

Kenniskwartier Zuid, eerste fase

Vastgesteld d.d. 12 juni 2013

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk1	Inleiding	9
1.1	Algemeen	9
1.2	Bevoegdheden	10
1.3	Crisis- en herstelwet	10
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk2	Plankader	11
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	11
2.2	Doelstelling	12
2.3	Geldend planologisch kader	13
2.4	Beschrijving van het plangebied	15
Hoofdstuk3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Regionaal beleid	22
3.4	Gemeentelijk beleid	23
Hoofdstuk4	Het ruimtelijk kader	35
4.1	Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier	35
4.2	Campusvisie VU	37
4.3	Vertaling naar voorliggend bestemmingsplan	39
Hoofdstuk5	Milieueffectrapportage	43
5.1	Algemeen	43
5.2	VU en VUmc: plangebied en beoogd programma	43
5.3	M.e.r.-plicht	44
5.4	M.e.r.-procedure	44
5.5	Inhoud MER	46
5.6	Doorwerking MER in bestemmingsplan Kenniskwartier Zuid, eerste fase	52
5.7	Conclusie	54
Hoofdstuk6	Verkeer en parkeren	55
6.1	Algemeen	55
6.2	Autoverkeer	56
6.3	Openbaar vervoer	65
6.4	Langzaam verkeer	65
6.5	Conclusie	66
Hoofdstuk7	Geluid	67
7.1	Algemeen	67
7.2	Toetsingskader	67
7.3	Resultaten onderzoeken	70
7.4	Conclusie	74
Hoofdstuk8	Luchtkwaliteit	75
8.1	Algemeen	75

8.2	Toetsingskader	75
8.3	Onderzoeken	79
8.4	Conclusie	79
Hoofdstuk9	Externe veiligheid	81
9.1	Algemeen	81
9.2	Regelgeving	82
9.3	Resultaten onderzoeken	83
9.4	Verantwoording	85
9.5	Conclusie	89
Hoofdstuk10	Bodem	91
10.1	Toetsingskader	91
10.2	Resultaten onderzoeken	91
10.3	Conclusie	91
Hoofdstuk11	Water	93
11.1	Algemeen	93
11.2	Regelgeving	93
11.3	Waterbeleid Zuidas	97
11.4	Watertoets	101
11.5	Resultaten onderzoek	101
11.6	Watertoets	102
Hoofdstuk12	Natuur en Landschap	103
12.1	Algemeen	103
12.2	Regelgeving	103
12.3	Resultaten onderzoeken	104
12.4	Conclusie	105
Hoofdstuk13	Cultuurhistorieen archeologie	107
13.1	Algemeen	107
13.2	Regelgeving	107
13.3	Resultaten onderzoeken	109
13.4	Conclusie	111
Hoofdstuk14	Overige aspecten	113
14.1	Bezonning	113
14.2	Windhinder	115
14.3	Luchthavenindelingsbesluit	116
14.4	Helikopterhaven VU medisch centrum	117
Hoofdstuk15	Juridische planbeschrijving	121
15.1	Algemeen	121
15.2	Planvorm	121
15.3	Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen	122
15.4	Regels met betrekking tot geluid	123
15.5	Artikelgewijze toelichting	124
Hoofdstuk16	Economische uitvoerbaarheid	131
Hoofdstuk17	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	133

17.1	Algemeen	133
17.2	Adviezen reikwijdte en detailniveau MER	133
17.3	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	133
17.4	Maatschappelijk overleg	136
17.5	Participatie	137

Bijlagen

Bijlage 1 februari 2011	MER Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum, deel A, 18
Bijlage 2 januari 2011	MER Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum, deel B, 25
Bijlage 3	Verkeersstudie Zuidas 2011
Bijlage 4	Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011
Bijlage 5	Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken, 10 april 2013
Bijlage 6	Aanvullend verkeersonderzoek bestemmingsplan VU
Bijlage 7 november 2012	Onderzoek Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, en bedrijfsgeluid VU, 6
Bijlage 8	Externe veiligheid op de Zuidas, 11 januari 2010
Bijlage 9 december 2012	Externe veiligheid, berekening transportgevaarlijke stoffen A10-Zuid, 18
Bijlage 10	Externe veiligheid, berekening hogedruk aardgasleiding, 18 december 2012
Bijlage 11	Brandweeradvies
Bijlage 12	Wateradvies Kenniskwartier, versie 10 maart 2010
Bijlage 13	Grondwatertoets VU-terrein Kenniskwartier Zuidas, 13 december 2012
Bijlage 14 januari 2013	Herberekening Grondwatertoets VU-terrein Kenniskwartier Zuidas, 10
Bijlage 15 Amsterdam juni 2010	Archeologisch bureauonderzoek, plangebied Kenniskwartier, BO 10-039
Bijlage 16	Erratum Archeologisch bureauonderzoek, plangebied Kenniskwartier, BO 10-039 Amsterdam juni 2010
Bijlage 17	Cultuurhistorische verkenning en advies Kenniskwartier, Amsterdam 2012
Bijlage 18	Windhinderonderzoek, rapportnummer W 15197-2-RA.d. 9 juni 2011
Bijlage 19	Externe veiligheidsberekeningen en geluidberekeningen helihaven VUmc,

1 juni 2011

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

De Zuidas ontwikkelt zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aankunnen.

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor de Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is het project Kenniskwartier. Voor het project Kenniskwartier is het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier vastgesteld (besluit Gemeenteraad d.d. 16 februari 2011). Het uitvoeringsbesluit geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van het Kenniskwartier en vormt daarmee de basis voor dit bestemmingsplan.

Het Kenniskwartier vormt in de ruimtelijke zin een schakel tussen het centrale gebied van de Zuidas, de campus van de VU en het ziekenhuis VUmc. Met het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier is het kader gemaakt voor de ontwikkeling van een nieuw functioneel gemengd deel van de stad, waarin de nieuwbouw van de VU plaats vindt aan beide zijden van de De Boelelaan. In de structuur van de openbare ruimte speelt de De Boelelaan een centrale rol – als verkeersader en als gezamenlijke ruimte voor universitaire en andere functies. De ambitie is om de De Boelelaan als een stadsboulevard vorm te geven, met nieuwe rooilijnen, hoofdingangen van de VU- en alliantiegebouwen, levendige plinten en hoogwaardige voetgangersruimte.

Het gebied waar de Vrije Universiteit (VU) is gevestigd maakt onderdeel uit van het Kenniskwartier. De VU kiest voor een ambitieuze ontwikkeling op de Zuidas met een vernieuwde VU-campus. De reden daarvoor is onder andere het versterken van de positie van de VU, het mogelijk maken van nieuwe samenwerkingsvormen en het bieden van een aantrekkelijke onderzoeks-, werk- en studieomgeving. In het kader van die ontwikkeling heeft de VU een visie ontwikkeld. Deze Campusvisie 2020 vormt de basis voor de bouw- en huisvestingsplannen van de VU voor de komende periode. De nieuwe campus op de Zuidas helpt de VU haar doelstellingen op het gebied van onderzoek, onderwijs en maatschappelijke dienstverlening te bereiken. Ook sluit de campus aan op de ontwikkelingen van de Zuidas en op het mengen van stedelijke functies. Met realisatie van de plannen van de VU komt er op de Zuidas een campus waar studeren, onderzoeken, wonen, werken, zorgen, ontspannen en ontmoeten samenkomen. Dit past bij de ambitie van de VU voorop te willen lopen in de ontwikkeling van een stadscampus.

Voor het gehele toekomstige VU-terrein wordt momenteel gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan dat voorziet in de op de VU-gronden voorziene ontwikkelingen. Vooruitlopend daarop wordt voor de eerste ontwikkelingen voorliggend bestemmingsplan in procedure gebracht. Het gaat om dat deel van het VU-terrein waarvoor op korte termijn bouwaanvragen zijn te verwachten. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en de daarbinnen voorziene ontwikkelingen zullen op termijn worden ingevoegd in het bestemmingsplan dat wordt voorbereid voor het gehele VU-terrein.

De ontwikkeling van de eerste fase waarop voorliggend bestemmingsplan voorziet is dan ook te beschouwen als de eerste stap in de richting van een volwaardige stadscampus. Het is daarbij zaak te voorzien in de juridische randvoorwaarden waarbinnen de gewenste ontwikkeling van de VU plaats kan vinden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet ten behoeve van die ontwikkelingen in een adequate juridische regeling.

Het gaat in voorliggend bestemmingsplan in zijn totaliteit om de ontwikkeling van ca. 64.500 m²

bovengrondse bebouwing, hoofdzakelijk ten behoeve van universitair en hoger beroeps onderwijs. Daarbij wordt tevens voorzien in studentenverblijf, met een maximum oppervlak van 19.000 m² bvo. Gekozen is voor de mogelijkheid van wonen in de vorm van studentenhuisvesting, maar tevens is een mogelijkheid opgenomen die voorziet in extended stay al dan niet in combinatie met een hotel. Het gaat om een concept waarbij hotelexploitatie wordt gecombineerd met studentenhuisvesting. Verder wordt voorzien in een programma van ondersteunende voorzieningen met een totaal metrage van maximaal 7.000 m², waarbij gedacht moet worden aan restauratieve voorzieningen, culturele voorzieningen en in beperkte mate detailhandel. Daarbij wordt ondergronds een parkeergarage gerealiseerd met een capaciteit van 750 parkeerplaatsen.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 is de Zuidas, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, aangewezen als grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen bij de centrale stad liggen.

1.3 Crisis- en herstelwet

Met ingang van 14 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam VU-gebied aangewezen als gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling (bijlage II, Aa nummer 2). De ontwikkeling bij VU maakt daarvan onderdeel uit. Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

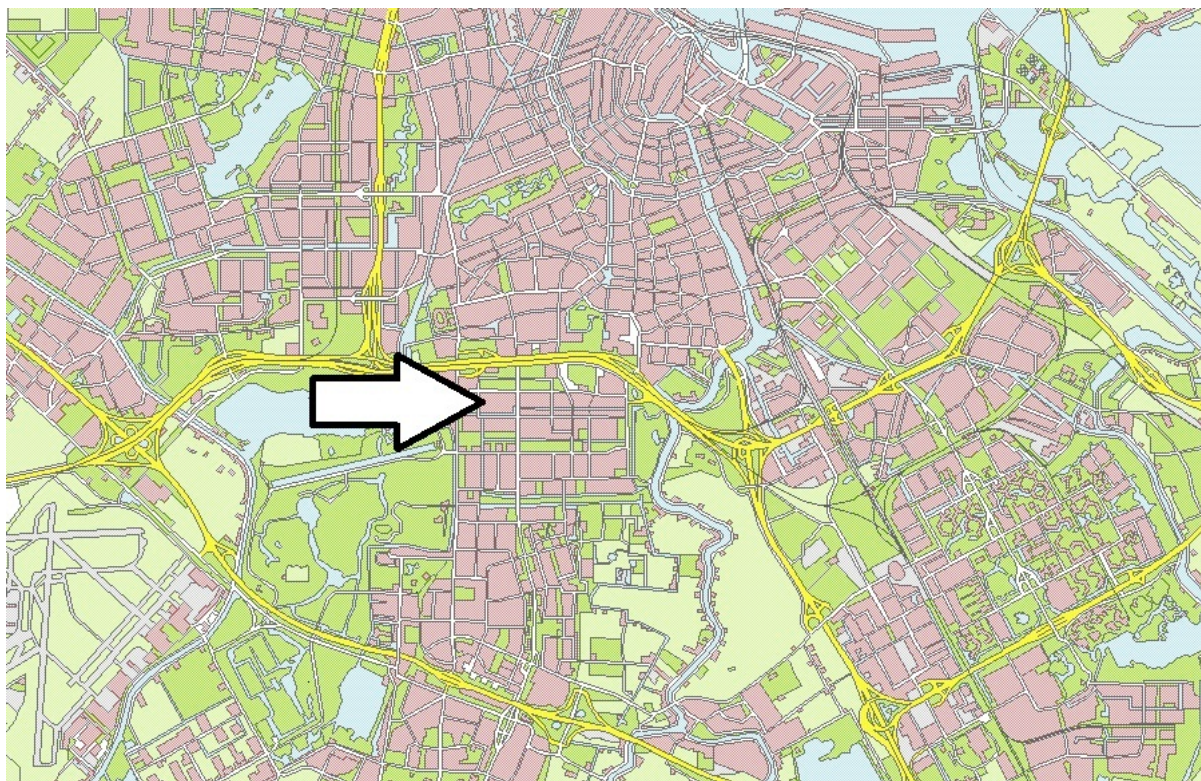
In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 6 tot en met 14 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 15 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 16 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid, en in hoofdstuk 17 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

In dat laatste hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de uitkomsten van het overleg met de artikel 3.1.1 Bro-instanties. Daarnaast wordt, overeenkomstig artikel 3.1.6, eerste lid, onder e, van het Besluit ruimtelijke ordening, een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

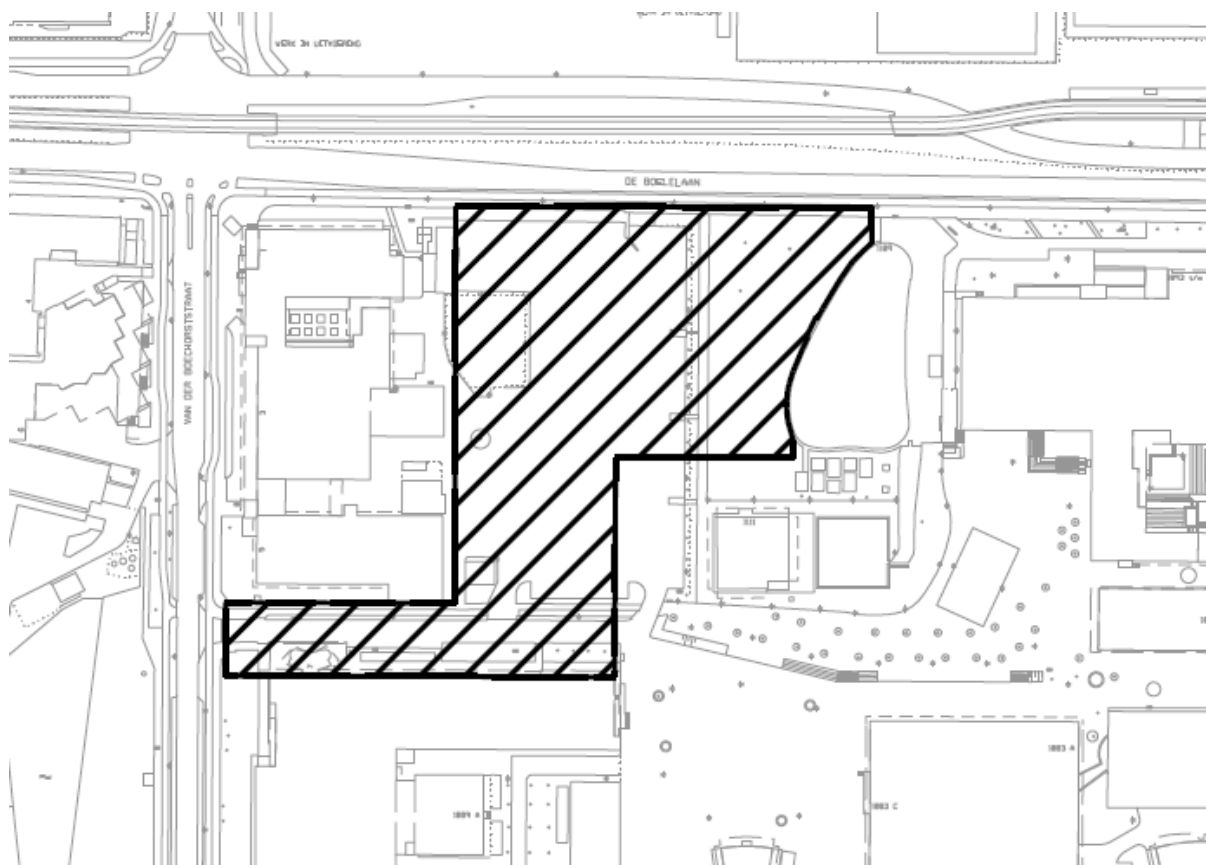
Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied ligt ter hoogte van de afslag S108 direct ten zuiden van de A10.



Figuur 1: Globale ligging plangebied

Het plangebied wordt globaal begrensd door:

- aan de noordzijde de De Boelelaan;
- aan de oostzijde door het OZW-gebouw;
- aan de zuidzijde ligt de grens op het bestaande VU-terrein;
- en aan de westzijde ter plaatse van de ontsluiting van het plangebied door de Van der Boechorststraat, voor het overige ligt de grens op het bestaande VU-terrein.



Figuur 2: Plangrens bestemmingsplan

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plangrens zoals deze op de bestemmingsplankaart is aangegeven.

2.2 Doelstelling

Het bestemmingsplan beoogt de eerste ontwikkelingen op de terreinen van de VU mogelijk te maken zoals die in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier zijn opgenomen. Het gaat om die delen van het totale VU-gebied waarvoor naar verwachting medio 2013 vergunningen om te bouwen zullen worden aangevraagd.

Momenteel wordt tevens gewerkt aan een bestemmingsplan voor het gehele VU-terrein. Het plangebied waarop voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft maakt daarvan onderdeel uit. De ontwikkelingen die met het bestemmingsplan voor het totale VU-gebied worden mogelijk gemaakt vragen op een aantal punten nader onderzoek. Omdat het bestemmingsplan voor het grotere geheel naar verwachting niet tijdig gereed zal zijn voor een tijdige vergunningverlening, is voorliggend bestemmingsplan daarop vooruitlopend opgesteld.

De ontwikkeling waarin het bestemmingsplan voorziet betreft de eerste aanzet in de doorontwikkeling van het (toekomstige) VU-complex naar een volwaardige campus, waar niet alleen gestudeerd, maar ook gewerkt en gewoond kan worden, met allerlei ondersteunende faciliteiten zoals sportvoorzieningen, winkels, horeca, verblijfsaccommodatie voor gaststudenten en -docenten. Omdat een aantal functies uiteindelijk in alle VU-bebouwing mogelijk moet zijn, met inbegrip van een aantal beperkingen per

functie, zal voorliggend bestemmingsplan naar verwachting op relatief korte termijn worden opgenomen in het bestemmingsplan voor het gehele VU-complex, waarbij tevens een aantal aanvullende regels en mogelijkheden met betrekking tot het programma zal worden opgenomen.

Om richting het gewenste eindbeeld te komen zal er sloop, nieuwbouw en verbouw plaats moeten vinden. Voorliggend bestemmingsplan maakt de eerste ontwikkelingen mogelijk in de verdere ontwikkeling van het gehele VU-gebied naar een volwaardige stadscampus, waarbij sprake is van een verwacht programma voor de komende tien jaar van ca. 360.000 m² brutovloeroppervlak, waarvan 95.000 m² wonen.

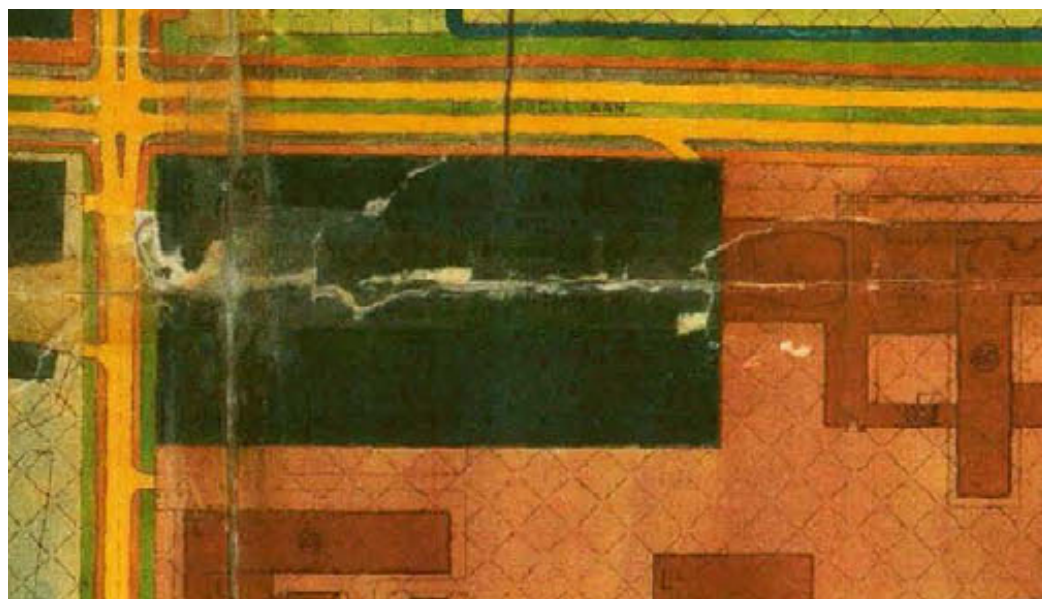
Het gaat in voorliggend bestemmingsplan in zijn totaliteit om ca. 64.500 m² bovengrondse bebouwing, hoofdzakelijk ten behoeve van universitair en hoger beroeps onderwijs. Daarbij wordt tevens de mogelijkheid geboden studentenhuysvesting te realiseren, met een maximum oppervlak van 19.000 m² bvo. Gekozen is voor de mogelijkheid van wonen in de vorm van studentenhuysvesting, maar tevens is een mogelijkheid opgenomen die voorziet in extended stay al dan niet in combinatie met een hotel. Het gaat om een concept waar hotel exploitatie wordt gecombineerd met studentenhuysvesting. Feitelijk gaat het om studentenhuysvesting welke in de zomer als hotel zou kunnen worden geëxploiteerd. Vanwege het tijdelijk karakter van het studentenverblijf in het geval van extended stay is er geen sprake van een woonfunctie, maar van een bijzondere vorm van hotel. Verder wordt voorzien in een programma van ondersteunende voorzieningen met een totaal metrage van maximaal 7.000 m², waarbij gedacht moet worden aan restauratieve voorzieningen, culturele voorzieningen en in beperkte mate detailhandel. Daarbij wordt ondergronds een parkeergarage gerealiseerd met een capaciteit van 750 parkeerplaatsen.

Het bestemmingsplan is relatief globaal. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en andere belanghebbenden in het geding komt.

2.3 Geldend planologisch kader

Het geldende planologisch kader wordt gevormd door het bestemmingsplan Buitenveldert (vastgesteld 29 augustus 1973). Ingevolge de 1 juli 2008 in werking getreden Wro geldt voor bestemmingsplannen dat deze elke tien jaar moeten worden geactualiseerd. Het voor het plangebied van toepassing zijnde bestemmingsplan is in die zin aan actualisatie toe. Los daarvan voorziet het bestemmingsplan niet in de voorgenomen ontwikkeling zoals hiervoor op hoofdlijnen beschreven.

De gronden waarop het bestemmingsplan betrekking heeft zijn grotendeels bestemd voor bebouwing ten behoeve van medische instellingen en instellingen voor wetenschappelijk onderwijs c.a. met erven (zie onderstaande uitsnede van de plankaart; het betreft zowel de roodachtige ingekleurde gronden, als de donkere rechthoek).



DOELEINDEN VAN OPENBAAR NUT:	
	— OPENBARE GEBOUWEN OF GEBOUWEN MET BIJZONDERE BESTEMMING
	— ERVEN, BEHORENDE BIJ OPENBARE GEBOUWEN OF GEBOUWEN MET BIJZONDERE BESTEMMING
	— BEBOUWING T.B.V. MEDISCHE INSTELLINGEN EN INSTELLINGEN VOOR WETENSCHAPPELIJK ONDERWIJS C.A. MET ERVEN (J1 1/2 m J3)
	— MEDISCHE INSTELLINGEN
	— ERVEN, BEHORENDE BIJ MEDISCHE INSTELLINGEN
	— INSTELLINGEN VOOR WETENSCHAPPELIJK ONDERWIJS
	— ERVEN, BEHORENDE BIJ INSTELLINGEN VOOR WETENSCHAPPELIJK ONDERWIJS
	— BEBOUWING T.B.V. ONDERWIJSINSTELLINGEN C.A. MET ERVEN (M1 1/2 m M2)
	— ONDERWIJSINSTELLINGEN
	— ERVEN, BEHORENDE BIJ ONDERWIJSINSTELLINGEN
	— TRANSFORMATORRUIMTEN, GASREGELRUIMTEN

Figuur 3: uitsnede plankaart bestemmingsplan Buitenveldert

Op deze gronden mogen overeenkomstig artikel 30 van de planvoorschriften gebouwen worden opgericht en gebruikt voor medische doeleinden en instellingen die zich bezighouden met wetenschappelijk onderzoek en studie, met inbegrip van ruimten ten behoeve van onder andere het stallen van motorvoertuigen, voor zover deze zijn bedoeld ten behoeve van de bestemming.

