval bij concentraties van publiekstrekkende voorzieningen, zoals de VU, RAI, uitgaanslocaties (musicaltheater), winkelgebieden, culturele voorzieningen en (metro)stations. Harde normen bestaan hiervoor niet. Leidraad is dat per voorziening maatwerk geleverd moet worden en het aanbod aan stallingruimte gerelateerd is aan de behoefte. Voor het station Zuid is de prognose gemaakt dat in 2020 zeker 10.000 fietsen gestald moeten kunnen worden.

4.3 Conclusie

Uit bovenstaande beleidskaders blijkt het belang van goede bereikbaarheid per fiets, en van de daarbij behorende fietsstallingen. Vooruitlopend op definitieve voorzieningen is het van belang ook nu te zorgen voor voldoende stallingplaatsen. Middels het te nemen projectbesluit wordt in die behoefte voorzien.

5 Overige aspecten

5.1 Luchtkwaliteit

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

De aanvraag voorziet niet in vestiging van een gevoelige bestemming in de zin van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

De aanvraag voorziet evenmin in een functie welke zal leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen.

Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van een significante wijziging met effect op de luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het verlenen van het projectbesluit.

5.2 Geluid

Er is geen sprake van vestiging van een geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder.

Geluid vormt geen belemmering voor het te verlenen projectbesluit.

5.3 Externe veiligheid

Voor externe veiligheid zijn met name de afstand tot de A10, waarover vervoer gevaarlijke stoffen plaatsvindt, en een toename van de personendichtheden van belang. Het voornemen leidt niet tot een hogere personendichtheid. Op basis daarvan kan reeds worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een toename van het GR. Er is geen PR contour 10^{-6} , dus een verdere beoordeling is niet aan de orde.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het te verlenen projectbesluit.

5.4 Water

De aanvraag voorziet niet in een nieuwe, feitelijke toename van verharding. Er is immers sprake van een bestaande situatie.

Watergerelateerde aspecten vormen geen belemmering voor het te verlenen projectbesluit.

5.5 Natuur en Landschap

De aanvraag voorziet niet in een nieuwe, feitelijke toename van verharding en evenmin in toevoeging van nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. Er is immers sprake van een bestaande situatie. Er zijn geen maatregelen in de vorm van sloop of kap voorafgaand aan realisatie noodzakelijk.

Vanuit regelgeving op het gebied van natuur en landschap zijn er geen belemmeringen voor het te verlenen projectbesluit.

5.6 Cultuurhistorie en archeologie

De aanvraag voorziet niet in werkzaamheden in de bodem. Er is immers sprake van een bestaande situatie. Ook voor het overige kunnen gezien de aard van de aanvraag geen belangen vanuit cultuurhistorisch of archeologisch oogpunt worden geraakt.

Vanuit oogpunt van cultuurhistorie en archeologie zijn er geen belemmeringen voor het te verlenen projectbesluit.

5.7 Bodem

De aanvraag voorziet niet in een nieuwe, feitelijke, toename van verharding en evenmin in toevoeging van nieuwe bebouwing in welke vorm dan ook. Er vinden geen werkzaamheden in de bodem plaats.

Bodemaspecten vormen geen belemmering voor het te verlenen projectbesluit.

5.8 Hoogbouweffecten

De aanvraag voorziet niet in een toename of toevoeging van nieuwe bebouwing in welke vorm dan ook.

Hoogbouweffecten als gevolg van uitvoering van het plan kunnen dan ook niet optreden en vormen geen belemmering voor het te verlenen projectbesluit.

6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Financiële aspecten

Er is sprake van een feitelijke bestaande situatie. Qua realisatie zijn er geen kosten aan het project verbonden.

6.2 Kostenverhaal

De aanvraag voorziet niet in een bouwplan waarvoor op grond van artikel 6.12, lid 1 Wro een grondexploitatieplan verplicht is.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Overleg met betrokken overheden (art. 5.1.1. Bro)

Overeenkomstig artikel 5.1.1 Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een projectbesluit overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn met de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het projectbesluit in het geding zijn.

In dat kader zijn de volgende instanties per brief van dd.mm. 2009 schriftelijk van het voornemen op de hoogte gesteld, waarbij de mogelijkheid is geboden binnen 2 weken een reactie te geven.

Hiervan is geen gebruik gemaakt / cq aangeven dat dat wel het geval is.

7.2 Participatie

Overeenkomstig artikel 1.3.1 Bro is op dd.mm. 2009 kennisgegeven van het voornemen tot het nemen van een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro.

Belangstellenden zijn in de gelegenheid gesteld op dd.mm. 2009 het bouwplan te komen inzien, daarover vragen te stellen en eventueel een reactie te geven.

Hiervan is geen gebruik gemaakt / cq aangeven dat dat wel het geval is.