Binnen de gronden die op de plankaart zijn aangeduid als J1 (het betreft de gronden die vallen binnen de hierboven in de uitsnede donkere weergegeven rechthoek) geldt een maximaal bebouwingspercentage van 55 en een maximale bouwhoogte van 35 meter. Het maximale bebouwingspercentage binnen het betreffende bestemmingsvlak is bij lange na nog niet bereikt. Momenteel is bovengronds ca. 28% bebouwd.

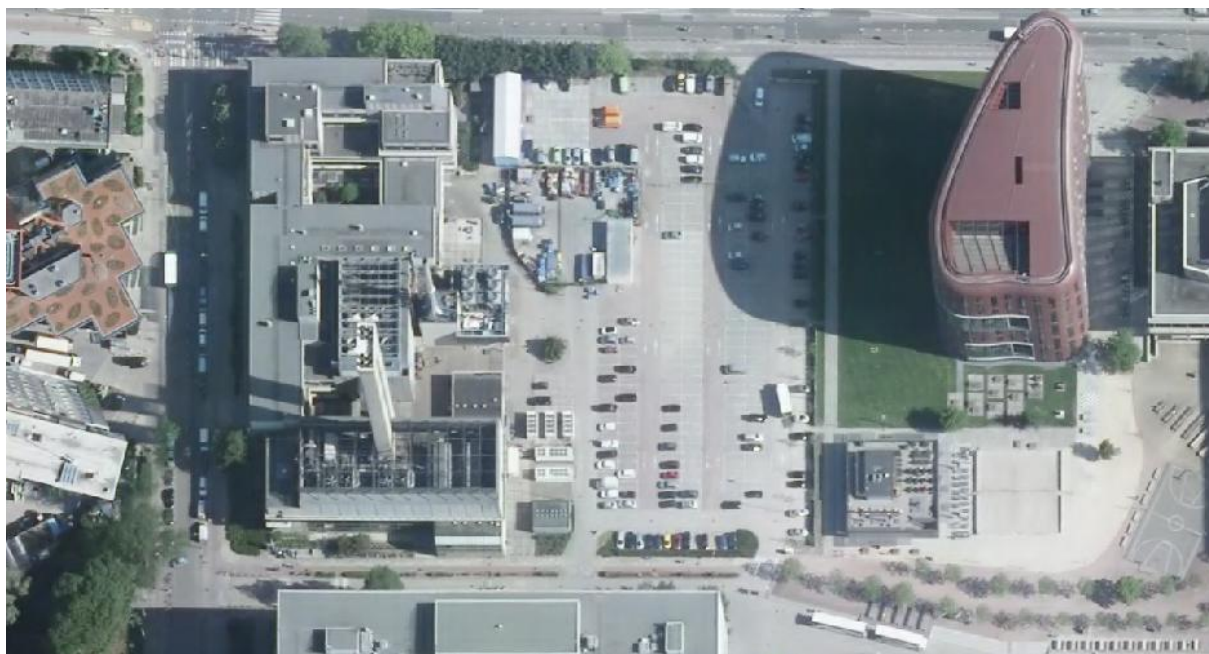
Met uitzondering van de functie van studentenhuysvesting, eventueel in de vorm van extended stay in

Kenniskwartier Zuid, eerste fase (vastgesteld)

combinatie met een hotel, wijkt het functioneel programma dat met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt nauwelijks af van het programma zoals dat reeds mogelijk is op grond van het geldende bestemmingsplan Buitenveldert. Ook qua bebouwingsmogelijkheden voorziet het geldende bestemmingsplan nog in een aanzienlijke uitbreidingsruimte. Wel voorziet het nieuwe bestemmingsplan in een geringe verlegging van de bebouwingsgrens naar het noorden toe, waar overeenkomstig het geldende bestemmingsplan geen bouw mogelijkheden gelden. Bovendien voorziet het voorliggend bestemmingsplan deels in een hogere bouwhoogte dan dat is toegestaan op grond van het geldende bestemmingsplan Buitenveldert.

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het universiteitsterrein van de Vrije Universiteit (zie onderstaande luchtfoto). Aan de noordzijde van het plangebied ligt de De Boelelaan; alle overige zijden worden geflankeerd door bestaande VU-bebouwing.



Figuur 4: bestaande situatie plangebied

Het grootste deel van het plangebied is op momenteel in gebruik als parkeerterrein. Het zuidelijke deel van het plangebied is de hoofdtoegang voor auto's voor het hele VU terrein. Het wordt ontsloten vanuit de Van der Boechorststraat.

Tussen het parkeerterrein en het OZW gebouw ligt een grasveld. De hoofdingang van het meer dan 50m hoge OZW gebouw ligt aan deze kant. Een voetgangerspad verbindt de Boelelaan met het Basket, een tijdelijk horecagebouw op het VU plein, buiten het plangebied. De hoofdingang van de VU campus voor voetgangers ligt ten oosten van het OZW gebouw.

Op het parkeerterrein staan momenteel containers en tijdelijke gebouwen, die in gebruik zijn als kantoorruimte. Het parkeerterrein is volledig verhard. Langs de De Boelelaan, ten noorden van het plangebied, staan enkele bomen. Ten behoeve van de ontwikkeling zullen deze verdwijnen. Inmiddels is daartoe op 3 februari 2012 vergunning verleend.

Op de kavel ten westen van het plangebied staat de Energiecentrale van de VU en het VUmc. De centrale veroorzaakt geluidsoverlast op het VU plein en het gebied dat onderdeel maakt van dit bestemmingsplan. Ook visueel domineert de centrale met (straks) twee ca. 60 meter hoge schoorstenen de hele binnenruimte van de VU campus.

Op het terrein is verder nog een gasreducerstation aanwezig. In verband met de voorgenomen ontwikkeling zal deze worden verplaatst.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)). De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), inmiddels vastgesteld op 13 maart 2012, vervangt verschillende nota's, zoals:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

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

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

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

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

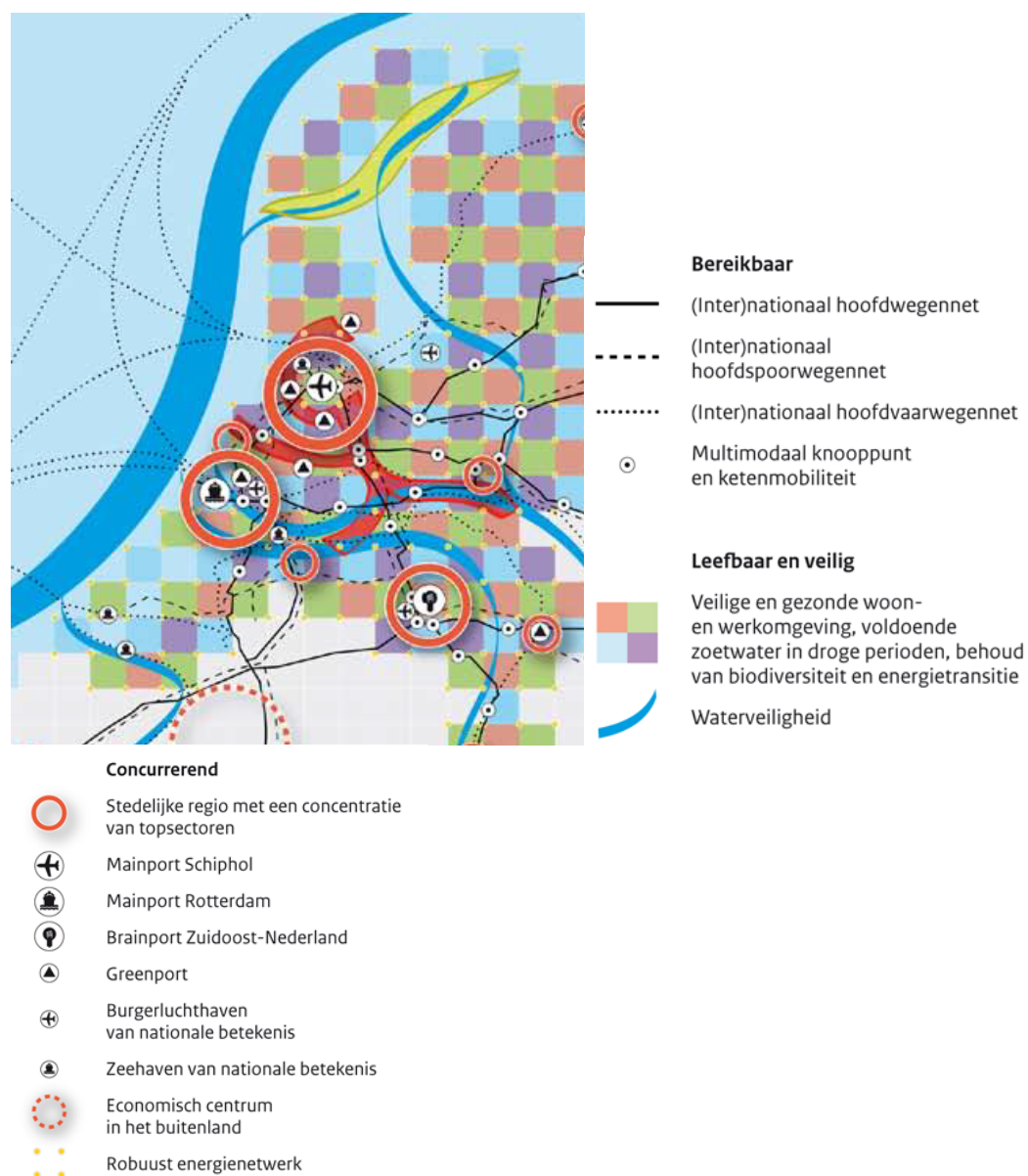
- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor

biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;

- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.



Het SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende:

Kenniskwartier Zuid, eerste fase (vastgesteld)

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd. Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas (als het grootste internationale zakendistrict), de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. De opgave voor de Zuidas is het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden).

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

Voorliggend bestemmingsplan past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd.

3.1.3 Toepassing SER-ladder

Per 1 oktober jl. is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

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

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

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

In de hierna volgende paragrafen en hoofdstukken, alsmede uit de daarin (mede) aan de orde komende vastgestelde beleidskader, is bovengenoemde onderbouwing opgenomen.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

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

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het

overige daarmee niet in strijd.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen:

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

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) heeft provinciale staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in het landelijke gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het (toen nog ontwerp) Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Algemene maatregel van Bestuur Ruimte). Het gaat hierbij om een aantal

onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Ook zijn in de bijlage toetsingskaders voor de toepassing van regels opgenomen.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.3 Regionaal beleid

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader met name de Regionale Woonvisie en het Regionaal Verkeers en Vervoerplan relevant zijn.

3.3.1 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

In het bestemmingsplan wordt voorzien in een woonfunctie, zij het uitsluitend ten behoeve van een specifieke doelgroep, te weten studenten dan wel om huisvesting ten behoeve van postdoc onderzoekers en gastdocenten/leraren van de VU. Het gaat om een programma van 19.000 m², waarbij ook de mogelijkheid wordt geboden om het in te vullen als extended stay, specifiek bedoeld voor studentenhuishuisvesting. Daarmee wordt voorzien in een grote behoefte voor deze specifieke doelgroep.

3.3.2 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de stadsregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van OV en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk.

Met de uitgangspunten zoals deze zijn geformuleerd is in het bestemmingsplan rekening gehouden. In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in zijn vergadering van 16 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

Op de Zuidas ontstaat de komende jaren een internationale locatie. Het wordt niet alleen het deel van het stadscentrum voor internationaal zakendoen en kennisontwikkeling, er zal ook op grote schaal gewoond worden en er komen voorzieningen als winkels, kinderopvang, (internationale) scholen en horeca. Exclusieve retail en culturele voorzieningen moeten de internationale aantrekkingskracht versterken. Het wordt niet alleen het zakencentrum voor de metropool Amsterdam maar van heel Nederland. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig voor een internationaal vestigingsmilieu. Amsterdam is de stad met de internationale hoofdkantoren en met de Zuidas wordt die positie verder bevestigd. Met het plan voor Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen.



Figuur 5: Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam 2040

De Zuidas is aangemerkt als metropolitaan kerngebied. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van een optimale enging van wonen en werken met daarin internationale toplocaties voor kantoren, een winkelgebied van internationale allure en ook woningen.

Uit het vervolg van deze toelichting zal blijken dat aan de uitgangspunten van de structuurvisie uitwerking wordt gegeven.

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt"

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

Kenniskwartier Zuid, eerste fase (vastgesteld)

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstestad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 - a. kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
 - b. werkende stad (werk en inkomen);
 - c. culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
 - d. sportieve stad (vrije tijd en sport);
 - e. zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
 - f. veilige stad ((sociale) veiligheid).

Zuidasbreed wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten. Het plangebied maakt daarvan onderdeel uit.

3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) is nieuw locatiebeleid vastgelegd, en zijn nieuwe parkeernormen opgenomen.

Er is er voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) zijn als richtlijn aangepaste CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening) opgenomen.

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.4 Nota parkeren Zuidas 2001

De complexiteit van de Zuidas maakt het vaak niet mogelijk op gebouwniveau of bestemmings-planniveau per geval het aantal parkeerplaatsen te bepalen, juist vanwege de samenhang met de omgeving. In de praktijk van de Zuidasontwikkeling is voortdurend sprake van het toevoegen van functies die soms resulteren in een volledig nieuwe behoefte aan parkeren, maar soms ook betrekking hebben op een herstructurering van gebieden waarbij grote aantallen bestaande parkeerplaatsen in het geding zijn. Soms zullen deze bestaande parkeerplaatsen door de herontwikkeling verdwijnen, maar soms ook is er sprake van bestaand recht, waaraan in redelijkheid niet kan worden getornd. Ook komt het voor, dat in een gebied mede wordt voorzien in de parkeerbehoefte van een ander gebied.

Om te voorkomen dat er van geval tot geval een discussie ontstaat over de interpretatie van de parkeernormen, is het gewenst dat de betrokken overheden kunnen beschikken over een beleidskader, waarin een overall-beeld wordt gegeven van de parkeerbehoefte in de Zuidas (afgeleid uit het programma en de te hanteren normen) en de verdeling daarvan over de verschillende deelgebieden. Daartoe is de Nota parkeren Zuidas in 2001 vastgesteld.

De nota voorziet onder andere in een locatiegewijze aanpak, waarbij de mogelijkheid wordt geboden voor een parkeerbalans per deelgebied. Deze aanpak biedt de gemeente Amsterdam flexibiliteit bij het omgaan met parkeerplaatsen binnen de normering. In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.5 Nota Parkeren 2011, Parkeren in Zuid

De deelraad heeft op 25 mei 2011 de nota Parkeren in Zuid vastgesteld. In de nota staat wat het stadsdeel tot 2014 gaat doen om de bereikbaarheid te verbeteren. Met betrekking tot de Zuidas wordt in de nota het volgende opgemerkt.

Het Zuidas gebied kent eigen parkeernormen. Omdat de ontwikkeling van dit gebied onder verantwoordelijkheid valt van de Dienst Zuidas en ook de vaststelling van parkeernormen in het gebied een centraalstedelijke bevoegdheid is, blijft de Zuidas voor wat betreft de parkeernorming buiten beschouwing. Aangegeven is dat het stadsdeel het van belang vindt dat hier ook voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd zodat de parkeerdruk niet op de openbare ruimte wordt afgewenteld.

Voor grootschalige gebiedsontwikkeling (bijvoorbeeld de Zuidas) kunnen aparte parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied (bereikbaarheid), de te ontwikkelen functies en de inrichting van de openbare ruimte. De normen die in deze notitie zijn geformuleerd kunnen hierbij wel als ijkpunt fungeren.

Omdat in de Zuidas alle woon- en bedrijfsgebouwen gebouwd zijn (en worden) met parkeerplaatsen op eigen terrein worden hier per 1 januari 2012 geen parkeervergunningen meer uitgegeven.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.6 Woonvisie Amsterdam tot 2020, “Wonen in de Metropool”

In de op 30 oktober 2008 door B&W vastgestelde woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden er keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad, een Betaalbare stad, een Zorgzame Stad en een Duurzamestad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

De Zuidas maakt onderdeel uit van de in de woonvisie onderscheiden centraal stedelijke zone. De centraal stedelijke zone vormt het sociaal-economisch-cultureel centrum van de Amsterdamse regio. De stijging van de marktwaarde en de vastgoedprijzen zijn hier bovengemiddeld hoog en voor huurwoningen moet men veel woonduurjaren hebben opgebouwd, dit lijkt met de ontwikkeling naar een metropool alleen maar sterker te worden. Met de bouw van de Zuidas krijgt ook Zuid steeds meer de functie van het stadscentrum. Deze en andere ontwikkelingen in de centraal stedelijke zone vormen tegelijkertijd ook een bedreiging voor starters en middengroepen. Het probleem van de gebieden met hoge marktdruk is dat er steeds minder ruimte is voor de middengroepen. Woningen worden verhuurd in het sociale segment óf ze zijn meteen duur in de koop of huur.

Er zal daarom meer aanbod in het middensegment gecreëerd moeten worden. Met name de gezinnen met een middeninkomen zijn niet in staat een geschikte woning te vinden in de centraal stedelijke zone. Dit vraagt om woningen met zekere oppervlakte, betaalbaar en in het middensegment, en om voorzieningen in de buurt. Dat is vanwege de hoge marktdruk in de centraal stedelijke zone vrijwel niet te realiseren, misschien op Buitenveldert na. Het uitgangspunt wordt daarom bouwen voor stedelijk georiënteerde gezinnen met een hoger inkomen, gezinnen met een middeninkomen kunnen terecht in de zone rond de centraal stedelijke zone: de 19e-eeuwse ring en gordel '20-'40.

De Zuidas wordt een voorbeeldproject van duurzaam bouwen, waar we van kunnen leren. De Zuidas wordt in de komende jaren een duurzaam internationaal stadscentrum. Dit krijgt vorm in energiebesparing, duurzame energie, het gebruik van duurzame materialen, kwaliteit en een hoogwaardige openbare ruimte en architectuur. De Zuidas wil benadrukken dat het bij duurzaamheid ook om mensen gaat. Er zijn initiatieven om de diversiteit van mensen die aan de Zuidas wonen, werken of studeren te bevorderen en een afspiegeling te laten zijn van de Amsterdamse samenleving. De Zuidas wil daarnaast ook bedrijven en instellingen inspireren om duurzaam te ondernemen.

Voorliggend plan voorziet in de vestiging van studentenwoningen, eventueel in de vorm van een gemengde functie van hotel en extended stay. Het gaat in dat laatste geval om een concept waar tijdelijk studentenverblijf (extended stay) wordt gecombineerd met een hotel. Feitelijk gaat het om studentenhuysvesting welke in de zomer als hotel kan worden geëxploiteerd. Deze mogelijkheid is met name geboden met als doel studentenhuysvesting te realiseren, met een maximum oppervlak van 19.000 m² bvo. Er wordt nadrukkelijk geen reguliere woonfunctie mogelijk gemaakt. Er is grote behoefte aan realisatie van studentenverblijf, en deze locatie op het VU-terrein is daarvoor bij uitstek geschikt.

3.4.7 Woonvisie 2011 - 2014 Stadsdeel Zuid

Op 13 december 2011 heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid ingestemd met de concept "Woonvisie 2011-2014". Naar verwachting zal de stadsdeelraad de visie in de eerste helft van 2012 vaststellen. In de woonvisie zijn voor 2011-2014 de volgende doelstellingen voor het stadsdeel geformuleerd:

- Het stadsdeel streeft voor een langere periode - tot 2020 - naar een percentage van tenminste 35% eigen woningbezit en tenminste 45% betaalbare voorraad.

- Er worden nieuwe uitvoeringsregels opgesteld voor woningonttrekking, -samenvoeging en omzetting op basis van de Centraal-stedelijke beleidsregels met als uitgangspunten eenvoudiger en meer mogelijkheden en geen verplichting meer van financiële compensatie voor eigenaar-bewoners.
- De huidige verdeelbesluiten t.a.v. short stay worden ingetrokken en er wordt geen nieuw verdeelbesluit vastgesteld, zodat in het hele stadsdeel short stay mogelijk wordt.
- Het stadsdeel blijft streven naar 30% betaalbare voorraad. Daarbij zal worden nagegaan of in de periode 2012 - 2015 ruimte is om alsnog het te kort van 27 betaalbare huurwoningen van de afgelopen jaren in te lopen.

Met betrekking tot de Zuidas wordt in het beleid aangegeven dat de Zuidas tot 2020 de grootste bouwlocatie binnen het stadsdeel zal zijn. Binnen de Zuidas zullen op verschillende locaties woningbouw worden gerealiseerd. Van de geplande woningbouw in Zuidas valt 70% van de woningen in de categorie 'vrije sector' (koop en markthuur). De overige 30% is zgn. 'goedkope woningbouw'. Dit laatste kan sociale woningbouw zijn, maar bijvoorbeeld ook goedkope koop- of huurappartementen voor starters en studenten. De prijzen van deze 30% vallen binnen de huurtoeslaggrens, of een equivalent daarvan in de koopsector.

In komende periode ligt de nadruk op woningbouwontwikkeling in de deelgebieden Gershwin, Fred. Roeskestraat, Beethoven en Kop Zuidas. Daarnaast zullen delen van het Kenniskwartier, (incl. Vu terrein) en Ravel gebied in ontwikkeling worden gebracht. Op de Zuidas zijn ook enkele locaties voor zelfbouw aangewezen en wordt gewerkt aan de realisatie van zowel tijdelijke- als permanente studentenwoningen.

Voorliggend plan voorziet in de vestiging van studentenwoningen, eventueel in de vorm van een gemengde functie van hotel en extended stay. Het gaat in dat laatste geval om een concept waar tijdelijk studentenverblijf (extended stay) wordt gecombineerd met een hotel. Feitelijk gaat het om studentenhuusvesting welke in de zomer als hotel kan worden geëxploiteerd. Deze mogelijkheid is met name geboden met als doel studentenhuusvesting te realiseren, met een maximum oppervlak van 19.000 m² bvo. Er wordt nadrukkelijk geen reguliere woonfunctie mogelijk gemaakt. Er is grote behoefte aan realisatie van studentenverblijf, en deze locatie op het VU-terrein is daarvoor bij uitstek geschikt.

3.4.8 Hotelbeleid

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in 2007 de nota Hotelbeleid 2007-2010 vastgesteld. Hierin zijn doelstellingen geformuleerd om de krapte op de hotelmarkt, waar Amsterdam al jaren mee kampte, op te lossen en aan te sluiten bij de verwachte kwalitatieve- en kwantitatieve groei van de vraag naar hotelkamers in de stad. De ambitie is om in de periode 2006-2015 negenduizend nieuwe hotelkamers toe te voegen om te komen tot een duurzame hotelbezettingsgraad van 75%. Naast deze uitbreiding vraagt de raad om meer spreiding van hotels over de stad, een juiste verhouding tussen de verschillende hotelklassen en de realisatie van nieuwe- en vernieuwende hotelconcepten met een vraagaantrekkende werking. Een gevarieerd, verspreid en onderscheidend aanbod van hotels draagt in belangrijke positieve mate bij aan het vestigingsklimaat, de leefbaarheid en de marketing van de stad.

In het programmakoord 'Kiezen voor de stad' is aangegeven dat het ingezette hotelbeleid binnen de huidige collegeperiode wordt voortgezet, waarbij extra aandacht aan kleinschalige initiatieven besteed zal worden. Tijdens de raadscommissie d.d. 30 maart 2011 is afgesproken dat wordt vastgehouden aan de ambities van het hotelbeleid maar dat de aanbodontwikkeling op de vraagontwikkeling afgestemd- en zo nodig bijgesteld wordt en dat raadscommissieleden jaarlijks via een grondige analyse van vraag- en aanbodontwikkeling over de voortgang van het hotelbeleid geïnformeerd worden.

Voorliggend plan voorziet in de vestiging van studentenwoningen, eventueel in de vorm van een gemengde functie van hotel en extended stay. Het gaat in dat laatste geval om een concept waar

tijdelijk studentenverblijf (extended stay) wordt gecombineerd met een hotel. Feitelijk gaat het om studentenhuysvesting welke in de zomer als hotel kan worden geëxploiteerd. Deze mogelijkheid is met name geboden met als doel studentenhuysvesting te realiseren, met een maximum oppervlak van 19.000 m² bvo. Er wordt nadrukkelijk geen reguliere woonfunctie mogelijk gemaakt. Er is grote behoefte aan realisatie van studentenverblijf, en deze locatie op het VU-terrein is daarvoor bij uitstek geschikt.

3.4.9 Extended stay

Vanwege gemeentebreed toenemende vragen met betrekking tot het realiseren van mengvormen tussen woon- en hotelfuncties is de Handreiking extended stay opgesteld. De daarin opgenomen beleidsregels hebben betrekking op vormen van relatief kortstondig verblijf onder een hotelfunctie. Het gaat om ander gebruik dan het gebruik van woningen voor kortstondig verblijf.

Bij extended stay wordt blijkens de handreiking bedoeld op tijdelijk verblijf door onder andere expats en studenten. Verder moet worden gedacht aan verblijf binnen de gemeente van tenminste één week tot maximaal één jaar. Is het korter dan een week is er eigenlijk altijd sprake van een hotelfunctie. Om het onderscheid te maken met de reguliere woonfunctie wordt gesproken over logies en niet over wonen. Daarnaast gaat om het bedrijfsmatig aanbieden van verblijf. In de handreiking wordt ter onderscheid van short stay binnen de woonfunctie de volgende begripsbepaling van extended stay voorgesteld:

“Het bedrijfsmatig aanbieden van logies anders dan in een woning voor kortstondig verblijf van tenminste één week tot maximaal één jaar aan natuurlijke personen die buiten de gemeente hun hoofdverblijf c.q. vaste woon- of verblijfplaats hebben.”

Voorliggend plan voorziet in de vestiging van studentenwoningen, eventueel in de vorm van een gemengde functie van hotel en extended stay. Het gaat in dat laatste geval om een concept waar tijdelijk studentenverblijf (extended stay) wordt gecombineerd met een hotel. Feitelijk gaat het om studentenhuysvesting welke in de zomer als hotel kan worden geëxploiteerd. Deze mogelijkheid is met name geboden met als doel studentenhuysvesting te realiseren, met een maximum oppervlak van 19.000 m² bvo. Er wordt nadrukkelijk geen reguliere woonfunctie mogelijk gemaakt. Er is grote behoefte aan realisatie van studentenverblijf, en deze locatie op het VU-terrein is daarvoor bij uitstek geschikt.

3.4.10 “Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015”

Op 23 mei heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota “Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015” vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het nieuwe detailhandelbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

Het nieuwe beleid sluit op veel punten aan bij het vorige beleid, omdat het vorige beleid redelijk succesvol was. De leegstand bijvoorbeeld is over de hele linie nog relatief laag. We continueren de regionale afstemming. Wel zijn er andere accenten gelegd. Zo wordt in het nieuwe beleid gestimuleerd dat er meer grotere winkelunits komen in sommige winkelgebieden. Terughoudendheid blijft van kracht met betrekking tot brancheverruiming op perifere winkellocaties..

Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2011-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel. De Amsterdamse detailhandel omvat in 2010 ruim 36.000 directe banen (bijna 7% van de werkgelegenheid). Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, ook de horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoeks-motief en het vestigingsklimaat aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allerhande bedrijven en mensen kan motiveren naar Amsterdam te (willen) komen. Het nieuwe detailhandelsbeleid vergroot de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam en biedt de beste garantie om de werkgelegenheid in de detailhandel te behouden en te vergroten.

Binnen de Zuidas wordt niet voorzien in grootschalige en perifere detailhandel. In de Visie Zuidas is verder uitwerking gegeven aan het beleid ten aanzien van winkelvoorzieningen. Zuidas wordt voor alle functies ontwikkeld tot toplocatie, dus ook voor winkels. Deze toevoeging past prima in de gemeentelijke ambitie van Amsterdam Topstad. Bij top moet gedacht worden aan winkelformules en –ketens die voor Nederland uniek, exclusief en/of internationaal zijn en die iets nieuws toevoegen aan het bestaande aanbod in de regio. Verschillende studies en marktinschattingen duiden op de kansrijkheid hiervan, mits een kritische massa van minimaal 15.000 m² vloeroppervlak gemaakt wordt. Naast topsegment genereert een nieuwe stadsontwikkeling als Zuidas natuurlijk haar eigen lokale vraag in het basis- en middensegment. Hierbij wordt gedacht aan 15.000-25.000 m², exclusief stationsgerelateerde voorzieningen. Voor stationsgerelateerde voorzieningen geldt een maximum van 10.000 m².

Voorliggend bestemmingsplan geeft juridisch een invulling aan het beleid ten aanzien van winkelvoorzieningen door maximaal 2.000 m² bvo detailhandel mogelijk te maken. Detailhandel binnen het plangebied zal, overigens zonder dat daartoe specifieke regels worden gesteld, in de praktijk met name gericht zijn op het eigen publiek, en geeft in die zin invulling aan de campusgedachte.

3.4.11 Hoogbouw in Amsterdam

Binnen het instrumentarium van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (en de Nota Hoogbouw in Amsterdam, vastgesteld door het college van B&W op 10 mei 2011 zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onderhavig bestemmingsplangebied ligt in een gebied (langs de ringweg A10/Ringlijn, met name rond de OV-knooppunten) waar hoogbouw wordt gestimuleerd.

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoordeeld of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. De Zuidas is als locatie aangewezen waar hoogbouw wordt gestimuleerd. Het doen van een HER is niet verplicht gesteld.

In het kader van het Uitvoeringsbesluit en het voorliggend bestemmingsplan is wel onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder, straalpaden en het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). In hoofdstuk 14 wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

3.4.12 Visie Zuidas 2009

In de Visie Zuidas 2009 is aangegeven dat Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aan kunnen.

De ambitie bestaat uit het bereiken van een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten. Dit betekent voor Zuidas:

Toplocatie: succesvol en herkenbaar

Succes, economisch en sociaal, is een noodzakelijke voorwaarde om de ambities te realiseren. Daarbij richt Zuidas zich op de top van kantoren en voorzieningen. De al gevestigde vooraanstaande positie in de financiële dienstverlening en de advocatuur vormt de basis voor het nader uitbouwen van de toppositie. Vanuit internationaal oogpunt kan voortgebouwd worden op het imago van Amsterdam als creatieve, tolerante en internationaal georiënteerde stad. En lokaal kan Zuidas een extra dimensie aan de regio bieden. Niet in concurrentie met bestaande zaken- en voorzieningencentra, maar aanvullend, met een hoge standaard van business, winkelen, voorzieningen en wonen. Die hoge standaard vertaalt zich ook in een hoge kwaliteit van bebouwing, in een attractief en identiteitsvol deel van de stad.

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig

Een compacte stad in hoge dichtheid maakt optimaal gebruik van de bijzondere kenmerken van een specifieke plek. Bij Zuidas hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programmamix die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Zuidas is veilig en trekt een breed scala aan publiek en bewoners, met een breed aanbod van voorzieningen. De openbare ruimte is hoogwaardig, met een goed microklimaat en een gezonde leefomgeving. In de omgeving is er een directe aansluiting op de aangrenzende landschappen, maar Zuidas heeft ook een eigen ecologische kwaliteit.

Duurzaam: efficiënt en verantwoordelijk

Een duurzame stad maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Deze efficiëntie wordt versterkt door bebouwing die flexibel en aanpasbaar is voor toekomstige ontwikkelingen. Ook een zo groot mogelijk vervoersaandeel van openbaar vervoer en fiets is onmisbaar voor een duurzame stad. Niet alleen verantwoordelijk met ruimte omgaan, maar ook met grondstoffen, energie, water en afval. Excelleren van Zuidas als internationaal topmilieu betekent ook excelleren in duurzame ontwikkeling.

Daarbij is belangrijk dat niet alleen technologische oplossingen en een gezond economisch perspectief er toe doen, maar dat duurzaamheid in het gehele proces als wens op de voorgrond staat. Dit betekent een proactieve samenwerking met belanghebbenden.

3.4.13 Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier

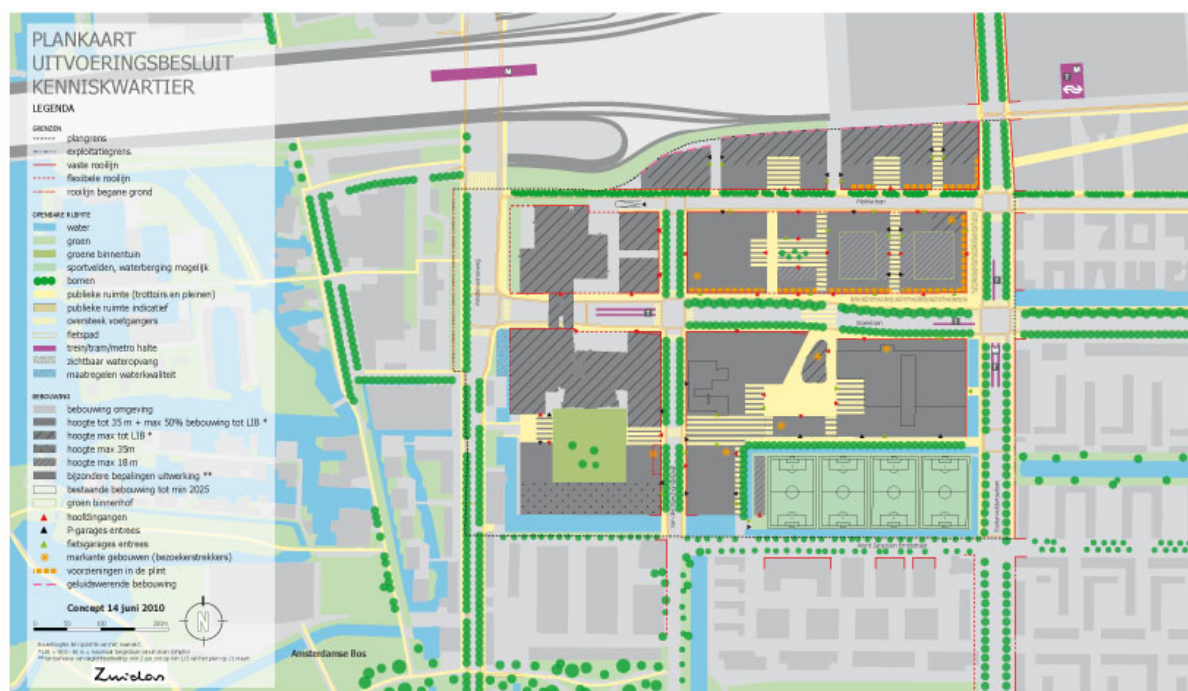
De algemene ambities zoals verwoord in de Visie Zuidas 2009 hebben een doorvertaling gekregen in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier (vastgesteld 16 februari 2011). Het uitvoeringsbesluit voorziet in een integrale afweging tussen de verschillende opgaven in het gebied in programmatisch en ruimtelijk opzicht. Ook voor de integrale opgave van de water- en verkeersopgave is dit noodzakelijk.

De volgende doelstellingen zijn onderdeel van de gebiedsvisie voor het Kenniskwartier:

- Mix aan functies door het gebied t.b.v. grote levendigheid
- Rangorde in openbare ruimten
- Actieve plint / straatwanden
- Flexibiliteit in gebouw en typologie
- Omgevingskwaliteit
- Duurzaamheid
- Fasering, functionaliteit en leefbaarheid gedurende de ontwikkelingsfases
- Sociale en culturele bijdrage en identiteiten
- Langzaam verkeersroutes passend bij functies en de routing van de gebruikers

Doel van het uitvoeringsbesluit is het formuleren van een integraal stedenbouwkundig raamwerk en flexibel ontwerp voor het gehele plangebied Kenniskwartier. Dit besluit vormt de basis voor de uitvoering van concrete bouwprojecten en daagt uit tot een duurzame en architectonische invulling van hoge kwaliteit. Van belang is dat een helder inzicht wordt gegeven in het stedenbouwkundig raamwerk van het gebied Kenniskwartier en de functionele invulling van het programma in bouwvolumes. Daarmee wordt namelijk de basis gelegd voor de toekomstige ontwikkelingen van dit gebied.

Bij het uitvoeringsbesluit is een plankaart opgesteld, waarop o.a. de kaders voor wat betreft bebouwing en de ligging van water en groen in het hele gebied zijn aangegeven.



Figuur 6: plankaart Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier

In het uitvoeringsbesluit is ten aanzien van het plangebied voor voorliggend bestemmingsplan het volgende programma aangegeven:

Ten zuiden van de De Boelelaan kan in totaal 289.000 m² bvo aan universiteitsvoorzieningen worden gerealiseerd. Daaronder vallen ook direct universiteitsgerelateerde functies zoals congresruimten, sportfaciliteiten en restauratieve voorzieningen, maar ook meer aan de universiteit complementair zijnde voorzieningen zoals detailhandel, en horeca. Verder wordt er in het uitvoeringsbesluit ten zuiden van de De Boelelaan voorzien in 95.000 m² bvo wonen. Het bestaande Wis- en natuurkundegebouw zal worden

gesloopt. Daarvoor in de plaats komt een multifunctioneel sportcomplex. Ten noorden van de De Boelelaan (op de locatie van de schoolwerktuinen) wordt voorzien in 87.000 m² bvo programma voor de VU.

Voor het deel waar voorliggend bestemmingsplan betrekking op heeft, gaat het om een programma van 64.500 m² bvo, hoofdzakelijk universitaire en hoger beroeps onderwijsfuncties. Van dat programma wordt 19.000 m² mede bestemd ten behoeve van de vestiging van studentenwoningen, mogelijk in de vorm van een gemengde functie van hotel en extended stay. Het gaat in dat laatste geval om een concept waar hotel exploitatie wordt gecombineerd met studentenhuisvesting. Binnen het totaalprogramma wordt tevens in beperkte mate voorzien in functies zoals horeca, detailhandel, sport- en culturele voorzieningen (maximaal 7.000 m² bvo). Ondergronds wordt voorzien in de realisatie van 750 parkeerplaatsen. Al deze functies passen binnen het in het uitvoeringsbesluit opgenomen idee van de volwaardige stadscampus.

Het uitvoeringsbesluit heeft een doorvertaling naar het voorliggend bestemmingsplan gekregen. In hoofdstuk 4 wordt meer inhoudelijk op de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het het plangebied ingegaan. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitgangspunten zoals die zijn opgenomen met betrekking tot verkeer en parkeren.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier

Het stedenbouwkundig kader voor het gehele Kenniskwartier wordt gevormd door het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier (16 februari 2011). Voor zover relevant voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn hierin de volgende uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen. Er zal een lange tijd gemoeid zijn met het bereiken van het eindbeeld. Dit brengt met zich mee dat in de tussentijd middels tijdelijke invullingen afgeweken kan worden van de uiteindelijk te realiseren eindsituatie.

Identiteit Kenniskwartier binnen de Zuidas

Identiteit van het Kenniskwartier wordt gezocht aan de ene kant in de aansluiting aan de internationale allure van de Zuidas en aan de andere kant in het ontwikkelen van een specifieke programmix en daarbij passende openbare ruimte en bebouwingsstructuur.

Mix aan functies

De ontwikkeling van het Kenniskwartier is een belangrijke impuls voor de Zuidas. Het gaat om een zeer levendig gebied met een breed scala aan functies. De Universiteit (VU) en het Universitair medisch centrum (VUmc) hebben een regionale functie. De ontwikkeling van het Kenniskwartier betekent intensivering van de bestaande functies en toevoegen van nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen. Ambitie van de Zuidas om uit te groeien tot een multifunctioneel stedelijk milieu kan in het Kenniskwartier vorm krijgen door een bijzondere combinatie van verschillende functies en gebruikers – studenten, bezoekers, werknemers, sporters, onderzoekers. Deze mix heeft als gevolg een potentieel levendige, in alle tijden van de dag en de week goed gebruikte openbare ruimte.

Rangorde in openbare ruimte

Het Kenniskwartier is een schakel tussen de kantoren uit het kerngebied van Zuidas, de recreatie in het Amsterdamse Bos en het rustig wonen in Buitenveldert. Het versterken van de verbindingen met de omgeving draagt bij aan de rol van het Kenniskwartier als schakel binnen de Zuidas. Niet alleen in het eindbeeld, maar ook tijdens de langdurige transformatie moet het gebied als geheel blijven functioneren. Daarom gaat het stedenbouwkundig plan uit van bestaande functies en routes in het gebied. Met name de OV-haltes zijn vaste aanknopingspunten met de omgeving, namelijk: station Amsterdam Zuid, metrostation Amstelveense weg en de metro tramhalte op de Buitenveldertselaan.

Door het plangebied Kenniskwartier lopen belangrijke stadsverbindingen: de De Boelelaan en Buitenveldertselaan waar continuïteit en afwikkeling van het doorgaande verkeer zeer belangrijk is. Snelle routes voor fietsers en voetgangers volgen deze hoofdstraten. Voor de routing en verblijfskwaliteit in het gebied is ook het secundaire netwerk van straten en pleinen van groot belang. Dit netwerk groeit door verschillende ontwikkelingsfasen en kent een variatie in grootte en sferen. Een nieuwe oversteek over de De Boelelaan verbindt het VU plein met het nieuwe plein en nieuwe gebouwen van de VU ten noorden van de De Boelelaan.

Actieve plint

Zowel aan de hoofdstraten, de secundaire straten en het campusplein is een actieve plint een randvoorwaarde voor een goede, veilige en levendige sfeer. De plint wordt deels ingevuld door voorzieningen (winkels, horeca, buurtfuncties) en deels door het plaatsen van de meest actieve onderdelen van het programma (bibliotheek, kantine, lobby) aansluitend op de openbare ruimte. Door

een keuze voor grotere schaal van blokken dan in het centrale deel van de Zuidas (Mahler, Gershwin) wordt ook gekozen voor minder openbare ruimte en hogere dichtheid van gebruikers in de openbare ruimte. Invulling van plinten wordt hiermee ook intensiever.

Flexibiliteit van bebouwing

Het programma van het gebied bestaat uit functies met verschillende bebouwingstypologieën – van een universiteitsgebouw met onderwijs, kantoor en laboratorievoorzieningen tot een woongebouw. Daarnaast wordt het gebied in een langere periode ontwikkeld, door verschillende partijen en in verschillende korrelgroottes. Grote bouwblokken, bestaand uit verschillende gebouwen die gefaseerd ontwikkeld kunnen worden, zijn flexibel in fasering en invulling.

Omgevingskwaliteit

Zowel voor de openbare ruimte, als voor de woon- en onderwijsfuncties is de omgevingskwaliteit – voldoende zon en groen, bescherming van lawaai en wind – een doorslaggevende succesfactor. Beperking van de bouwhoogte in het gebied zorgt voor goede bezonning. Dit is vooral van belang bij de pleinen en specifieke openbare ruimten. In de openbare ruimte worden bomenrijen gebruikt als element van continuïteit én als omgevingskwaliteit. Binnen de blokken wordt collectieve ruimte met een prettig woonklimaat gepland. Hogere bebouwing langs de snelweg beschermt het achterliggend woongebied tegen geluid. Voetgangersgebieden langs de hoofdstraten en aan de twee pleinen krijgen voldoende ruimte en actieve plinten. De leefomgevingskwaliteit van dit gebied in ontwikkeling verdient bijzondere aandacht.

Rooilijnen

Straatprofielen, zoals ook aangegeven in de visie Zuidas, worden begrensd door rooilijnen. Vaste rooilijnen in het plan vormen straatwanden en daarmee ook de openbare ruimte. Flexibele rooilijnen zijn maximale bebouwingslijnen, waar bebouwing in de lijn mogelijk, maar niet verplicht is. Op drie plekken in het gebied (twee op de kavel van het VUmc en een op de kavel van de VU) zijn teruggetrokken lijnen op de begane grond nodig voor het functioneren van de openbare ruimte (één van die locaties is gelegen binnen het plangebied; hier is tot een hoogte van 9 meter vanaf maaiveld geen bebouwing toegestaan).

Water en groen

In tegenstelling tot de overige verbindingen, wijkt de waterstructuur in het plan voor het Kenniskwartier af van de waterstructuur in de omgeving. Sinds de bouw van de VU in de jaren '50 heeft het Kenniskwartier een afwijkende waterstructuur van de polder Buitenveldert. Met de verdere verstedelijking is er geen reden om de waterstructuur van de polder alsnog in het Kenniskwartier te introduceren. De beperkte openbare ruimte in het gebied wordt ingezet voor stedelijke ruimtes en prettige stadsstraten. De waterstructuur is een volgend element in het ruimtelijke raamwerk.

De waterstructuur bestaat uit open water ten zuiden van De Boelelaan. Ten noorden van de De Boelelaan is specifiek aandacht geschonken aan de hemelwaterafvoer door het in de openbare ruimte zichtbaar te maken. Tevens in het gebied een berging van water zichtbaar bijvoorbeeld in de vorm van een waterplein (zie hoofdstuk water). In de samenhang tussen water en groen wordt het vertragend effect van de afvoer van hemelwater in de hoogstedelijke omgeving gerealiseerd en zichtbaar gemaakt. Twee plekken in de openbare ruimte zijn gereserveerd voor voorbeeldprojecten voor zichtbare hemelwateropvang: in De Boelelaan en de Buitenveldertselaan.

Het groen in het plan is met name gekoppeld aan de straatprofielen en sluit aan op de omgeving van het Kenniskwartier. Lange lijnen bomen bevorderen de inbedding van de openbare ruimte op grotere schaal.

In De Boelelaan komt een dubbele bomenrij. De Mahlerlaan heeft een continu profiel, verlengd uit het centrale gebied van de Zuidas. In de Buitenveldertse laan en de Van der Boechorststraat dragen zowel bestaande, als nieuwe bomen aan de visuele eenheid van straten binnen en buiten het plangebied.

Verkeer en openbare ruimte

De Amstelveense weg, de De Boelelaan en de Buitenveldertselaan zijn de doorgaande wegen in het plangebied. De De Boelelaan is de centrale openbare ruimte van het Kenniskwartier. Nieuwe universiteitsgebouwen aan de noordkant, een dubbele bomenrij en de aanwezigheid van de hoofdingangen en actieve plinten zorgen voor een aangenaam verblijfskarakter. Een nieuwe oversteek versterkt de verbinding tussen de noord- en zuidzijde van de De Boelelaan. Op de plankaart van het uitvoeringsbesluit zijn ook de toekomstige haltes van de tram en metro (een ondergrondse Amstelveenselijn) aangegeven. Publieke ruimtes – trottoirs en pleinen, verbinden het gebied met deze haltes en met de omgeving. Een deel van de publieke ruimtes is als indicatief aangegeven – als aanwijzing dat de grootte en de ligging in de uitwerking definitief bepaald zullen worden, afhankelijk van de functies en bebouwing. De twee pleinen ten noorden van de Mahlerlaan hebben een functie als de voorruimte voor het daaraanliggende bebouwing. De straten en het plein tussen de Mahlerlaan en de Boelelaan vormen een klein netwerk dat, samen met de voetgangersroute aan de Buitenveldertselaan, het Kenniskwartier verbindt met het station en centrale deel van de Zuidas.

Bebouwing

Bouwblokken zijn begrensd door rooilijnen en publieke ruimtes. Maximaal toegestane bouwhoogtes zijn bepaald op basis van het te realiseren programma, de continuïteit van de straatprofielen en de nodige bezonning. De hoofdtoegangen van universiteitsgebouwen en naar het campusplein bevinden zich aan de Boelelaan. Daarnaast zijn belangrijke toegangen aan de Buitenveldertse laan en de Van der Boechorststraat. Langs de route over de Buitenveldertselaan tussen station Amsterdam Zuid en de VU komt een actieve plint, dat doorloopt langs de noordkant van de De Boelelaan.

De auto-ontsluiting van gebouwen in het Kenniskwartier vindt plaats via de Mahlerlaan en de Van der Boechorststraat. De ingangen van de parkeergarages bevinden zich in deze stadsstraten. Voor zover betrekking hebbend op het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is hierin voorzien.

4.2 Campusvisie VU

De nieuwe campus op de Zuidas helpt de VU haar doelstellingen op het gebied van onderzoek, onderwijs en maatschappelijke dienstverlening te bereiken. Ook sluit de campus aan op de ontwikkelingen van de Zuidas; op het mengen van stedelijke functies. Op de Zuidas komt een campus waar studeren, onderzoeken, wonen, werken, zorgen, ontspannen en ontmoeten samenkomen. Dit past bij de ambitie van de VU voorop te willen lopen in de ontwikkeling van een stadscampus. De VU wil excelleren en kiest daarom voor een aantal speerpunten voor onderzoek, onderwijs en maatschappelijke dienstverlening. De VU staat daarnaast midden in de samenleving en gaat actief op zoek naar verbinding met de maatschappij en (directe) omgeving.

4.2.1 Ambities en uitgangspunten voor de VU en campus

Een campus van internationale allure op de Zuidas is een belangrijk middel om de ambities van de VU waar te maken.

Zuidas

De VU wil zich inhoudelijk en fysiek verbinden met de Zuidas en de stakeholders door:

- uit te breiden aan de noordzijde van de De Boelelaan. Denk hierbij aan het Academisch Centrum Tandheelkunde Amsterdam (ACTA), researchvoorzieningen en andere bebouwing;
- aan te sluiten bij de allure en stedelijkheid van de Zuidas door hogere dichtheden in de bebouwing ten noorden van de campus te realiseren;
- te verbinden via bijvoorbeeld pleinen, overgangsgebieden, entreegebieden en routing om relaties binnen de VU-campus te verduidelijken en de relatie met de Zuidas te versterken, een goed oversteekbare Boelelaan om alle delen van de VU bereikbaar te maken, verbindingen met de directe omgeving zoals het Amsterdamse Bos of Amsterdam-Zuid;
- infrastructuur in te richten met een focus op ontmoeten en bereikbaarheid;
- af te stemmen met de stedenbouwkundige plannen van Zuidas, zodat er een eenduidige ontwikkelvisie en stedenbouwkundig plan ontstaat.

VU-campus en stedelijk landschap

De VU-campus moet een levendige, opvallende plek op de Zuidas zijn. In de eerste plaats faciliteert de campus onderzoek en onderwijs op de VU, op zijn eigen herkenbare plek. Daarnaast helpt een campus de VU om (internationale) studenten en onderzoekers aan te trekken, doordat het een omgeving met allure is waar ze kunnen studeren, ontmoeten, werken, wonen en recreëren.

ICT maakt informeren op afstand mogelijk; de VU ziet welke mogelijkheden dat biedt voor de campus. De campus heeft aantrekkingskracht door de kwaliteit van de fysieke omgeving en de vanzelfsprekende ontmoetingsplek. Door (studenten)woningen te bouwen op de campus en de studiedag te verlengen, wordt de levendigheid op de campus vergroot. De openbare ruimte tussen de gebouwen wordt belangrijker.

Voor de gebiedsontwikkeling van de VU-campus zijn onderstaande ontwerppunten belangrijk bij het uitwerken van het stedenbouwkundig plan:

- Integrale campus: functiemenging van onderwijs, onderzoek, sport, cultuur, wonen, werken en horeca. Deze bevordert de levendigheid en flexibiliteit van het gebied.
- Verschillende voorzieningen: genoeg mogelijkheden voor cultuur, horeca, sport, congreshotel en andere vormen van ontspanning om levendigheid in de avonden en de weekenden te waarborgen.
- Flexibiliteit: huisvesting moet toekomstige keuzen niet onmogelijk maken.
- Ontmoetingsplekken: (binnen)tuinen, pleinen en andere buitenruimten waar de gemeenschap elkaar tegenkomt. Een duidelijk, levendig, centraal plein is een oriëntatie- en herkenningspunt, maar ook een gebiedstrekker.
- Relatief kleinschalige bebouwing: de menselijke maat in het gebied wordt in het oog gehouden. Dit vergemakkelijkt ontmoetingen.
- Groenvoorzieningen: openbare ruimten ingevuld met veel groen, bijvoorbeeld een zorgtuin.
- Verbetering campustoegang: een goed geordende toegang van het gebied en de gebouwen (formeel en informeel) versterkt de identiteit van de campus.
- Eenheid in diversiteit: de campus straalt dit uit door bij voorbeeld een uitgebalanceerde plintinrichting van gebouwen waardoor meer gevarieerde bovenbouw mogelijk is.
- Functionele clustering onderwijs en onderzoek: de sleutel naar een duidelijke stedenbouwkundige structuur.

Gebouwen

Toekomstige VU-gebouwen zorgen voor de uitstraling en herkenbaarheid van onderzoek en onderwijs. De gebouwen worden compacter. Om te voldoen aan de gestelde ambities krijgen de nieuwe gebouwen in ieder geval de volgende kenmerken:

- Flexibel bij groei, krimp of functiewijziging.
- Geschikt voor intensief gebruik door bijvoorbeeld deeltijd masteropleidingen in de avonden aan te

bieden.

- Gevarieerd in soorten werkplekken: informele sociale werkplekken, collegezalen en individuele plaatsen voor optimale concentratie.
- Afgestemd op het gezamenlijke nieuwbouwprogramma van VU en VUmc voor nog meer flexibiliteit en gezamenlijk voorzieningengebruik.
- Verbindingen creërend tussen studenten, onderzoekers, medewerkers, studies en onderzoeksgebieden. Dit zijn de 'formele' ontmoetingsplekken zoals een conferentiecentrum.
- Ontmoetingsplek voor de verschillende campusbezoekers op een 'informele' manier.
- Herkenbare architectuur die past bij de identiteit van de VU: universiteitsgebouwen met architectuur van sobere allure, zonder 'dikdoenerij'.
- Een wetenschappelijke uitstraling van de universiteitsgebouwen.
- Eenheid door bijvoorbeeld materiaalkeuze en ingangen van de gebouwen.
- Optimaal faciliterend voor onderzoek en onderwijs: gebouwen worden geclusterd op basis van discipline, niet op basis van faculteiten.
- Hetzelfde huisvestingsmodel voor alle faculteiten, ingevuld naar de behoefte van de gebruikers.
- Concentratie van bachelors per cluster om de band met hun studie te versterken en de logistiek in de gebouwen te bevorderen.
- Voorzieningen voor graduate studenten dicht bij de onderzoeksfaciliteiten dan die van bachelorstudenten.
- Met groenvoorzieningen in binnen- en buitenplaatsen. Met ecologische daken waar mogelijk; groen en recreatief.
- Optimaal duurzaam met een geminimaliseerd energieverbruik en lage onderhoudskosten.

4.2.2 Programmering

De VU-campus heeft als primair doel onderwijs, onderzoek en maatschappelijke dienstverlening optimaal te faciliteren. Door de ruimte efficiënt en effectief te gebruiken kan de verwachte groei van de VU in nieuwbouw worden opgevangen. In een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de Vrije Universiteit is de mogelijkheid opgenomen om uiteindelijk 500.000 m² te realiseren. Naast de benodigde 220.000 m² voor het primaire proces en 95.000 m² voor woningen komt er ongeveer 185.000 m² beschikbaar voor toekomstige groei van de VU en aanvullende functies die de campus levendig en aantrekkelijk maken. Deze functies waarbij kan worden gedacht aan horeca, detailhandel, of een hotelfunctie, bedienen de studenten en medewerkers van de VU en dragen ook bij aan de financiële haalbaarheid van het totale campusplan.

4.3 Vertaling naar voorliggend bestemmingsplan

De ambities en uitgangspunten zoals die zijn opgesteld in het kader van de totale campus-ontwikkeling zijn doorvertaald naar voorliggend bestemmingsplan. Ten aanzien van te vestigen functies is vooralsnog alleen uitgegaan van die functies die in eerste instantie worden beoogd. Uiteindelijk is het de doelstelling voor de gehele VU-campus een juridische regeling te formuleren die een flexibel gebruik van bebouwing en gronden bewerkstelligt, met inbegrip van de daaraan te stellen beperkingen. De aanvullende functionele mogelijkheden en de daaraan te stellen beperkingen zullen in het bestemmingsplan worden opgenomen dat voorziet in het totale VU-gebied. Ook het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zal daarin worden opgenomen.

4.3.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

De algemeen geformuleerde ambities en uitgangspunten zoals die zijn opgenomen in het uitvoeringsbesluit en de Campusvisie VU hebben een meer concrete ruimtelijk-functionele vertaling gekregen ten behoeve van het plangebied en de ontwikkeling waarop voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft.

Het gaat in zijn totaliteit om ca. 64.500 m² bovengrondse bebouwing, hoofdzakelijk ten behoeve van universitair en hoger beroeps onderwijs. Daarbij wordt tevens de mogelijkheid geboden (studenten)huisvesting te realiseren, met een maximum oppervlak van 19.000 m² bvo. Verder wordt voorzien in een programma van ondersteunende voorzieningen met een totaal metrage van maximaal 7.000 m², waarbij gedacht moet worden aan restauratieve voorzieningen, culturele voorzieningen en in beperkte mate detailhandel. Daarbij wordt ondergronds een parkeergarage gerealiseerd met een capaciteit van 750 parkeerplaatsen.

4.3.2 Stedenbouwkundige aspecten

De algemeen geformuleerde ambities en uitgangspunten zoals die zijn opgenomen in het uitvoeringsbesluit en de Campusvisie VU hebben een meer concrete stedenbouwkundige vertaling gekregen ten behoeve van het plangebied en de ontwikkeling waarop voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft. Als uitgangspunt hebben de stedenbouwkundige randvoorwaarden uit het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier gediend.

Identiteit Kenniskwartier

Zuidas wordt gebouwd als compacte stad, met hoge dichtheid en hoogwaardige uitstraling. In het Kenniskwartier wordt dit beeld aangevuld door bijzondere complexen en gebouwen van de VU en het VUmc, met studenten, docenten en medisch personeel als gebruikers van het gebied. Bebouwing in het plangebied van dit bestemmingsplan is de eerste stap in het ontwikkelen van de nieuwe identiteit van het Kenniskwartier.

Mix aan functies

De specifieke mix van het Kenniskwartier is ook de mix van functies in het plangebied: onderwijs en wonen, met publieke voorzieningen in de plint aan de De Boelelaan en een parkeergarage en fietsenstalling, beide ondergronds.

Het nieuwe VU-gebouw komt tussen de De Boelelaan en het plein, met ingangen aan beide kanten. Dit gebouw krijgt een deel van de functies uit het hoofdgebouw. In het oostelijk deel van het plangebied is het tweede onderwijsgebouw gepland.

De voorziene woonfunctie ten behoeve van studenten, al dan niet in de vorm van extended stay, aan het VU-plein heeft als belangrijke functie om het plein levendiger te maken. Bovendien wordt het gebied ook in de avonden gebruikt. Deze mogelijkheid van studentenverblijf is met name bedoeld voor studenten, postdoc onderzoekers en gastdocenten/leraren van de VU. In plaats van studentenwoningen kan ook worden gekozen voor extended stay, een bijzondere vorm van hotel, waarbij de in de zomer vrijkomende studentenkamers als hotel worden geëxploiteerd.

Openbare ruimte

Het plangebied wordt grotendeels bebouwd. Het gebied ligt tussen twee belangrijke open ruimtes: de De Boelelaan en het VU-plein. De De Boelelaan is de centrale openbare ruimte van het Kenniskwartier. Een nieuwe voetgangersoversteek verbindt in de toekomst de noord- en zuidzijde van de De Boelelaan. De oversteek ligt in het verlengde van de ruimte tussen de nieuwbouw van de VU en het bestaande OZW-gebouw. Hiermee wordt deze ruimte de nieuwe hoofdroute voor voetgangers tussen het VU-plein en de De Boelelaan. Het VU-plein krijgt in de toekomst een nieuwe, hoogwaardige inrichting en multifunctionele karakter.

De auto-ontsluiting en de bevoorrading van het plangebied blijft plaatsvinden vanaf de Van der

Boechorststraat. Hier wordt ook veel fiets- en voetgangersverkeer verwacht, vanwege de verbinding met het VUmc.

Actieve plint

Zowel de plinten aan de De Boelelaan als aan het VU-plein zijn aantrekkelijk voor publieke voorzieningen. Dit bestemmingsplan maakt allerlei commerciële voorzieningen (zoals andere horeca, detailhandel e.d.) mogelijk. Ook de publieke onderdelen van de onderwijsfuncties zoals ingangen, centrale hallen, tentoonstellingsruimte of een restaurant zijn mogelijk en kunnen bijdragen aan het verkrijgen van actieve plinten.

Omgevingskwaliteit

De omgevingskwaliteit van het VU-plein zal aanzienlijk verbeteren door de bebouwing in het zuidelijke deel van het plangebied. Voor het gebouw zelf zijn, vanwege de energiecentrale, dan wel maatregelen nodig om de functies zoals wonen en onderwijs hier te kunnen huisvesten (zie hoofdstuk 7).

Voor de omgevingskwaliteit van de ruimte tussen het nieuwbouw van de VU is het belangrijk dat de voetgangers zonder obstakels kunnen lopen van de De Boelaan richting het VU-plein. Om voldoende ruimte voor voetgangers langs de De Boelelaan te reserveren wordt de plint van het nieuwe VU gebouw teruggetrokken op de oosthoek.

Langs de De Boelelaan zorgen bomenrijen voor een prettige ruimte tussen de bebouwing en het doorgaand verkeer.

Rooilijnen

De rooilijnen (verplichte bouwlijnen) zijn in het Kenniskwartier gepland langs de stadsstraten. In het plangebied geldt dat voor de bebouwing aan de De Boelelaan. Conform uitgangspunten die gelden voor de hele Zuidas (en die zijn vastgesteld in het Welstandskader Zuidas) moet de gevel aan de De Boelelaan tussen de hoogte van 10m en 35 m grotendeels (min 80%) gebouwd worden in de rooilijn (op de plankaart aangegeven als de gevellijn).

Bebouwing

De kwaliteit van de bebouwing in het plangebied sluit aan op de Zuidas-kwaliteit, met hoogwaardige materialen en duurzaamheid. De Zuidas kent een zonering van gebouwen in de hoogte: een plint van 8 á 10 meter, vervolgens een middenzone tot 30 á 35 meter, en torens tot maximaal toegestane hoogte.

Maximale bouwhoogtes zijn in het plangebied bepaald vanuit beperkingen uit het LIB besluit en de aanvliegroute voor helikopters van het VUmc (zie hoofdstuk 14).

De bepaling dat maximaal 50% van de bebouwing hoger mag zijn dan de hoogte van de middenzone (in dit bestemmingsplangebied 35 meter) heeft als doel verbetering van de bezonning van de omliggende open ruimtes en een afwisselend beeld aan de De Boelelaan.

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

5.1 Algemeen

In verband met de beoogde (her)ontwikkeling van VU en VUmc is een milieueffectrapport (MER) opgesteld; de procedure om te komen tot het MER is de milieueffectrapportage (m.e.r.). In het MER voor VU en VUmc (MER Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum, bestaande uit deel A van 18 februari 2011, zie bijlagen, en deel B van 25 januari 2011, zie bijlagen) worden de milieueffecten, onder andere op het gebied van luchtkwaliteit, geluid, en flora en fauna, van de voorgenomen activiteit onderzocht en vergeleken met verschillende alternatieven. In het MER wordt rekening gehouden met de cumulatieve effecten als gevolg van de Zuidasontwikkeling.

Het plangebied en de daarbinnen voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het projectgebied van VU en VUmc. Het MER bevat die informatie die nodig is om de gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben in de besluitvorming rond voorliggend bestemmingsplan te betrekken.

In paragraaf 5.2 wordt kort aangegeven welke ontwikkeling het betreft. In paragraaf 5.3 wordt het wettelijk kader geschetst, en wordt ingegaan op de m.e.r.-plicht. In paragraaf 5.4 wordt ingegaan op de voorgeschreven en doorlopen procedure. In de daarop volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.5 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde milieueffectrapportage worden behandeld, welke betrekking hebben op het gehele projectgebied VU en VUmc. In paragraaf 5.6 zal meer expliciet worden ingegaan op de betekenis voor (de besluitvorming over) voorliggend bestemmingsplan.

5.2 VU en VUmc: plangebied en beoogd programma

De Vrije Universiteit van Amsterdam (VU) en het medisch centrum van de Vrije Universiteit (VUmc) zijn gelegen direct ten zuiden van de A10 Ringweg-zuid in het stadsdeel Zuid. Het plangebied bestaat uit twee delen: de VU en het VUmc (zie figuur 5, met links VUmc, en rechts de VU). VU en VUmc hebben plannen om hun terreinen herin te richten. Dat betekent dat gebouwen worden gesloopt, nieuwe gebouwen worden gebouwd, functies wijzigen en worden toegevoegd. De bestaande, te handhaven en gewijzigde functies worden vastgelegd in nieuwe bestemmingsplannen. Ten behoeve van deze nieuwe bestemmingsplannen hebben de VU en het VUmc gekozen voor een vrijwillige m.e.r.-procedure om de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten in beeld te brengen.

De Vrije Universiteit richt zich op de realisatie van een nieuwe campus die de positie van de VU versterkt, nieuwe samenwerkingsvormen mogelijk maakt en een aantrekkelijke studie-, werk- en onderzoeksomgeving biedt. Op de terreinen van de VU wordt zowel sloop en nieuwbouw van de onderwijs- en onderzoeksvoorzieningen voorgesteld als de bouw van woningen en andere voorzieningen, zoals een congrescentrum, horeca en kantoren(allianties). Parkeervoorzieningen worden onder de gebouwen gerealiseerd. De randvoorwaarden voor deze (her)ontwikkeling zijn vastgelegd in de 'Campusvisie en Kader VU-kwartier 2010-2020'.

De huidige VU heeft circa 300.000 m² aan bestaande gebouwen. Ten behoeve van groei, allianties en voorzieningen is circa 185.000 m² extra benodigd. Voor woningbouw is circa 95.000 m² gereserveerd. Door autonome realisatie van enkele activiteiten en sloop is het aantal m² dat in dit milieueffectrapport onderzocht wordt circa 148.500 m² voorzieningen en circa 95.000 m² woningbouw. Totaal geldt voor de voorgenomen activiteiten van de VU dat in dit MER 243.500 m² beschouwd wordt.

De plannen voor het VUmc zijn reeds verder uitgekristalliseerd dan die voor de VU. In het MER is

uitgegaan van de plannen zoals vastgelegd in het 'Stedenbouwkundig Masterplan VUmc' (concept februari 2010). Voor de plannen wordt een deel van de gebouwen gesloopt en worden nieuwe gebouwen gebouwd. Ook worden functies verplaatst. De totale ontwikkeling van VUmc, dus inclusief reeds onherroepelijk vergunde activiteiten, betreft circa 230.000 m². Het nog toe te voegen programma dat in dit MER is beschouwd bedraagt 140.000 m². Inmiddels geldt er voor VUmc een onherroepelijk bestemmingsplan.

5.3 M.e.r.-plicht

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994). In de Wm is beschreven hoe een MER moet worden opgesteld en welke procedure moet worden gevolgd. Het Besluit m.e.r. 1994 bevat overzichten van activiteiten waarvoor een (plan-) m.e.r. verplicht is of waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of een m.e.r. moet worden doorlopen. (Plan-) m.e.r.-plichtige activiteiten zijn opgenomen in onderdeel C, m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten in onderdeel D. In de bijlagen worden ook drempelwaarden genoemd; pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden moet een m.e.r.(beoordeling) worden gemaakt. Hierboven en hierna wordt gerefereerd aan het Besluit m.e.r. 1994, dat van toepassing was ten tijde van de doorlopen procedure. Inmiddels is een nieuw besluit in werking getreden. Dit heeft geen gevolgen voor de doorlopen procedure.

In de vorige paragraaf is de voorgenomen ontwikkeling aangegeven. De herinrichting van de terreinen van VU en VUmc zijn op zichzelf niet m.e.r.-plichtig. De keuze om toch een m.e.r.-procedure te doorlopen is gebaseerd op twee aspecten. Ten eerste is er een uitspraak van het Europese Hof van Justitie geweest met betrekking tot de drempelwaarden voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. Vanwege deze uitspraak is door VU/VUmc besloten voor activiteiten die weliswaar onder deze drempelwaarden liggen toch een m.e.r.-procedure op te starten. Ook zonder de uitspraak van het Hof van Justitie zou gekozen worden voor een vrijwillige m.e.r.-procedure. In het plangebied VU en VUmc worden de komende jaren de herontwikkeling of nieuwbouw van een polikliniek, revalidatiegeneeskunde, ziekenhuis-, onderwijs- en onderzoeksvoorzieningen, laboratoria, woningen, retail- en andere voorzieningen zoals horeca, kantoren en andere diverse voorzieningen, zoals een congrescentrum, een hotelvoorziening, restaurant en cafés, sport- en cultuurfaciliteiten voorzien. De bovengenoemde geplande ontwikkelingen zijn op zichzelf niet m.e.r.-beoordelingsplichtig, de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige functies worden ruim onderschreden. Echter alle ontwikkelingen van VU en VUmc samen beschouwd is besloten dit toch in een vrijwillige m.e.r.-procedure te onderzoeken om zo te voldoen aan het zorgvuldigheidsbeginsel.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving) (inmiddels door de gemeenteraad op 4 april 2012 vastgesteld en onherroepelijk geworden).

5.4 M.e.r.-procedure

Op 7 april 2010 is kennis gegeven van de startnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de ontwikkeling van VU en VUmc. Met ingang van 8 april 2010 heeft deze startnotitie gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Er is een elftal zienswijzen binnengekomen. Tevens is de startnotitie aan de wettelijk adviseurs toegezonden met de mogelijkheid een advies uit te brengen.

Per brief is de startnotitie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) toegezonden, met het verzoek een advies uit te brengen over het geven van richtlijnen. Tevens zijn zo spoedig mogelijk na ontvangst ook de zienswijzen en adviezen aan de Commissie doorgezonden. Per brief van 17 juni 2010 heeft de Commissie advies uitgebracht (Advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport, 17 juni 2010 / rapportnummer 2418-50).

Middels een Nota van Beantwoording heeft de gemeente Amsterdam aangegeven op welke wijze met deze adviezen en zienswijzen wordt omgegaan.

Per brief van 15 juli 2010 is de initiatiefnemer het advies inzake reikwijdte en detailniveau meegegeven. Diegenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht, hebben eveneens een afschift van dit advies ontvangen.

Per brief van 24 februari 2011 is door de initiatiefnemer het MER Vrije Universiteit / Vrije Universiteit medisch centrum overlegd. In de hierna volgende paragrafen wordt ingegaan op de inhoudelijke aspecten.

Met ingang van 21 juli 2011 heeft het MER samen met het ontwerp van het bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving) ter inzage gelegen, waarbij een ieder gedurende zes weken de mogelijkheid is geboden tot het naar voren brengen van zienswijzen. Overeenkomstig wettelijk voorschrift is de Commissie in de gelegenheid gesteld advies over het MER uit te brengen. Per brief van 15 september 2011 is dit advies gegeven.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is.

Het MER bestaat uit meerdere rapporten. De Commissie is van mening dat het achtergrondrapport heldere en gestructureerde informatie bevat. Het kaartmateriaal in het MER brengt echter de ontwikkelingen niet duidelijk in beeld.

De belangrijkste nadelige milieueffecten hangen samen met verkeersaspecten. In het MER is dan ook de meeste aandacht uitgegaan naar verkeersafwikkeling, geluid en luchtkwaliteit. Uit het MER blijkt dat er zonder het nemen van maatregelen knelpunten zijn op het vlak van geluidhinder en verkeer in het studiegebied.

In het MER zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen vergeleken met de effecten van de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkelingen). Veel ontwikkelingen in het plangebied zijn al vastgelegd in een onherroepelijk ruimtelijk plan en deze autonome ontwikkelingen behoren daarmee terecht tot de referentiesituatie en niet tot het voornemen. Dit heeft wel tot gevolg dat de milieuveranderingen ten opzichte van de huidige situatie groter zullen zijn dan uit de juist gehanteerde systematiek van het MER blijkt.

Het MER is goed afgestemd op de ontwikkeling van de Flanken van de Zuidas. De verkeersafwikkeling en de daaraan gerelateerde effecten zijn samen onderzocht met de ontwikkelingen van de Flanken van de Zuidas, waarvoor een separate m.e.r.-procedure is doorlopen.

Bruikbaarheid MER

Ten aanzien van het MER zoals dat door de initiatiefnemers is ingediend is bij vaststelling van het bestemmingsplan VU medisch centrum (en omgeving) het volgende worden overwogen.

Per brief van 15 juli 2010 zijn de Vrije Universiteit en de Vrije Universiteit medisch centrum geadviseerd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Het MER is overeenkomstig dit advies uitgewerkt. Het MER voldoet verder aan de inhoudelijke vereisten die daaraan overeenkomstig artikel 7.23 van de Wet milieubeheer moeten worden gesteld.

Het MER bevat die informatie die nodig is om de gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben in

de besluitvorming te betrekken.

5.5 Inhoud MER

5.5.1 Referentiesituatie en alternatieven

In een milieueffectrapportage worden niet alleen de effecten van de voorgenomen activiteit, maar ook die van redelijkerwijze te beschouwen alternatieven en varianten onderzocht. Deze effecten worden beoordeeld aan de hand van een referentiesituatie. Voor een uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van het MER. In paragraaf 3.3 van het MER wordt ingegaan op de verschillende alternatieven.

5.5.2 Effectbeoordeling

De referentiesituatie en de alternatieven zijn met elkaar vergeleken en beoordeeld op diverse milieu aspecten en criteria. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van een zevenpuntsschaal:

Effectbeoordeling	Omschrijving
+++	zeer positief
++	positief
+	enigszins positief
0	neutraal
-	enigszins negatief
--	negatief
---	zeer negatief

Figuur 7a: Beoordelingsschaal

Onderstaande tabel met de effectvergelijking geeft aan dat op diverse milieuaspecten en criteria de alternatieven niet verschillen van de referentiesituatie (score neutraal) en dat op een aantal criteria de milieueffecten van de alternatieven weliswaar verschillen van die in de referentiesituatie, maar onderling geen verschil in effectbeoordeling laten zien.

Aspect	Criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 115%
Verkeer en vervoer	toename automobilititeit	0	0
	modal split	+	+
	A10	0	0
	stedelijk wegennet Amsterdam en Amstelveen	0	0
	aantal ongevallen en slachtoffers	0	0
Luchtkwaliteit	Toename concentratie NO ₂	0	0
	Toename concentratie PM ₁₀	0	0
Geluid	Toe- afname L _{den} bestaande omgeving	0	0
	Wegverkeerlawaaai ruimtelijk niveau	---	---
	Wegverkeerslawaaai Woningniveau	-	-
	Spoorweglawaaai ruimtelijk niveau	-	-
	Spoorweglawaaai woning niveau	0	-
Externe veiligheid	Hoge druk aardgasleiding	0	0
	Toename groepsrisico A10	-	--
Water	Watersysteem en waterberging	0	0
	Waterkwaliteit	0	0
	Grondwater	0	0
	Waterkering	0	0
Bodem	Bodemopbouw	0	0
	Bodemkwaliteit	0	0
Ecologie	Zoogdieren en amfibieën	0	0
	Vleermuizen	-	-
	Vogels	-	-
	Vissen	-	-
	Reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelde dieren	0	0
Archeologie	bekende archeologische waarden	0	0
	archeologische trefkans	-	-
Cultuurhistorie	historisch-geografische waarden	0	0
	historisch-bouwkundige waarden	0	0
Landschap	landschappelijke waarden	0	0
Ruimtelijke ordening en economie	Sociale veiligheid	+	+
	Barrièrewerking	0	0
	Ruimtelijke kwaliteit	+++	++
Overige hinderaspecten	Trillingen	0	0
	Licht	0	0
	Hitte	0	0
	Wind	0	0
	Schaduw	0	0
	Zichtlijnen	0	0
	Kabels en leidingen	0	0
	Obstakelvrije zone	0	0

Figuur 7b: effectbeoordeling

Voor de criteria waarvoor een verschil optreedt ten opzichte van de referentiesituatie wordt hieronder een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor de overige milieuaspecten en criteria is er geen verschil tussen de alternatieven en de referentiesituatie en/ of tussen de alternatieven onderling. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het MER.

Geconstateerd is dat bij realisatie van het totale, met de Zuidasflanken gecumuleerde, programma bepaalde maatregelen zullen moeten worden genomen ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid. Bovendien moeten bij de planontwikkeling van de VU en het VUmc, gelet op de geluidgevoeligheid van delen van de beoogde functies, maatregelen worden getroffen op het gebied van geluid.

Daarnaast zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het betreft maatregelen die betrokken kunnen worden bij de concrete plan- en besluitvorming, en die veelal ook reeds in het kader van een goede ruimtelijke ordening per plan aan bod dienen te komen. Daarbij kan per plan en besluit worden afgewogen welke maatregelen in het bestemmingsplan kunnen en moeten worden geborgd, en welke dat deze bij de planuitwerking aan bod dienen te komen.

Verkeer en vervoer

De automobiliteit op en rondom de Zuidas is reeds groot. De verdere ontwikkeling van beide plangebieden leidt tot nieuwe verplaatsingen: personen die van en naar het plangebied reizen. Bij de ontwikkeling van VU/VUmc neemt het aantal verplaatsingen per auto slechts in zeer beperkte mate toe. De score voor automobiliteit is daarom neutraal gescoord. Wel dient opgemerkt te worden dat de De Boelelaan ter hoogte van de VU wel zwaarder wordt belast (circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal extra). Op dit stuk tracé wordt bij 'optimalisaties' nader ingegaan. Voor de modal split geldt een licht positieve beoordeling. Deze komt voort uit de procentuele afname van het aandeel autoverplaatsingen ten gunste van het gebruik van het openbaar vervoer bij een verdere ontwikkeling van VU/VUmc. Een groter aandeel van de verplaatsingen vindt bij een verdere intensivering plaats per fiets of openbaar vervoer.

Op de reeds zware belasting van de A10 in de referentiesituatie heeft de ontwikkeling van VU/VUmc slechts een zeer beperkte impact. Voor beide alternatieven is daarmee sprake van een neutrale score.

De toename van de verkeersintensiteiten op het wegennet in het plan- en studiegebied is over het geheel genomen zeer beperkt. Dit wordt verklaard doordat de ontwikkeling plaatsvindt in een gebied met reeds een grote dichtheid en dus ook in de autonome situatie al veel verplaatsingen kent. Het programma van VU/VUmc valt in deze omgeving dus relatief enigszins weg. Een tweede factor is dat de toename van het aantal verplaatsingen vooral in het aandeel OV gaat zitten en niet in het autoverkeer.

De ontwikkeling van het plangebied leidt tot een (beperkte) toename van de belasting van het wegennet door autoverkeer. Het aantal verkeersongevallen (en dus ook het aantal slachtoffers) zal daarmee in zeer beperkte mate toenemen. Het effect van de ontwikkeling op de verkeersveiligheid is vooral gerelateerd aan de toename van fietsers en voetgangers (omdat dit in het stedelijk gebied de meest kwetsbare groepen zijn).

Wat betreft het aspect verkeer en vervoer is uit de verkeersanalyse gebleken dat de De Boelelaan door de voorgenomen activiteiten bij VU/VUmc het meest wordt belast. De oversteekbaarheid van deze weg kan nog verbeterd worden. Mogelijke maatregelen daarvoor zijn, afkomstig uit het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier (waar VU/VUmc onderdeel van uit maakt), vrijliggende fietspaden van 2.5 meter, ruime dimensionering van de oversteekvoorziening bij het kruispunt De Boelelaan - Buitenveldertselaan en een

extra brede solitaire oversteekvoorziening ter hoogte van de universiteit. Naast de hoofdinfrastructuur is ook een trottoir gedimensioneerd van 6 meter breed. Door realisatie van deze maatregelen zal de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers bij de De Boelelaan verbeteren.

Luchtkwaliteit

De ontwikkelingen bij VU/VUmc tonen voor zowel NO₂ als PM₁₀ een zeer beperkte toename van de maximale concentratie. De concentraties liggen daarbij ruim onder de grenswaarden. Vanwege de zeer beperkte toenames scoort de ontwikkeling van VU/VUmc neutraal in beide alternatieven, waarbij de resultaten niet onderscheidend zijn tussen de alternatieven.

Geluid

Voor geluid is de A10 als dominante geluidsbron aanwezig in het gebied. Door de zeer beperkte toename van het verkeer op de A10 veranderen de geluidniveau als gevolg van de A10 niet. De toename van verkeer op het onderliggend wegennet leidt op vrijwel alle onderzochte bestaande gebouwen ook niet tot een significante stijging van de geluidbelasting als gevolg van de ontwikkeling van VU/VUmc.

De geluidbelasting in het plangebied is hoog, vooral als gevolg van het verkeer op de A10. De beide alternatieven worden daarom voor het criterium 'wegverkeerslawaaï ruimtelijk niveau' sterk negatief beoordeeld (- - -).

Voor spoorweglawaaï is slechts sprake van een geringe toename van de geluidbelasting. Het spoorweglawaaï is ook minder prominent aanwezig dan het wegverkeerslawaaï (met als hoofdbron de A10).

Ten aanzien van de geluidbelasting van de A10 geldt dat circa 24% van de personen bij VU/VUmc ernstig door geluid gehinderd worden en dat op vele plaatsen (25%) dove gevels of gebouwschermen noodzakelijk zijn (uitgaande van geluidgevoelige bestemmingen en geen schermen bij de A10). Als echter uit wordt gegaan van realisatie van het Kenniskwartier (onderdeel van de MER Zuidas - Flanken) neemt het percentage noodzakelijke dove gevels af tot 5%. Bij een realisatie van 115% van de voorgenomen activiteiten is geen sprake van een ander percentage gehinderden ten opzichte van alternatief 1, maar is wel sprake van een hoger absoluut aantal gehinderden.

Voor geluid is een aantal maatregelen mogelijk. Bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het plaatsen van geluidschermen langs de A10, omdat dit de grootste geluidbron is voor het gebied. Bij de implementatie van een scherm van 8 meter zou het percentage geluidgehinderden sterk worden teruggebracht en het percentage dove gevels eveneens. In het geluidonderzoek zijn ook diverse optimaliseringmogelijkheden in het plangebied beschreven om geluidhinder tegen te gaan:

- Het voorzien in een terugloop van de bebouwing, in de geluidschaduw van dichtbij de geluidbron gesitueerde gebouwen;
- Het realiseren van collectieve geluidluwe binnenruimten (atrium etc);
- Het minimaliseren van geluidlekken;
- Het plaatsen van schermen tussen gebouw en geluidbron ten behoeve van geluidluw binnenhof dan wel het aanbrengen van vliesgevels;
- Het realiseren van serres en loggia's met geluidafschermde werking;
- Het maken van geluidongevoelige bestemmingen als geluidbuffer;
- Hoge gebouwrand als afschermende werking.

Externe veiligheid

Aleen de A10 is een relevante risicobron voor de ontwikkeling van VU/VUmc. Door de ontwikkeling van

VU/VUmc is sprake van een stijging van het groepsrisico. Bij alternatief 2 is deze stijging hoger dan voor alternatief 1.

In de te nemen ruimtelijke besluiten die betrekking hebben op het invloedsgebied langs de A10 zal steeds de stijging van het groepsrisico (externe veiligheid) dienen te worden verantwoord, conform de Circulaire Risiconormering transport gevaarlijke stoffen. De beschikbaarheid van voldoende bluswater, de zelfredzaamheid van personen, de aanwezigheid van goede vluchtwegen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten zullen telkens in die verantwoording dienen te worden betrokken. Hiervoor is altijd maatwerk noodzakelijk. De hierna beschreven maatregelen betreffen optimalisaties:

- aandacht voor voldoende bluswater;
- aandacht voor de situering van functies waar kleine kinderen of geestelijk en/of lichamelijk zwakkeren aanwezig ten opzichte van risicobronnen;
- aandacht voor de zelfredzaamheid van personen in gebouwen en/of in het risicogebied;
- rekening houden met vluchtmogelijkheden in het risicogebied van af;
- aandacht voor de aanrijroutes voor hulpdiensten.

Water

Voor de ontwikkeling van het plangebied is één belangrijke nieuwe waterloop voorzien: de Boelegracht ten zuiden van de A10. De werking van het oppervlaktewatersysteem is hiermee gegarandeerd en er wordt voldoende waterberging gerealiseerd om te voorkomen dat er toename van de afvoer dan wel wateroverlast ontstaat. Dit aspect verschilt niet tussen de alternatieven. De waterkwaliteit wordt niet beïnvloed door de ontwikkelingen en ook de effecten op de waterberging zijn beperkt en dus neutraal gescoord voor beide alternatieven.

Bodem

De effecten op bodem worden in beide alternatieven als neutraal beoordeeld. Er komen geen bijzondere bodems, bodembeschermingsgebieden of aardkundige waarden in het gebied voor, zodat op de bodemopbouw geen effect zal optreden. De bodemkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de ontwikkeling, zodat ook hiervoor beide alternatieven als neutraal worden beoordeeld.

Ecologie

Voor zoogdieren en amfibieën, vogels en vissen vindt door de voorgestelde ingrepen verstoring plaats, die als enigszins negatief wordt beoordeeld. De ingrepen hebben ook een negatief effect voor de vleermuizen. De redenen hiervoor zijn: het verdwijnen van groen en nestplaatsen voor vogels, leefgebied voor zoogdieren en amfibieën, en het beperken van foerageermogelijkheden en negatieve effecten op verblijfslocaties voor vleermuizen. Bij de herinrichting verdwijnen enkele groeiplaatsen van beschermde plantensoorten. Het plan wordt echter als neutraal beoordeeld, aangezien er mitigerende maatregelen genomen kunnen worden. Beschermde reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelde dieren komen (naar verwachting) niet in het gebied voor. De gunstige staat van instandhouding wordt door deze ingrepen niet negatief beïnvloed. Het verschil in effect op de natuurwaarden van de twee alternatieven is te beperkt om onderscheid te maken in de beoordeling.

De binnen het plangebied aanwezige dieren kunnen op diverse manieren beschermd of gecompenseerd worden:

Vleermuizen:

- voldoende groenstructuren en lijnvormige laanbeplanting
- vleermuizenkasten in nieuwe bebouwing

Vogels:

- in beeld brengen van nestlocaties en alternatieve broedplaatsen in nabijgelegen potentieel geschikt leefgebied

Vissen:

- demping van watergangen in een rustig tempo en vanaf één zijde, zodat vissen de mogelijkheid hebben om te vluchten
- verzamelen zoetwatermosselen om die elders uit te zetten (voedsel voor Bittervoorn)
- plantenrijke watergangen creëren (Bittervoorn) en watergangen met voldoende substraat in de vorm van stenen, grind of takken en boomwortels (Rivierdonderpad)

Archeologie, cultuurhistorie en landschap

Er kunnen door de ingrepen archeologische waarden verloren gaan. Voor archeologie wordt het effect van de ingreep als enigszins negatief beoordeeld. Deze score verandert niet bij de realisatie van 15% extra programma in het gebied. Voor wat betreft de bekende archeologische vondsten geldt dat deze zijn gedocumenteerd en voor zover mogelijk zijn opgeslagen in het depot. Voor bekende archeologische vondsten scoren beide alternatieven daarom neutraal.

Voor historische geografie en historische bouwkunde geldt dat er geen effecten te verwachten zijn. Op dit thema scoort de ontwikkeling dan ook neutraal. Deze score geldt ook bij de realisatie van 15% extra programma in het gebied. Aangezien het open, agrarische landschap niet meer aanwezig is in het gebied, is het effect van de plannen hierop neutraal.

Ruimtelijke ordening en economie

De toevoeging van de woonfunctie op het terrein van de VU en de duidelijker samenhang tussen bebouwing en buitenruimte leidt naar verwachting tot een verhoogde sociale veiligheid. De twee alternatieven worden daarom beide als positief beoordeeld. Aan de barrièrewerking zal niet veel wijzigen door de uitvoering van de plannen. De scores voor beide alternatieven zijn daarom als neutraal beoordeeld.

De inzet in de visies (masterplan en campusvisie) voor zowel VU als VUmc is gericht op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Op basis van de teksten uit de verschillende visies kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen activiteiten een impuls geven aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en de samenhang in het gebied zullen vergroten. Daarmee wordt het effect van de realisatie van de plannen voor VU en VUmc beoordeeld als zeer positief. Het realiseren van een groter programma (+15%) zal tot een grotere verdichting leiden. Het is te verwachten dat een grotere verdichting tot een minder positief effect voor de ruimtelijke kwaliteit leidt.

Duurzaamheid

De implementatie van de plannen voor de duurzame ontwikkeling van VU/VUmc zal er toe leiden dat de VU en VUmc meer dan nu het geval is een duurzaam gebied wordt, met een laag gebruik van fossiele brandstoffen (en emissie van CO₂). In de overkoepelende visie op duurzaamheid bij VU/VUmc is het de ambitie is dat gebouwen zeer energiezuinig zullen worden gebouwd in het gebruik van (fossiele) energie voor verwarming en koeling. Als dit bij de uitvoering van de plannen gerealiseerd kan worden resteert met name verkeer en vervoer als gebruiker van fossiele brandstoffen.

In lijn met mogelijke optimalisaties, zoals gesteld bij verkeer en vervoer, kan de duurzaamheid van het gebied vergroot worden door een toename van het gebruik van de fiets.

Effecten buiten het plangebied

Het onderzoek naar de milieugevolgen van de ontwikkeling van VU/VUmc maakt duidelijk dat in het studiegebied buiten het eigenlijke plangebied weinig effecten zullen optreden.

Overige hinderaspecten

Voor de overige aspecten geldt dat de verschillende alternatieven niet onderscheidend zijn en dat er geen problemen ontstaan door de ontwikkeling van VU/VUmc.

Uit de samenvattende tabel blijkt dat de impact van de voorgenomen activiteiten van VU/VUmc op de diverse (milieu)thema's beperkt is. De belangrijkste effecten treden op bij verkeer (ter hoogte van de Boelelaan bij de VU), geluid, externe veiligheid en ecologie (vleermuizen). Op deze aspecten is gekeken naar mogelijke optimalisaties.

5.5.3 Conclusie

Zoals reeds in de vorige paragraaf is aangegeven zijn bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen nodig ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid. Ten aanzien van een aantal van de overige onderzochte aspecten zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit.

In de volgende paragraaf wordt aangegeven op welke wijze de uitkomsten van het MER doorwerken in de besluitvorming rond voorliggend bestemmingsplan.

5.6 Doorwerking MER in bestemmingsplan Kenniskwartier Zuid, eerste fase

Het MER VU / VUmc beschrijft de milieugevolgen van de totale ontwikkeling. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de relatie van de MER op onderhavig bestemmingsplan. Met name zal daarbij worden aangegeven in hoeverre maatregelen voor het plangebied en de voorgenomen ontwikkeling relevant en mogelijk zijn.

5.6.1 Mobiliteit en bereikbaarheid

Uit het onderzoek blijkt dat het effect op het wegennet van de ontwikkeling van zowel VU en VUmc als van de Flanken zich voor een groot deel concentreert op het plangebied van VU en VUmc en de Flanken zelf, en op de twee aansluitingen op de A10. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat het stedelijk wegennet buiten het gezamenlijk plangebied slechts in beperkte mate wordt beïnvloed door de ontwikkelingen.

Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat bij de volledige realisatie van VU en VUmc en de Zuidas flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Het betreft onder meer de in het Kenniskwartier gelegen kruisingen van de De Boelelaan met de Mahlerlaan/ Van der Boechorststraat en de kruising De Boelelaan met de Amstelveenseweg. Verder worden de aansluitingen van de Amstelveenseweg (S108) en Europaboulevard (S109) met de A10 als knelpunt benoemd.

Rekening houdend met de adviezen uit het MER wordt binnen de Zuidas voorzien in aanpassingen van de inrichting van de bestaande infrastructuur. Met vaststelling van het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier zijn reeds de financiële middelen voor de noodzakelijk geachte aanpassingen gereserveerd. Voorliggend

bestemmingsplan voorziet voor zover van toepassing op het plangebied in de nodige aanpassingen. In hoofdstuk 6 zal hier nader op in worden gegaan.

Niet alle maatregelen die bij realisatie van het gecumuleerde programma worden geadviseerd vallen overigens binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. In dat kader kan worden opgemerkt dat uitgangspunt is dat de maatregelen tijdig genomen zullen gaan worden, en dat daartoe inmiddels een plan van aanpak is vastgesteld door de gemeenteraad (zie paragraaf 6.2.3). Hierin zijn de geadviseerde maatregelen in een planning gezet en financieel onderbouwd.

5.6.2 Geluid

In het bestemmingsplan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de adviezen. Feit is dat de VU voor een groot deel uit geluidsgevoelige ruimten bestaat. Daarbij wordt binnen het gehele VU gebied tevens in woonfuncties voorzien. De oplossingen zullen op gebouwniveau worden gezocht. Dit kan onder andere middels voorgeschreven dove gevels. Bovendien is voor de woonfunctie gezocht naar de meest optimale locatie. In hoofdstuk 7 wordt nader op het aspect geluid ingegaan.

5.6.3 Externe veiligheid

In het MER is aandacht besteed aan de externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico). De A10 (vervoer gevaarlijke stoffen) is hierbij de belangrijkste risicobron. Er zijn langs de A10 geen plaatsgebonden risicocontouren aanwezig.

De ontwikkeling van VU en VUmc, in samenhang gezien met de ontwikkeling van de Zuidas Flanken, met een sterke intensivering van het gebruik van het gebied, leidt tot een sterke stijging van het groepsrisico. Het MER geeft aan dat het daarom nodig is voldoende aandacht te besteden aan zelfredzaamheid, bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit dient op bestemmingsplan- en gebouwniveau te gebeuren. In hoofdstuk 9 wordt hierop nader ingegaan.

5.6.4 Ecologie

De voorgestelde maatregelen kunnen binnen de opgenomen bestemmingsplanregeling worden uitgevoerd. Overigens wordt in hoofdstuk 12 meer concreet op ecologie ingegaan.

5.6.5 Duurzaamheid

De hoge ambities zoals die door VU en VUmc zijn geformuleerd zijn mogelijk binnen de opgenomen bestemmingsregels. Het bestemmingsplan is in die zin voorwaardenscheppend om de uitvoering van het beleid mogelijk te maken.

5.6.6 Overige milieugevolgen

Zoals voor veel van de hierboven behandelde thema's geldt dat nader onderzoek is uitgevoerd in het kader van dit bestemmingsplan. In de hierna opgenomen hoofdstukken wordt daarop ingegaan.

5.6.7 Conclusie

De effecten van de ontwikkeling van dit bestemmingsplan zijn gering. Het MER VU / VUmc leidt niet tot bijzondere aandachtspunten voor voorliggend bestemmingsplan. Op een aantal gebieden wordt verdere invulling gegeven aan de suggesties die zijn gedaan. Hierop wordt in de hiernavolgende hoofdstukken nader ingegaan. De beschrijving van de gevolgen van het milieu van dit bestemmingsplan richt zich in de betreffende hoofdstukken van de toelichting van dit bestemmingsplan derhalve op de effecten die zijn gerelateerd aan het plangebied van dit bestemmingsplan zelf.

5.7 Conclusie

Vanuit de uitgevoerde milieueffectrapportage zijn de volgende conclusies te trekken, waarover door het bevoegd gezag een beslissing dient te worden genomen.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn de optredende milieueffecten van de verschillende onderzochte alternatieven gering. De verschillen in effecten tussen het basisalternatief en het alternatief blijken eveneens gering. Ook wanneer de ontwikkeling wordt bekeken in samenhang met de ontwikkeling van de Flanken is vanuit oogpunt van de milieueffectbeoordeling realisatie van de plannen goed mogelijk.

Voor wat betreft verkeer blijkt, ook wanneer de ontwikkeling van VU en VUmc in samenhang wordt bekeken met die van de Zuidas Flanken, dat de effecten op de doorstroming van de A10 als gevolg van het basisalternatief, in vergelijking met de referentiesituatie gering zijn. De voornaamste reden daarvoor is de reeds zware belasting van de A10 in die referentiesituatie.

Wel wordt geconstateerd dat bij de volledige realisatie van VU en VUmc en de Zuidas flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Voor zover deze aanpassing zijn gelegen binnen het plangebied, voorziet het bestemmingsplan daarin. Niet alle maatregelen die bij realisatie van het gecumuleerde programma worden geadviseerd vallen overigens binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. In dat kader kan worden opgemerkt dat uitgangspunt is dat de maatregelen tijdig genomen zullen gaan worden. Ter uitvoering daarvan is een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld. Inmiddels is bovendien een Taskforce bereikbaarheid Zuidas in het leven geroepen, waarin partijen met belangen binnen de Zuidas zitting hebben, en die adviseert over bereikbaarheidsaspecten.

Alle overige aspecten hebben veel meer betrekking op de concrete plan- en besluitvorming per deelproject. Hieraan zal in de betreffende bestemmingsplannen de nodige aandacht moeten worden besteed.

Voor voorliggend bestemmingsplan kan worden geconstateerd dat de adviezen voor zover relevant in het stedenbouwkundig ontwerp zijn betrokken, en voor zover nodig in juridische zin zijn vastgelegd.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In het kader van het MER is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam d.d. 17 januari 2011 (opgenomen als bijlage in het MER Vrije Universiteit en Vrije Universiteit medisch centrum, deel B, zie bijlagen). Hierin is met behulp van verkeersmodellen onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken op de bereikbaarheid van het gebied. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken met inbegrip van VU en VUmc voor 100% wordt gerealiseerd. Ontwikkeling van het programma van dit bestemmingsplan maakt hier onderdeel van uit. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij het MER. In de volgende paragrafen zijn de uitkomsten van deze studie in relatie tot het bestemmingsplangebied verwoord.

Uit het verkeersonderzoek in het kader van het MER bleek dat bij de totale plantoevoeging een aantal knelpunten zou ontstaan. Het programma zoals onderzocht in het kader van het MER zal echter gefaseerd worden gerealiseerd en ook een langere ontwikkelingstermijn in beslag nemen dan 10 jaar. Het onderzoek in het kader van het MER gaf geen inzicht in het moment waarop knelpunten zich zouden gaan voordoen. Om die reden is een aanvullende verkeersstudie Zuidas 2011 gedaan. Daarin is aan de hand van verwachte programma-oplevering gekeken naar het moment waarop en waar knelpunten zijn te verwachten. Dit heeft geleid tot het Actieplan weginfrastructuur 2011, waarin aan de hand van een programmatische benadering wordt zorggedragen voor een tijdige aanpak van de infrastructuur. Bij vaststelling van het Actieplan weginfrastructuur 2011 is tevens aangegeven dat het onderliggend verkeersonderzoek periodiek zou worden geactualiseerd.

Tegelijk groeide ook het besef dat behoud en verder verbeteren van de bereikbaarheid van Zuidas gezamenlijk moet worden opgepakt met de gebruikers van Zuidas. Bedrijfsleven en gemeente werken daarom samen aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas. Daartoe is medio 2012 een nieuwe impuls gegeven aan de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas. De Taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en instellingen in Zuidas en de overheid. Onder andere de RAI, de VU en het WTC zijn vertegenwoordigd in dit gremium. Op vrijdag 15 februari 2013 is het Convenant Bereikbaarheid Zuidas ondertekend door de partijen aangesloten bij de Taskforce.

De Taskforce is betrokken bij de actualisatie van de verkeersstudie uit 2011, die heeft geresulteerd in de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken. Daarin zijn tevens de maatregelen uit het actieplan op hun toereikendheid onderzocht. Geconcludeerd is dat er ook met de gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van de studie uit 2011 geen nieuwe knelpunten ontstaan. Wel is voor een aantal kruispunten een aanpassing van de te nemen maatregelen nodig.

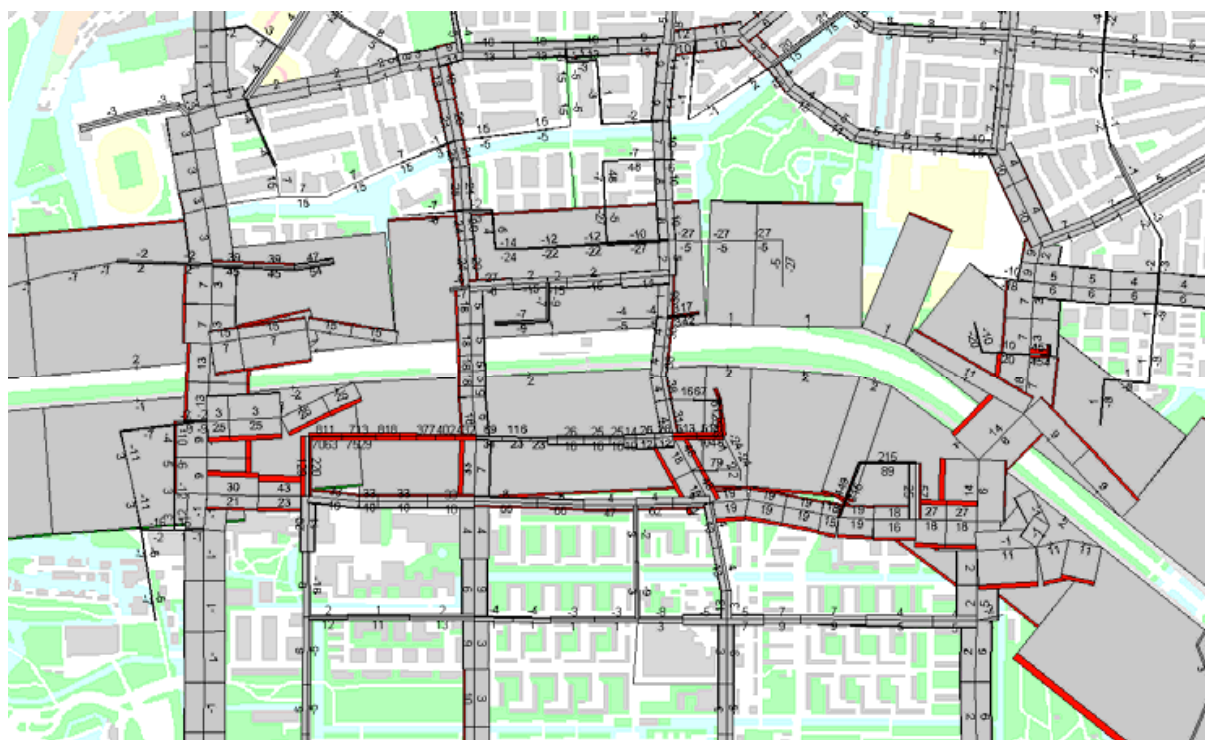
In de hierna volgende paragraaf wordt de hierboven kort aangegeven programmatische aanpak meer uitgebreid behandeld. De hiervoor genoemde volgorde van de verschillende onderzoeken en de samenhang ertussen is voor een goed begrip van groot belang. Achtereenvolgens komen de Verkeersstudie MER Zuidas – de Flanken, de Verkeersstudie Zuidas 2011 en het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken 2011, en de Verkeersstudie Zuidas 2013 Zuidas Flanken aan bod.

In de overige paragrafen wordt ingegaan op andere verkeerderelateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer en langzaam verkeer.

6.2 Autoverkeer

6.2.1 Effect op verkeersintensiteiten op het wegennet

De effecten van de ontwikkeling van modelvariant 2 zoals onderzocht in het MER op de verkeersbelasting van het wegennet kunnen worden gevisualiseerd met zogenaamde verschilplots. Voor modelvariant 2 zijn deze gemaakt voor de avondspits. De verschilplots laten het verschil zien met de referentiesituatie, uitgedrukt in percentages. Rode kleuren duiden op een toename in vergelijking met de referentiesituatie.



Figuur 8: effect van de ontwikkelingen op de verkeersbelasting van de wegen voor modelvariant 2. Per wegvak en rijrichting is een balk opgenomen. De breedte van de grijze balk correspondeert met de verkeersintensiteit, de gekleurde rand van de balk correspondeert met het effect van de ontwikkeling in vergelijking met de referentiesituatie: rood is toename, groen is afname. Hoe breder de rand, hoe groter het verschil met de referentiesituatie

De ontwikkeling conform modelvariant 2 heeft vooral effect op de belasting van het wegennet ten zuiden van de A10. De beide uiteinden van de De Boelelaan, de aansluitende wegen (Amstelveenseweg en Europaboulevard), de Beethovenstraat (tussen Gustav Mahlerlaan en de De Boelelaan) en de aansluitingen op de A10 laten het grootste effect zien. Ten noorden van de A10 (richting Amsterdam-Centrum) is het effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten beperkt.

Ontwikkeling van modelvariant 2 in vergelijking met de referentiesituatie leert dat de verkeersintensiteiten weliswaar toenemen, maar dat dit relatief beperkt blijft gezien de grote schaal van de ontwikkeling. Dit heeft te maken met het verschuiven van de modal split in het voordeel van het OV, dus de toename van het aantal bewegingen neemt vooral in die sector significanter toe.

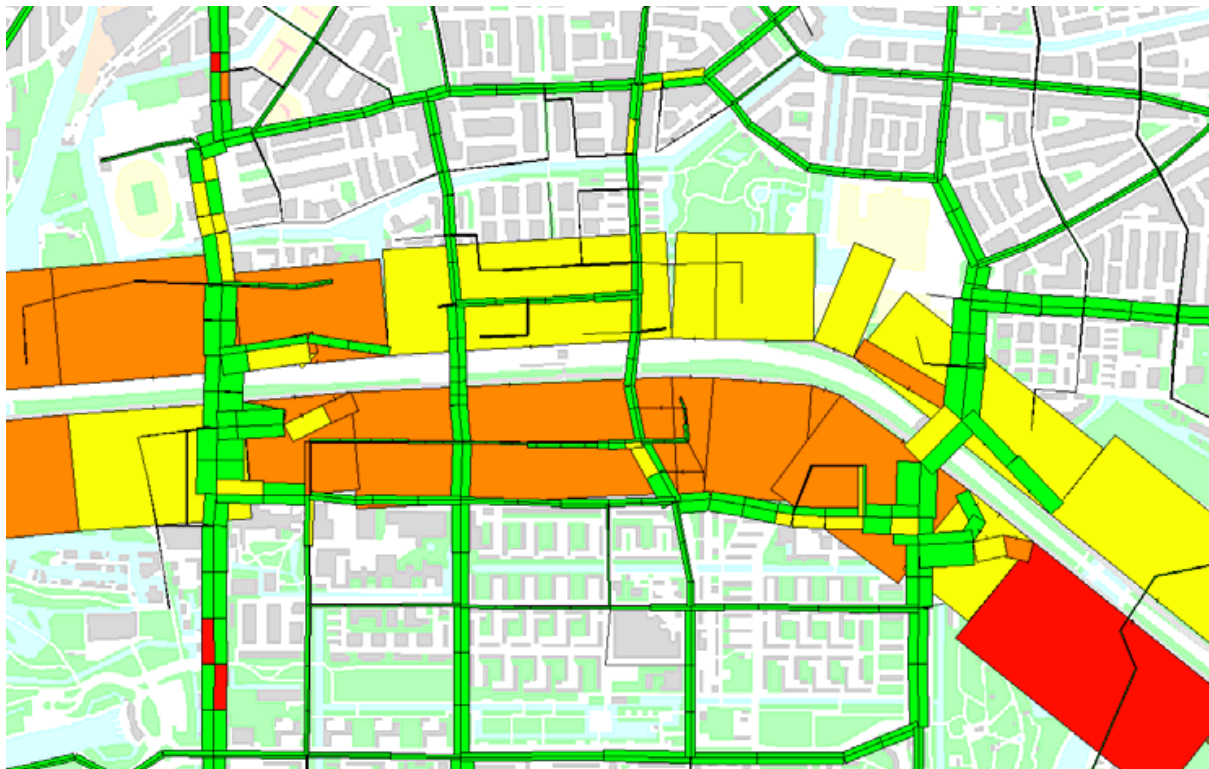
De toenames op de A10 - zuid zijn voor het westelijke en centrale deel verwaarloosbaar klein (< 2.000

mvt/etmaal). Voor het oostelijke gedeelte van de A10 - zuid langs de plangebieden geldt een maximale toename van circa 5.000 mvt/etmaal. Procentueel gezien is dit 'slechts' een toename van 2%. De procentuele toename van het verkeer op de toe- en afritten van de A10 blijft op alle punten onder de 20%. Bij de SAoost - afrit zuid is door herverdeling van de verkeersstromen sprake van een lichte procentuele afname van het verkeer. De procentuele toename van het verkeer is het grootst op de De Boelelaan en de Beethovenstraat (ten zuiden van de A10).

6.2.2 Effect op de verkeersafwikkeling

Intensiteit / Capaciteit

Een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de verhouding tussen I (intensiteit) en C (capaciteit) op een wegvak. De I/C-verhoudingen zijn in betreffende verkeersstudie bepaald voor de avondspits. I/C-verhoudingen worden uitgedrukt in een getal tussen de 0 en de 1, waarbij een getal dicht bij 1 duidt op een kans op vertraging.



Figuur 9: I/C-verhoudingen 2020 modelvariant 2

In het studiegebied heeft de A10 in de referentiesituatie reeds een hoge I/C-verhouding. Ondanks de relatief kleine toename van de belasting van de A10 is daardoor de I/C-verhouding van de A10 en van enkele toe- en afritten aan de hoge kant. De I/C-verhouding bij de diverse op- en afritten van de A10 verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie. Ook op de A10 in het oostelijke deel is een verschuiving waar te nemen van de I/C-verhouding van oranje naar rood. Dit betreft echter een toename van 0.01 bij de I/C-verhouding voor de A10, waardoor deze net 'omklapt' naar een rode kleur.

Kruispunten

In het stedelijk gebied is de capaciteit van kruisingen over het algemeen meer maatgevend voor de

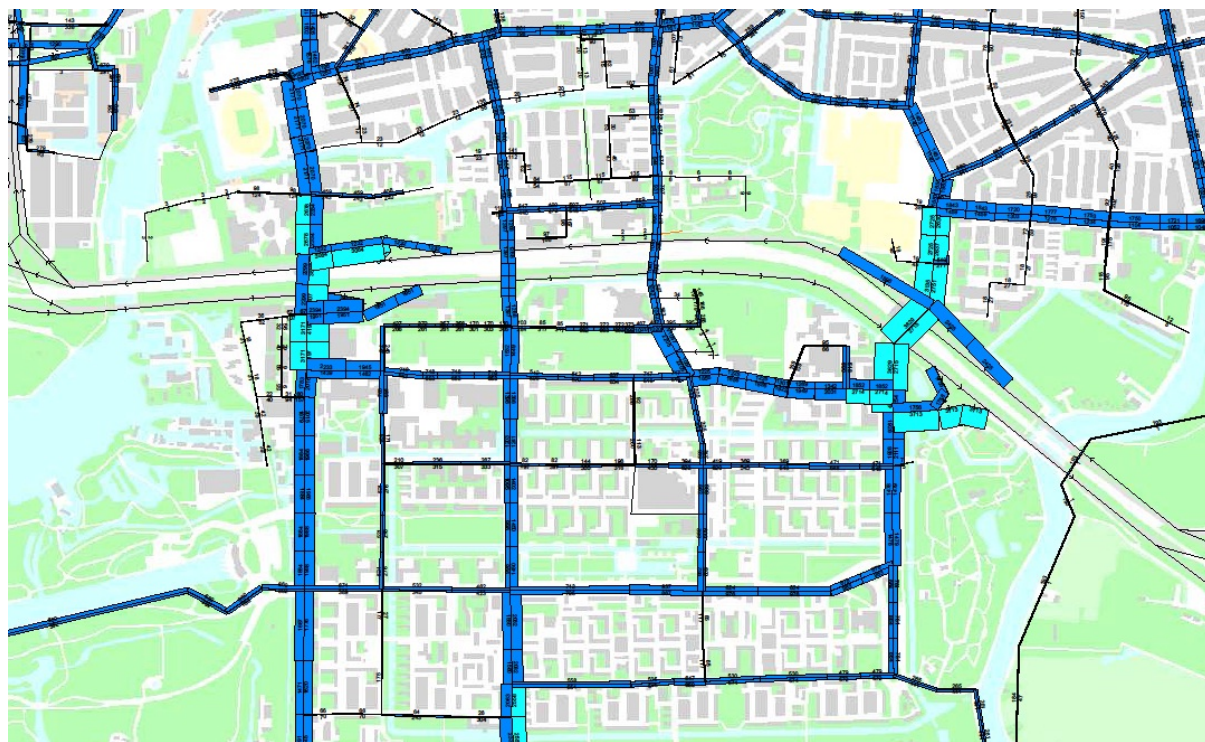
doorstroming van het verkeer dan de capaciteit van de wegvakken. Om deze reden zijn in een kruispuntenanalyse alle relevante kruispunten in de Zuidas beschouwd. Een aantal maatregelen is noodzakelijk.

6.2.3 Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

In het kader van de actualisatie van het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas en ter onderbouwing van de gebiedsontwikkeling van de Zuidas is de Verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlagen) opgesteld. Tevens is een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld dat voorziet in de te nemen maatregelen. Hierin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt.

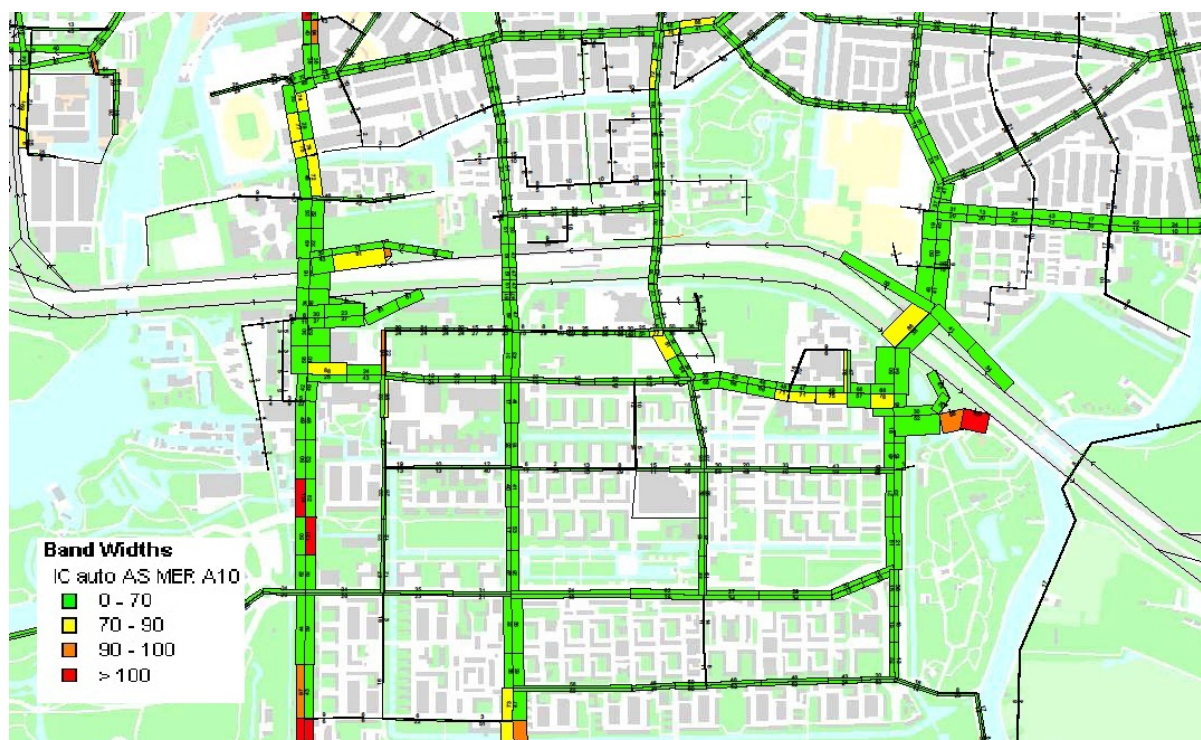
De verkeersstudie Zuidas 2011 is een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER is opgesteld. Beide onderzoeken baseren zich op hetzelfde verkeersmodel, het verkeersmodel Zuidas. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur als gevolg van de vastgoedontwikkeling van de Zuidasflanken. Er zijn twee fases beschouwd: 2015 en het eindbeeld in 2020.

Op onderstaande kaart is de belasting in 2020 van het wegennet in de Zuidas en de directe omgeving in beeld gebracht.



Figuur 10: Verkeerintensiteiten wegennet in 2020

Ook zijn de I/C-waarden weer in beeld gebracht, weergegeven op onderstaande kaart.



Figuur 11: I/C-waarden 2020

Grotendeels komt het beeld overeen met dat wat uit het MER naar voren kwam. Op enkele onderdelen is er sprake van een beperkte verslechtering of verbetering.

In de studie wordt geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moet worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een plan van aanpak vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlagen). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

6.2.4 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven volgde uit de Verkeersstudie Zuidas 2011 een pakket met maatregelen om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen, vastgelegd in het Actieplan weginfrastructuur 2011. De verkeersstudie 2011 is geactualiseerd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken (definitieve versie 10 april 2013, zie bijlagen). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgegaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Ook de aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma als gevolg van marktontwikkelingen is in de actualisatie betrokken.

Evenals de verkeersstudie van 2011 richt onderhavige verkeersstudie zich ook met name op de autobereikbaarheid en de vraag of de infrastructuur van het onderliggend weggennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen. Om de bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen zijn in het Actieplan weginfrastructuur 2011 maatregelen benoemd (vastgesteld in de gemeenteraad in juli 2011). In de nieuwe verkeersstudie is beoordeeld of deze maatregelen nog toereikend en/of noodzakelijk zijn. In de nieuwe verkeersstudie zijn de

voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden als reeds genomen betrokken.

Het ruimtelijke programma zoals dat voorzien is in Zuidas wordt gefaseerd ontwikkeld. Het is dan ook gefaseerd opgenomen in het statische Verkeersmodel Zuidas. De fasering is, in vierkante meters, opgenomen in onderstaande tabel:

Functie	2012	2015	2020	2023	2030
Voorzieningen (in m ²)	865.019	970.319	1.081.586	1.219.818	1.239.884
Kantoor (in m ²)	727.961	820.061	909.208	1.073.878	1.129.103
Wonen (in m ²)	93.602	134.992	306.662	430.812	731.937
Totaal (in m ²)	1.686.582	1.925.372	2.297.456	2.724.508	3.100.924

Ten opzichte van het programma dat is doorgerekend in het kader van de MER Zuidas Flanken is er sprake van een afname van het programma met circa 1,0 miljoen vierkante meter b.v.o. in het eindbeeld van de studie. Dit deel van het programma is deels komen te vervallen dan wel doorgeschoven naar na 2030. In deze studie is desondanks uitgegaan van een zeer optimistisch planningsscenario gegeven het huidige economische klimaat.

Kruispuntberekeningen

In het kader van het MER en het Actieplan weginfrastructuur zijn zoals hiervoor aangegeven eerder uitgebreide kruispuntberekeningen gedaan. In het kader van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken is een analyse op deze berekeningen uitgevoerd om te kijken of de destijds voorgestelde maatregelen nog steeds voldoende zijn om de bereikbaarheid in het gebied te kunnen garanderen.

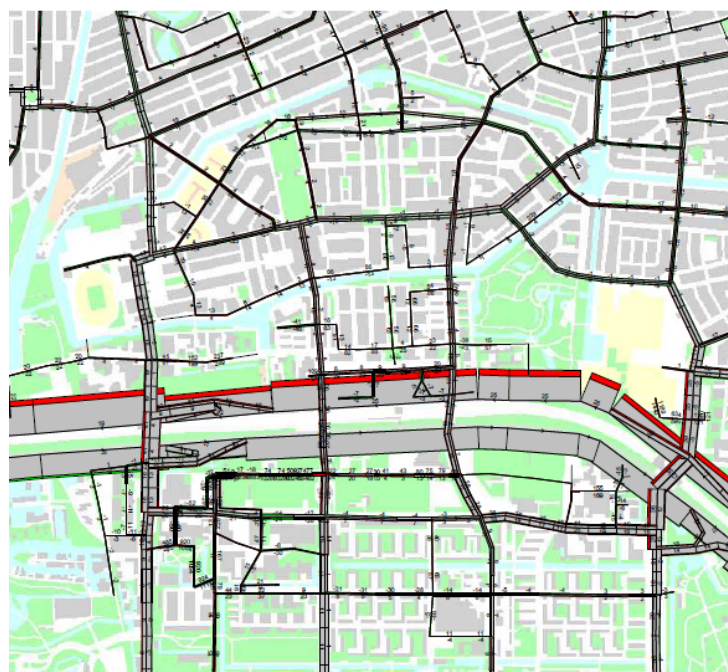
Resultaten

In Zuidas wordt ruimtelijk programma toegevoegd. Daardoor is te verwachten dat het verkeer van en naar Zuidas in zijn totaliteit (auto, OV en fiets) zal toenemen. Dat blijkt ook uit het totaal aantal ritten dat van en naar Zuidas gaat zoals weergegeven in onderstaande tabel. Het aantal ritten neemt ten opzichte van de huidige situatie in zijn totaliteit toe met circa 70%. Deze toename is voor het aandeel auto en het aandeel openbaar vervoer en fiets even groot.

Modaliteit	2012	2023
Openbaar vervoer en fiets	35.886	61.716
Auto	12.608	21.684
Totaal	48.494	83.400

Het aandeel van het openbaar vervoer neemt niet significant toe, maar in absolute zin wel. Er is een aantal zaken dat ervoor zorgt dat mensen het openbaar vervoer prefereren boven de auto. Een voorbeeld daarvan is de reistijd met openbaar vervoer van en naar Zuidas, voor verschillende plaatsen zoals Schiphol en Utrecht. De reistijden nemen in de toekomst vrijwel allemaal af, waar deze voor de auto op deze relaties ongeveer gelijk blijven.

De toename van het ruimtelijke programma in Zuidas zorgt voor meer verkeer dat van en naar het gebied komt. Daarmee zal het relatieve aandeel van verkeer met een herkomst of bestemming in Zuidas toenemen. Dit verkeer, het zogenaamde Zuidas gerelateerd verkeer, is gevisualiseerd in onderstaande figuur (voor een betere leesbaarheid ervan wordt verwezen naar de verkeersstudie).



Hoe lees ik deze figuur?

In de figuur is zijn delen van wegen met een balk weergegeven. De dikte van de balk geeft aan hoeveel verkeer er op dat gedeelte van de weg rijdt. Hoe dikker de balk, hoe meer verkeer. Verder zijn er op deze figuur groene en rode kleuren te zien. Waar er een deel van de balk in groen is weergegeven wil dat zeggen dat er op dit gedeelte van de weg minder verkeer rijdt in 2023 dan in 2012. Voor rood geldt dat er *meer* verkeer rijdt in 2023. De getallen die bij de balken zijn weergegeven zijn percentages. Deze geven aan met hoeveel procent het verkeer toe- of afneemt ten opzichte van 2012.

Uit deze figuur is op te maken dat het relatieve aandeel van Zuidas gerelateerd verkeer op de wegen in Zuidas toeneemt. Onderzocht is waar zich knelpunten kunnen gaan voordoen, en in hoeverre de in het Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011 opgenomen maatregelen afdoende zijn.

In deze afbeelding wordt ook het Rijkswegennet (A10) getoond. Hier worden uitdrukkelijk geen

uitspraken over gedaan in de studie. Het statisch Verkeersmodel Zuidas doet alleen uitspraken over het Amsterdamse wegennet.

Geconstateerd is dat er ten opzichte van de in het actieplan gesignaleerde te verwachten knelpunten zich naar verwachting geen nieuwe knelpuntlocaties zullen gaan voordoen. De meeste in het actieplan opgenomen maatregelen blijken bovendien nog altijd afdoende. Op een drietal locaties ontstaan er, wanneer er geen (ten opzichte van het actieplan aangepaste) maatregelen worden genomen, problemen met de doorstroming in modeljaar 2023:

- De Boelelaan – Van der Boechorststraat – Gustav Mahlerlaan;
- De Boelelaan – Van Leijenberghlaan – Beethovenstraat;
- De Boelelaan – Europaboulevard – op/afrit A10.

In de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken worden concrete maatregelen voorgesteld.

Dynamisch model

De getallen uit het statische Verkeersmodel Zuidas zijn vervolgens ingebracht in een zogenaamd dynamisch verkeersmodel. Waar een statisch model enkel aantallen voertuigen per wegvak kan tonen laat een dynamisch verkeersmodel individuele voertuigen zien door de hele Zuidas. De individuele voertuigen, maar ook fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer bewegen zich over het netwerk in dit model. Bovendien wordt het individuele gedrag van de bestuurder nagebootst. Daarnaast houdt het dynamische verkeersmodel rekening met zaken als de verkeerslichtenregelingen en voorrangsregels. Een dynamisch verkeersmodel is daardoor, meer exact dan een statisch model, in staat het feitelijke gebruik van de weg te laten zien. Ten opzichte van de kruispuntberekeningen is een dynamisch verkeersmodel in staat de samenhang tussen de verschillende kruispunten in beeld te brengen. In het dynamisch verkeersmodel wordt dus gekeken naar de kruispunten als onderdeel van een geheel. Dynamisch is ten behoeve van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken een tweetal jaren doorgerekend, namelijk 2012 en 2023.

Uit de resultaten van het dynamisch verkeersmodel blijkt in grote lijnen dat die maatregelen effectief zijn en dat de reistijden in de 2012 en 2023 op het onderliggend wegennet vergelijkbaar zijn. Uit de resultaten blijkt tevens dat de doorstromingsmogelijkheden op de (opritten van de) A10 grote effecten hebben op het onderliggend wegennet. Indien de doorstroming op de (opritten van de) A10 beperkt is, leidt dit tot een toename van de reistijd op de toe leidende wegen van de Zuidas naar de A10.

Conclusie

Zoals ook reeds uit eerdere onderzoeken bleek zal het in de toekomst drukker worden op de Zuidas. Het gebruik van alle vervoersmodaliteiten neemt toe. De verhouding tussen de vervoerwijzen blijft gelijk. De bereikbaarheid van de Zuidas blijkt zonder maatregelen bij de huidige infrastructuur plaatselijk in de knel te komen. Om dit het hoofd te bieden is een aanvullend maatregelpakket voorgesteld. De maatregelen concentreren zich op de kruispunten welke ook eerder in het Actieplan weginfrastructuur als potentiële knelpunten werden benoemd. Het gaat om aanpassingen op de reeds eerder voorgestelde maatregelen. Er zijn geen nieuwe, Zuidasgerelateerde potentiële knelpunten gesignaleerd.

6.2.5 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven is medio 2012 de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen gemeente en bedrijfsleven. Aanleiding voor de samenwerking is het besef dat zowel de verdere ontwikkeling van de Zuidas als ook het behoud van een optimale bereikbaarheid van het gebied een gezamenlijk belang is, met ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Zuidas is dé internationale toplocatie van Nederland, een grootstedelijk duurzaam centrumgebied dat ook de komende decennia nog volop in ontwikkeling is. Doel van de ontwikkeling van Zuidas is de internationale concurrentiepositie van Nederland en Amsterdam verder te versterken, en de bestaande kwaliteit van een uniek gemengd stedelijk gebied te behouden en te versterken. De keuze voor de verdere ontwikkeling is mede bepaald door de zeer goede multimodale bereikbaarheid van Zuidas. Het behoud van deze bereikbaarheid op basis van alle modaliteiten is essentieel en hangt samen met de aard van de locatie: een hoog stedelijk centrummilieu, waar door alle ontwikkelingen die in het gebied plaats vinden steeds meer mensen gebruik van zullen maken.

Het is evident dat er een spanning bestaat tussen de optimale bereikbaarheid en een verdere succesvolle duurzame ontwikkeling van Zuidas. Er kan niet volstaan worden met slechts het nemen van verkeerskundige maatregelen. Om de bereikbaarheid van het gebied via verschillende modaliteiten ook in de komende jaren te behouden en waar mogelijk te verbeteren, is inzet van alle stakeholders nodig. Immers zij kunnen invloed uitoefenen op de mobiliteit van gebruikers. Om dat efficiënt en effectief te kunnen doen is een nauwe samenwerking noodzakelijk. Een en ander heeft geresulteerd in een convenant tussen bedrijfsleven en overheid.

Middels het Convenant Bereikbaarheid Zuidas verplichten partijen verplichten zich tot een actieve inzet in de bereikbaarheidsopgave van Zuidas, en spreken elkaar aan op elkaars verantwoordelijkheden. De primaire doelstelling van het convenant is om de bereikbaarheid van Zuidas zoveel mogelijk te waarborgen en waar mogelijk te optimaliseren. Als uitgangspunt geldt het verbeteren dan wel behouden van de bereikbaarheid van Zuidas op basis van alle modaliteiten (auto, OV, fiets) op een kwalitatief goede manier.

Voorop staat dat de betrokken partijen zoveel mogelijk samen werken met stakeholders die niet direct bij het convenant aangesloten zijn, maar zich wel inspannen om Zuidas bereikbaar te houden via alle modaliteiten (bv. Stichting Hello Zuidas, Green Business Club ed). Specifiek relevant voor de programmatische aanpak van te verwachten knelpunten is verder dat de Taskforce in overleg elke twee jaar een werkplan opstelt met daarin de maatregelen en acties die in het kader van het convenant ondernomen moeten worden, en monitort regelmatig of dit de bereikbaarheid van Zuidas ten goede komt zodat waar nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

Daarmee wordt aangesloten bij de programmatische aanpak zoals verwoord in het Actieplan weginfrastructuur 2011. Een tijdige signalering van mogelijke nieuwe knelpunten is op deze wijze ook vanuit de zijde van het bedrijfsleven geborgd. Indien daartoe aanleiding bestaat, kan het actieplan daarop worden geactualiseerd.

Stand van zaken infrastructurele aanpassingen

Inmiddels is begonnen met de aanpak van de eerst optredende knelpunten. Het kruispunt Amstelveenseweg - De Boelelaan is aangepast. Voor de op- en afritten naar de A10 vanaf de Amstelveenseweg worden momenteel de ontwerpen opgesteld. De aanpak ervan is voorzien in 2013. Hetzelfde geldt voor de aanpassing van het kruispunt De Boelelaan - Van der Boerhorststraat, en het deel van de De Boelelaan ten westen van de Buitenveldertselaan. Hierbij zal uiteraard rekening worden gehouden met de aanvullende gegevens uit de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken. De maatregelen uit het actieplan welke zijn voorzien aan de oostzijde van de Zuidas worden vanaf 2014 uitgevoerd.

6.2.6 Parkeren

Parkeren in Kenniskwartier

Om alle voorzieningen in de Zuidas goed bereikbaar te houden is het noodzakelijk om, naast goede

voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer, het aantal autoverplaatsingen zo beperkt mogelijk te houden. Dit geldt vooral voor Kenniskwartier, omdat via dit gebied een deel van de Zuidas wordt ontsloten richting de A10. Een strikt parkeerbeleid draagt bij aan het beperken van het aantal autoverplaatsingen.

Het parkeren in Kenniskwartier wordt overeenkomstig het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier grotendeels in parkeergarages opgelost. Op de hoofdstructuur (o.a. de De Boelelaan) wordt geen straatparkeren toegepast. Wel worden afzetplaatsen mogelijk gemaakt. Een nader te bepalen gedeelte van het aantal parkeerplaatsen wordt openbaar toegankelijk. De wijze van exploitatie wordt nog nader uitgewerkt. Om het plangebied ook voor minder validen een aantrekkelijke locatie te laten zijn, worden voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd, zowel in de openbare ruimte als in de parkeergarages.

De parkeergarages worden zo min mogelijk direct aangesloten op de hoofdverkeersstructuur, zodat de doorstroming niet wordt belemmerd en er geen kruisende bewegingen zijn over de belangrijkste fietspaden.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft bij het vaststellen van de Visie Zuidas 2009 de ambitie vastgesteld om het parkeerareaal in de Zuidas met 20% gefaseerd te reduceren. Nader onderzoek moet uitwijzen of en op welke wijze dit mogelijk te maken is. Dit zal niet per deelproject maar Zuidasbreed bekeken worden. Voorlopig wordt voor het Kenniskwartier aangehouden dat ten opzichte van de rekeneenheden een vermindering van 26 procent van het aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd.

Parkeerbilans VU

Voor wat betreft de parkeernormering gelden verder de uitgangspunten van Zuidas (Visie Zuidas, 2009) volgens de vastgestelde Nota parkeernormen uit 2001 (zie paragraaf 3.4.4). Voor het gehele Kenniskwartier (waar het bestemmingsplangebied onderdeel van uitmaakt) is een totale parkeerbilans opgesteld waarbij de hiervoor omschreven parkeernormering is betrokken (Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier). Met de parkeerbilans voor het gehele Kenniskwartier wordt voorzien in de bestuurlijk gewenste reductie van het totaal aantal parkeerplaatsen met 20%.

Ten behoeve van de Vrije Universiteit is er, gelet op het eindprogramma, bepaald dat er 3.000 parkeerplaatsen mogen komen (dat is inclusief bestaande of te herplaatsen parkeergelegenheid), ten behoeve van een totaal VU-programma van 510.000 m² bvo, waarvan 95.000 m² bvo wonen.

Uitgaande van een parkeernorm van 1,25 pp per woning van 125 m² zullen 950 parkeerplaatsen worden benut ten behoeve van de woonfunctie. Het resterend aantal parkeerplaatsen kan één op één worden toegerekend aan de VU-functies. Dat komt neer op een parkeernorm van ca. 1:200 m² bvo voor VU-functies.

Parkeren plangebied Kenniskwartier Zuid, eerste fase

Voorliggend bestemmingsplan voorziet met een parkeercapaciteit van 750 parkeerplaatsen in de realisatie van een deel van de parkeerbehoefte die samenhangt met de realisatie van de eerste fase-ontwikkeling. De 750 parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de binnen het plangebied voorziene functies, maar ook voor de buiten het plangebied gelegen campusfuncties.

De capaciteit waarin met de te realiseren parkeerkelder wordt voorzien dient ter vervanging van de bestaande parkeerruimte op maaiveld. Als gevolg van de voorgenomen planontwikkeling zullen deze ca. 350 parkeerplaatsen verdwijnen. Ook elders op het campusterrein zijn parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig. Het betreft ongeveer 130 parkeerplaatsen. De VU wenst de campus autoluw te maken, en in dat kader ook deze parkeerplaatsen weg te halen. In zijn totaliteit verdwijnen er dus 480

parkeerplaatsen, waarvoor middels voorliggend bestemmingsplan maximaal 750 parkeerplaatsen terugkomen.

Aanvullend verkeersonderzoek vanwege parkeerprogramma

In het ontwerp bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen werd nog uitgegaan van een totaal aantal parkeerplaatsen van 450. Op verzoek van de VU is dit omhoog gebracht naar 750 parkeerplaatsen. In de verkeersstudies waaraan in de voorafgaande paragrafen aandacht is besteed (o.a. de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken) is wel reeds met dat aantal parkeerplaatsen rekening gehouden. Met een groter aantal parkeerplaatsen op onderhavige locatie met ontsluiting via de Van der Boechorststraat, is sprake van een andere configuratie van de ontsluiting. Onderzocht is of dit effect heeft op de intensiteiten op wegvakken en kruispunten nabij het VU-terrein (Aanvullend verkeersonderzoek bestemmingsplan VU, 14 maart 2013, zie bijlagen). Het volgende is geconcludeerd.

Het toekomstig ontwerp van het kruispunt Van der Boechorststraat – De Boelelaan, zoals is opgenomen in het Actieplan Weginfrastructuur 2011, voldoet ook bij de door de gewijzigde ontsluiting van het VU-terrein gewijzigde prognoses voor 2023. Voor de avondspits is bij de betreffende profielconfiguratie een starre regeling met een cyclustijd van 90 seconden mogelijk; de capaciteit van het profiel voor dit kruispunt uit het Actieplan Weginfrastructuur 2011 is hiermee dus voldoende.

De westelijke ontsluiting van de VU aan de Van der Boechorststraat hoeft niet te worden geregeld, maar in de Van der Boechorststraat dient wel een linksafvak te worden aangelegd om de linksafstroom naar de parkeergarage in de ochtendspits goed te faciliteren. Op basis van de geprognosticeerde intensiteiten is de benodigde lengte van het opstelvak voor linksaf 45 meter.

Bij de uitvoering van de reconstructie van de Van der Boechorststraat zal het gegeven advies worden meegenomen.

6.3 Openbaar vervoer

Zoals ook in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier staat aangegeven is het plangebied uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer. Station Zuid, waar bus, tram, metro, trein en in de toekomst hogesnelheidslijn bij elkaar komen, ligt op loopafstand van het plangebied. Eveneens is het metrostation Amstelveenseweg nabij en hebben tramlijn 16 en 24 een halte in het gebied Kenniskwartier, evenals diverse buslijnen.

6.4 Langzaam verkeer

De verschillende functies in Kenniskwartier zijn goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers, zowel vanuit het centrum van Amsterdam als vanaf de nabijgelegen stations Zuid en Amstelveenseweg. Door de in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier voorziene uitbreiding van de universiteit en de bouw van een groot aantal woningen zal het aantal voetgangers en fietsers sterk toenemen. In het ontwerp van de infrastructuur wordt daarom rekening gehouden worden met deze grote stromen. Voor de fietsers vertaalt dit zich in voldoende brede fietspaden, voldoende opstelruimte bij kruispunten, zo kort mogelijke wachttijden bij verkeerslichten en voldoende fietsparkeerplaatsen. Via de De Boelelaan, Amstelveenseweg en de Parnassusweg / Buitenveldertselaan zullen de meeste fietsers hun bestemming in Kenniskwartier bereiken.

6.5 Conclusie

Uit zowel het onderzoek dat is gedaan in het kader van het MER als uit nader onderzoek is gebleken dat op termijn, als gevolg van de totale Zuidas-ontwikkeling, een aantal infrastructurele knelpunten zal ontstaan. Het programma dat middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt maakt onderdeel uit van het flankenprogramma, en draagt daarmee dus bij aan het ontstaan van de knelpunten. De knelpunten zelf liggen niet in het plangebied. Het tijdig oplossen van de knelpunten is echter wel essentieel.

Om hieraan concreet uitvoering te geven is inmiddels een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld dat voorziet in de te nemen maatregelen. Hierin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

7.2 Toetsingskader

7.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door de burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen gedeputeerde staten). Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a, lid 6, Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" (artikel 40 Wgh). Dit zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit milieubeheer, de zogenaamde grote lawaaimakers. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

In het bestemmingsplan worden geen inrichtingen mogelijk gemaakt die vallen onder het Inrichtingen en

Vergunningenbesluit.

Wel is in de nabij het plangebied een aantal bedrijfsonderdelen aanwezig met een zekere mate van geluidsbelasting. Daarbij moet met name worden gedacht aan de energiecentrale. Voor zover voorliggend bestemmingsplan geluidgevoelige functies mogelijk maakt die onderdeel uitmaken van de inrichting VU in de zin van de Wet milieubeheer (Wabo), hoeft niet te worden getoetst aan milieuhinder van de energiecentrale. Het betreft met name de onderwijsvoorzieningen. Maatregelen en positionering van geluidgevoelige functies kunnen door in dit geval de VU zelf worden genomen en bepaald. De functies van hotel en extended stay (waarvoor een bepaalde maximale verblijfsduur geldt) zijn geen geluidgevoelige functie. Voor zover er in studentenhuisvesting wordt voorzien zonder een daaraan gekoppeld een verblijfsduur zoals bij extended stay, dan is wel sprake van een geluidgevoelige functie.

Overigens moet alle geluidgevoelige functies wel worden getoetst aan het wegverkeersgeluid (zie paragraaf 7.2.3). In paragraaf 7.3 wordt ingegaan op de toetsing.

7.2.3 Wegverkeersgeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

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

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

Tabel 1: Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

a. buitenstedelijk gebied: gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend (zie paragraaf 7.2.5).

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de bouwaanvraag.

Tabel 2: Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48	buitenstedelijk: 53	binnenstedelijk: 63
Andere geluidsgevoelige gebouwen	48	buitenstedelijk: 53	binnenstedelijk: 63

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

Geluidsgevoelige gebouwen

Overeenkomstig de Wet geluidhinder wordt (naast wonen) onder geluidsgevoelige gebouwen, anders dan woningen, verstaan:

1. onderwijsgebouwen;
2. ziekenhuizen en verpleeghuizen;
3. bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder 2.

Delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw.

7.2.4 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

Tabel 3 Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55	68
Onderwijsgebouwen ^a	53	68

Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	53	68
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	53	68

a. delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen

c. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleurerdagverblijven

7.2.5 Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid geluidgevoelige gebouwen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel. De geluidwaarde binnen de bebouwing (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm.

In het Amsterdamse geluidbeleid (november 2007) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Woningen met een dove gevel of een geluidwerende gevel dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Dit geldt niet voor andere geluidgevoelige bebouwing.

7.2.6 Cumulatie

Bij blootstelling aan verschillende geluidbronnen tegelijk (bijv. spoor en weg) moeten de bronnen eerst bij elkaar worden opgeteld voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld. De Wet geluidhinder geeft voor een dergelijk cumulatieve geluidbelasting geen aparte grenswaarden en evenmin een standaard toetsingsmethode. Wel moet worden gemotiveerd op welke wijze het bevoegd gezag rekening houdt met deze samenloop. Overigens speelt het vraagstuk van de cumulatieve geluidbelasting alleen als er voor één of meer van de geluidbronnen een ontheffing wordt gevraagd. Dus als een woning zich in de invloedssfeer bevindt van twee wegen, die elk onder de voorkeursgrenswaarde blijven, dan bestaat er geen plicht tot cumulatie.

7.3 Resultaten onderzoeken

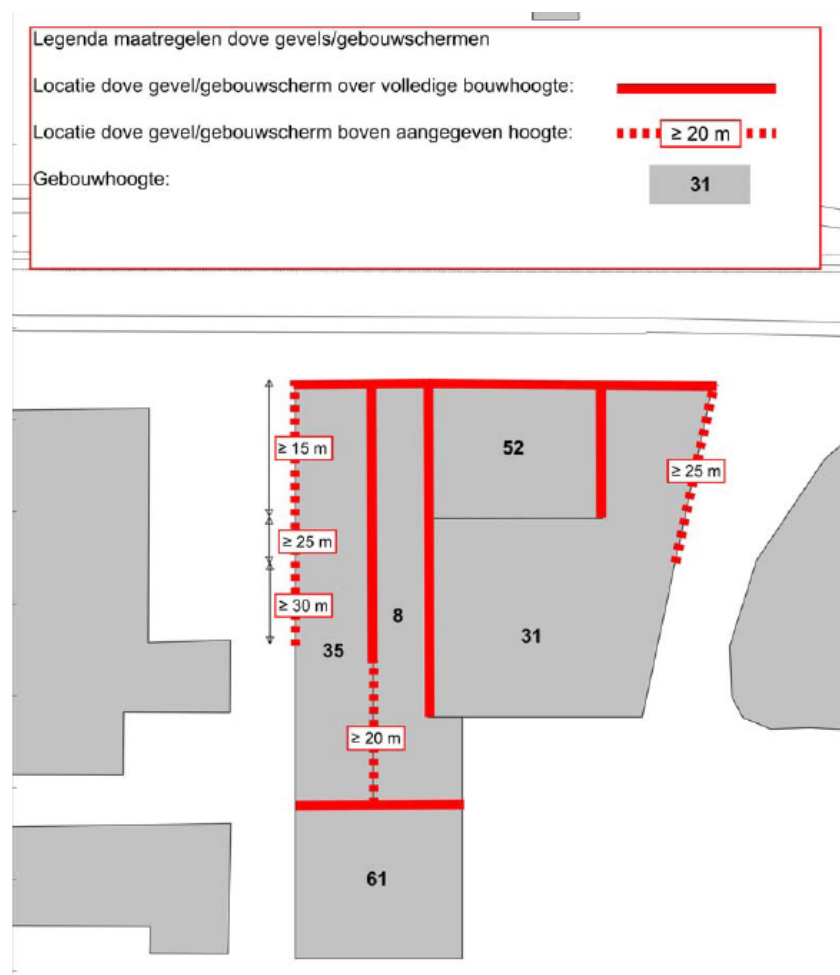
Middels voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in het realiseren van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen: onderwijs en wonen. In verband daarmee is akoestisch onderzoek uitgevoerd (Notitie 20121121-07 Bestemmingsplan Vrije Universiteit, Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en bedrijfsgeluid VU, 6 november 2012, zie bijlagen).

De locaties van de toekomstige geluidgevoelige functies zijn krachtens de Wet geluidhinder gelegen binnen de geluidzones van wegen en spoorwegen. Om die reden dienen de geluidbelastingen ter plaatse van de eventuele toekomstige geluidgevoelige functies inzichtelijk te worden gemaakt. De nieuwe onderwijsgebouwen Alliantie en NU.VU maken deel uit van de inrichting VU, de nieuwe woontoren niet. Het bedrijfsgeluid dat afkomstig is van de inrichting VU is in het onderzoek betrokken.

In het onderzoek zijn de verschillende deelplannen waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet afzonderlijk van elkaar onderzocht. Dit brengt het worst case scenario per afzonderlijk plan in beeld. In werkelijkheid zal er als gevolg van een gefaseerde ontwikkeling voor onderdelen van het plan sprake zijn van een minder geluidsbelaste situatie, vanwege de afscherpende werking van (dan) reeds gerealiseerde bebouwing.

Wegverkeers- en spoorweglawaai

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor wat betreft het wegverkeerslawaai uitsluitend de maximale ontheffingswaarden vanwege de A10 worden overschreden. Op figuur 12 zijn die gevelzijden aangegeven waar daarvan sprake is. Aan de betreffende zullen, indien daar daadwerkelijk geluidgevoelige ruimten worden gesitueerd, dove gevels of vliesgevels moeten worden toegepast. Dit is middels de planregels geregeld. Afhankelijk van de fasering, of situering van niet-geluidgevoelige ruimten, kan van die verplichting worden afgeweken (zie voor een meer uitgebreide toelichting paragraaf 15.4).



Figuur 12: Globaal overzicht dove gevels (rood) vanwege geluid afkomstig van de A10

Vanwege de binnenstedelijke wegen vindt er geen overschrijding plaats van de maximale ontheffingswaarden. Wel is op een aantal gevels sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarden. Daarvoor kunnen hogere waarden worden vastgesteld (zie paragraaf 7.2.5). Hetzelfde geldt voor het spoorweglawaai. overigens dient daarbij wel rekening te worden gehouden met

de gecumuleerde geluidsbelasting (zie verderop in deze paragraaf).

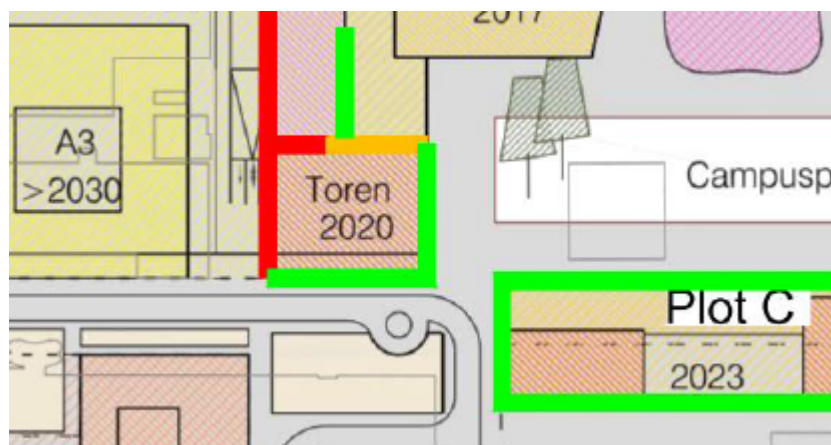
Industrielawaai

Voor zover er in de planregels uitsluitend wordt voorzien in onderwijsfuncties, behoren de voorziene gebouwen tot de inrichting van de VU. Het gaat om de voorziene onderwijsgebouwen Alliantie en NU.VU. Voor deze gebouwen hoeven geen geluidvoorschriften vanwege het bedrijfsgeluid VU te worden opgesteld. Wel wordt uit kwalitatief oogpunt geadviseerd om ten aanzien van het bedrijfsgeluid geluidniveaus binnen geluidgevoelige ruimten te realiseren, die voldoen aan het Bouwbesluit. Daarbij moet tevens bekeken worden of de daaruit voortkomende geluidbeperkende gevelmaatregelen eveneens voldoen aan de geluidwerende eisen met betrekking tot andere geluidsoorten (wegverkeer, spoorverkeer).

Middels de planregels wordt voor een deel van het plangebied tevens voorzien in een woongebouw. Dit woongebouw is geen onderdeel van de inrichting VU. Ter plaatse van de gevels moet worden voldaan aan de geluidgrenswaarde 50 dB(A) etmaalwaarde, of 55 dB(A) na bestuurlijke afweging.

Er is onderzoek gedaan naar de geluidbelastingen vanwege het bedrijfsgeluid van VU. In dit onderzoek is rekening gehouden met geluidbeperkende maatregelen aan het Energiecentrum (E.C., direct ten westen van de gebouwen Alliantie/Torengedouw) en aan klimaatinstallaties van VU-gebouwen in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag (revisie) ten behoeve van de VU. Daarnaast is rekening gehouden met het komen te vervallen cq. het aanvullend reduceren van een aantal geluidrelevante geluidbronnen van de E.C.

In figuur 13 is aangegeven waar dan zal worden voldaan aan de geluidgrenswaarde 50 dB(A) etmaalwaarde (groen), waar de geluidswaarde onder de geluidgrenswaarde 55 dB(A) etmaalwaarde blijft, (oranje/bruin) en waar de ook na maatregelen sprake zal zijn van overschrijdingen van de geluidgrenswaarde 55 dB(A) etmaalwaarde (rood).



Figuur 13: Geluidsbelastingen ten gevolge van VU na toepassen van maatregelpakketten

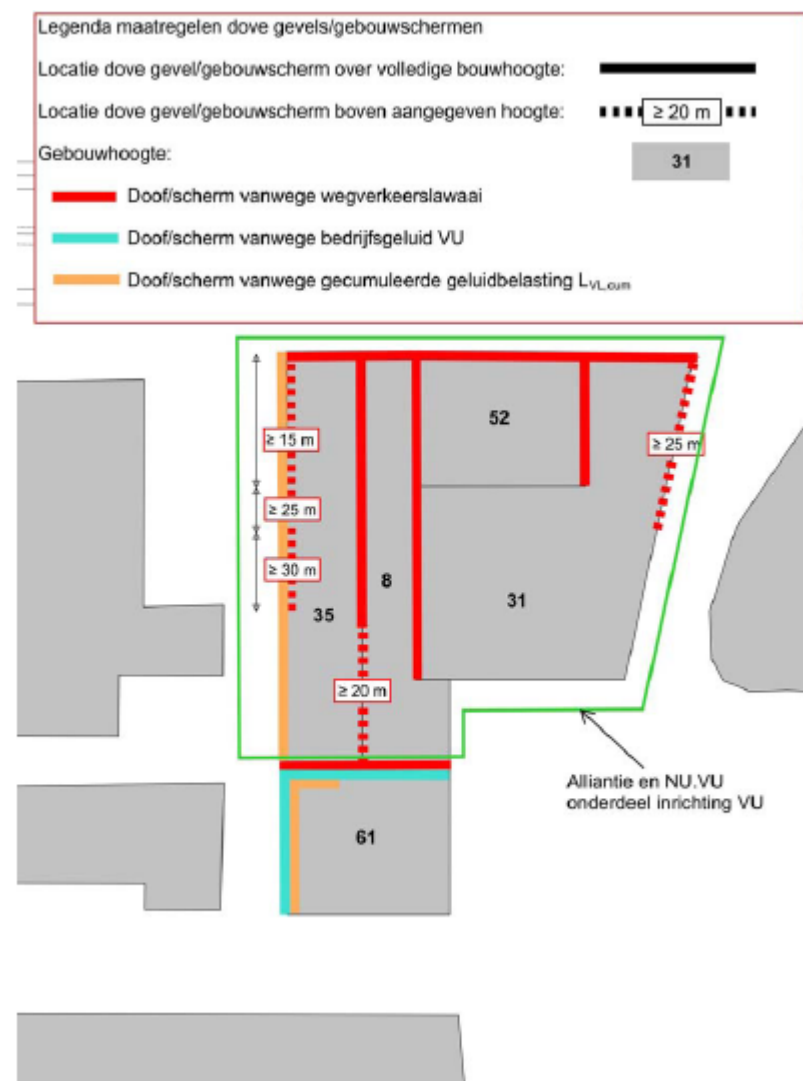
Waar geluidgrenswaarden vanwege bedrijfsgeluid worden overschreden dienen gebouwgebonden schermen te worden toegepast. Dit is in de planregels voorgeschreven middels een voorgeschreven geluidwerend vlies. Daarbij wordt dit niet alleen voorgeschreven voor de in figuur 13 rood aangegeven gevelzijden, maar aan zowel de noord-, west-, als zuidzijde. De reden is dat de maatregelen eerst dienen te zijn genomen, voordat aan de waarden wordt voldaan. Middels een binnenplanse afwijkmogelijkheid is voorzien in het laten vervallen van de eis van een geluidwerend vlies, mits aangetoond wordt dat wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare waarden.

Gelet op het bovenstaande ligt woningbouw op deze locatie in de rede, waarbij indien de geluidbelasting vanwege de inrichting voor het universiteitscomplex niet meer bedraagt dan 55 dB(A) etmaalwaarde, de eis van een geluidwerend vlies vanwege het bedrijfsgeluid kan vervallen.

Gecumuleerde geluidsbelastingen

Indien voor locaties overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden vanwege meer dan een geluidbron optreden, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden van 63 dB.

Overschrijdingen van de grenswaarde van 66 dB vinden op verschillende locaties plaats. De overschrijdingen vinden soms plaats op locaties waar ook vanuit andere geluidsbeoordelingen al te hoge geluidbelastingen optreden: wegverkeerslawaai A10 of bedrijfsgeluid VU. Een en ander is op figuur 14 aangegeven.



Figuur 14: Globaal overzicht dove gevels vanwege de A10, het bedrijfsgeluid VU of de gecumuleerde

geluidbelasting LVL,cum

In de juridische regeling van dit bestemmingsplan is ook met de gecumuleerde belasting rekening gehouden. Daar waar de gecumuleerde geluidsbelasting hoger komt te liggen dan 66 dB zijn, voor zover dit niet reeds het geval was vanwege het wegverkeerslawaai van de A10, eveneens dove- dan wel vliesgevels voorgeschreven.

7.4 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat vanwege een aantal geluidsbronnen de voorkeursgrenswaarden op een aantal gevelzijden wordt overschreden. Daarvoor zullen hogere waarden moeten worden vastgesteld. In een aantal gevallen is bovendien sprake van een overschrijding van de maximale grenswaarden. In die gevallen dient er, voor zover er daadwerkelijke geluidgevoelige ruimten aan die zijde worden gesitueerd, een dove gevel dan wel een vliesgevel te worden toegepast. Voor zover het gaat om een overschrijding van de maximale grenswaarden vanwege industrielawaai bij studentenwoningen, mag uitsluitend een vliesgevel worden gebruikt. Een en ander dient in de juridische regeling te worden voorgeschreven. Dit geldt niet indien er sprake is van extended stay, al dan niet in combinatie met een hotel. Er is in dat geval geen sprake van een geluidgevoelige bestemming.

Gelet op nieuwbouw ten noorden van het plangebied (tussen het plangebied en de A10) en vanwege gefaseerde ontwikkeling zal de situatie naar de toekomst toe echter verbeteren. Ook maatregelen die de VU voornemens is te treffen aan onder andere de energiecentrale dragen daaraan bij. Voor zover blijkt dat als gevolg van een veranderde situatie een dusdanig verbeterde situatie optreedt dat er niet langer noodzaak is tot het verplicht stellen van een dove gevel of een geluidwerend vlies, kan van die verplichting ontheffing worden verleend. Ook dit wordt geregeld in de juridische regeling.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Toetsingskader

8.2.1 Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

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

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

- deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
- deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005

	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m³	2005
--	---	--	------

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

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan (tabel 1).

Tabel 2 Grenswaarden maatgevende stoffen vanaf 1 augustus 2009 in agglomeratie Amsterdam/Haarlem

stof	toetsing van	grenswaarde	Geldig tot
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m³	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m³ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m³	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m³ Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m³	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

Het project Zuidas wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project. De omvang van het project Zuidas, zoals opgenomen, is als volgt:

- Flanken: 1.100.000 m² b.v.o.kantoren en voorzieningen, 700.000 m² b.v.o. woningen (5.600)
- Dok: 600.000 m² b.v.o. kantoren, ca. 500.000 m² b.v.o. woningen (ca. 4.000)

In onderstaande tabel is aangegeven welk programma er voor het project Zuidas deel uitmaakt van het NSL-programma. Tevens is aangegeven over welk nieuw programma sindsdien is besloten, en is een aantal in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen meegenomen (cursief weergegeven). Het gaat om die bestemmingsplannen die reeds in ontwerp ter inzage hebben gelegen of naar verwachting op korte termijn worden ter inzage gelegd.

Gebied:	Functie:	Wonen	Kantoren en voorzieningen
NSL totaal Flanken		700.000	1.100.000
Kop Zuidas		60.000	147.000
Beethoven (AkzoNobel)			16.550
Beethoven (SNL)			12.000
Kenniskwartier Noord West			41.000
Gershwin		169.500	95.720
VUmc (toevoeging)			140.000
<i>Ravel, studentenhuysvesting</i>		<i>40.000</i>	<i>1.000</i>
<i>Beethoven, eerste fase (REST)</i>			<i>17.750</i>
<i>Kenniskwartier Noord</i>		<i>55.000</i>	<i>151.000</i>
<i>Fred. Roeskestraat</i>		<i>20.970</i>	<i>33.310</i>
<i>Kenniskwartier Zuid, eerste fase</i>		<i>19.000</i>	<i>45.500</i>
<i>Mahler</i>		<i>30.000</i>	<i>170.000</i>

RESTPROGRNSL	306.530	232.670
---------------------	----------------	----------------

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een totaalprogramma van maximaal 64.500 m² bvo (exclusief parkeren), waarvan max. 19.000 m² bvo wonen in de vorm van studentenhuisvesting.

Dit volledige programma maakt deel uit van het Zuidas programma zoals dat is aangemeld voor het NSL. Gezien het nog resterend programma voor wonen, kantoren en voorzieningen past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

Als categorieën van gevallen worden aangewezen gebouwen, geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik:

- ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- ten behoeve van kinderopvang;
- als verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;

Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Universitair en ander hoger beroepsonderwijs valt hier niet onder. Het bestemmingsplan maakt geen gevoelige bestemmingen mogelijk.

8.2.4 Actieplan Luchtkwaliteit (maart 2006)

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke orderingsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

8.3 Onderzoeken

In het kader van de m.e.r.-procedure is onderzoek gedaan naar de onderlinge verschillen van de verschillende modelvarianten. In dat onderzoek is uitgegaan van zowel de herontwikkeling van VU als van VUmc. Aangezien het project onderdeel uitmaakt van het NSL zijn de effecten van de verschillende modelvarianten op de luchtkwaliteit berekend voor het jaar 2020. Hieruit is gebleken dat er bij alle onderzochte modelvarianten slechts sprake is van een beperkte toename van de maximale concentratie voor NO₂ en PM₁₀. Wanneer dit wordt bekeken in samenhang met de ontwikkeling van de Zuidasflanken, blijkt er weliswaar sprake te zijn van een grotere toename, maar ook dan wordt voor wat betreft de maximum concentraties ruim binnen de normen gebleven.

8.4 Conclusie

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. In de aanmelding van het project Zuidas voor het NSL is reeds rekening gehouden met de ontwikkelingen van de Vrije Universiteit. Deze zijn in het NSL opgenomen. een nadere toets is niet aan de orde. Reeds op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

Overigens blijkt uit onderzoek dat met betrekking tot luchtkwaliteit in het kader van de m.e.r. is uitgevoerd dat voor de situatie in 2020 met de realisatie van het totale programma, en met ingebrip van het totale Flankenprogramma Zuidas, voldaan wordt aan de geldende normen (zie ook het MER Vrije Universiteit/ Vrije Universiteit medisch centrum).

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan vestiging daarvan via de regels uitsluit.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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

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

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

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

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

Het plangebied ligt buiten de 200 meter van de rijksweg A10. Derhalve valt een stijging van het groepsrisico te verwachten als gevolg van de realisatie van het plan niet te verwachten. Wel is in het plangebied een aardgasleiding aanwezig. Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Beleid externe veiligheid

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

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

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

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

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

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

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

9.2.3 Buisleidingen

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

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

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

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letailiteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

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

9.3 Resultaten onderzoeken

9.3.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft een Zuidasbrede inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico als gevolg van de flankprojecten en de mogelijke maatregelen (Externe veiligheid op de Zuidas, 11 januari 2010, zie bijlagen). Het projectgebied Kenniskwartier, waar voorliggend plan een onderdeel vanuit maakt, is in dat onderzoek betrokken.

In 2009 is door het adviesbureau AVIV een risicoanalyse opgesteld voor de gehele Zuidas (alle flankprojecten). Voor het bepalen van de externe veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid is gebruik gemaakt van dit onderzoek. In de risicoanalyse van AVIV is ervan uitgegaan dat de A10 nog niet ondergronds is aangelegd: dus van het Dijkmodel met de bijbehorende flankbebouwing. Wel is rekening gehouden met de aanleg van de Westrandweg.

Langs de A10 Zuid is geen plaatsgebonden 10^{-6} contour berekend als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zelfs bij een maximale benutting van de gebruikruimte in 2020 is er geen plaatsgebonden 10^{-6} contour aanwezig. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt daarmee geen ruimtelijke belemmeringen op aan de ontwikkeling van de flankprojecten. De realisatie van de programma's van de flankprojecten leidt wel tot een toename van het groepsrisico en tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde ter hoogte van verschillende flankprojecten. Om deze reden zijn richtlijnen opgesteld voor de verantwoording van het groepsrisico. Daarbij zijn maatregelen voorgesteld ter beperking van de risico's en is gekeken naar mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

In het rapport is tot slot een aantal aandachtspunten opgenomen in het kader van externe veiligheid. Het is van belang om deze punten op te nemen in de verantwoording van het groepsrisico voor het

betreffende flankproject. Samengevat zijn dit:

- het voornemen om het vervoer van LPG over de A10 Zuid te verplaatsen naar de Westrandweg door middel van een routeringsbesluit;
- de aanbeveling om de vluchtroutes van gebouwen haaks op de A10 Zuid te oriënteren;
- de toetsing op de bereikbaarheid;
- de algemene bluswatervoorziening;
- de afstemming tussen ontwerpers en brandweer met betrekking tot de bluswatervoorziening in de gebouwen.

9.3.2 Projectsamenhang onderzoek externe veiligheid vanwege A10

In aanvulling op het Zuidasbrede onderzoek is gekeken naar de specifieke gevolgen van de voorgenomen planontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan ("Externe veiligheid Kenniskwartier Zuid, eerste fase, berekening transport gevaarlijke stoffen A10-Zuid", 18 december 2012, zie bijlagen).

Het plaatsgebonden risico langs de A10-Zuid is kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de nieuwbouw.

Het groepsrisico is berekend voor twee situaties:

1. Huidige situatie: huidige invulling plangebied en transport conform plafond Basisnet
2. Toekomstige situatie: toekomstige invulling plangebied en transport conform plafond basisnet

Het groepsrisico is berekend voor de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A10-Zuid. Voor beide rijbanen is het hoogste groepsrisico per kilometervak voor het beschouwde traject groter dan de oriëntatiewaarde. Zowel voor de noordelijke rijbaan als de zuidelijke rijbaan neemt het groepsrisico door het bestemmingsplan niet toe.

9.3.3 Projectsamenhang onderzoek externe veiligheid vanwege gasleiding

In aanvulling op het Zuidasbrede onderzoek is gekeken naar de specifieke gevolgen van de voorgenomen planontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan ("Externe veiligheid Kenniskwartier Zuid, eerste fase, berekening hogedruk aardgasleiding", 18 december 2012, zie bijlagen).

Binnen het bestemmingsplan Kenniskwartier Zuid, eerste fase is gedeeltelijk de hogedruk aardgasleiding '23 bar aansluitleiding VUmC/A'dam' gelegen. Het voornemen bestaat om de ligging van deze leiding aan te passen vanwege de mogelijke verplaatsing van een gasstation. Daarnaast maakt het bestemmingsplan nieuwe bebouwing mogelijk. Zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico zijn daarom berekend voor de huidige en toekomstige situatie. De belangrijkste conclusies naar aanleiding van de resultaten worden in dit hoofdstuk benoemd.

Plaatsgebonden risico

De berekeningen voor aardgasleiding '23 bar aansluitleiding VUmC/A'dam' hebben niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor bestemmingsplan Kenniskwartier Zuid, eerste fase.

Groepsrisico

Het groepsrisico is in de huidige situatie een factor 0.76 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de realisatie van het plangebied Kenniskwartier Zuid eerste fase neemt het groepsrisico toe tot vlak onder de oriëntatiewaarde. De factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde is dan 0.95. Aangezien de toename van het groepsrisico groter is dan 10% en het groepsrisico groter is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde is

Kenniskwartier Zuid, eerste fase (vastgesteld)

een volledige verantwoording noodzakelijk.

9.4 Verantwoording

9.4.1 De Verantwoordingsplicht

Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening. Er moet altijd worden nagegaan of door het treffen van maatregelen niet alsnog aan de oriëntatiewaarde kan worden voldaan of dat de toename van het groepsrisico niet kan worden verminderd. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan dient in overleg met betrokken overheden te worden gestreefd naar een zo laag mogelijk risico uit hoofde van het ALARA-beginsel (As Low As Reasonably Achievable). Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven hoe de diverse factoren zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen zijn afgewogen. Daarbij moet steeds in overleg worden getreden met andere betrokken overheden over de te volgen aanpak. Het is voorgeschreven het bestuur van de regionale brandweer hierbij om advies te vragen. In de motivering bij het betrokken besluit moeten de volgende gegevens worden opgenomen:

Beschrijving huidig en toekomstig GR:

- het groepsrisico;
- indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- een aanduiding van het invloedsgebied;
- de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;
- een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriënterende waarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoersstromen in de toekomst met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico ;
- de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico.

Bronmaatregelen RO-maatregelen:

De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst, met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan.

Beheersbaarheid:

De mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen.

Zelfredzaamheid:

De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

9.4.2 Beschrijving huidig en toekomstig GR

Deze beschrijving is gegeven in de onder paragraaf 9.3 beschreven onderzoeken. Korte tijdshalve wordt hiernaar verwezen.

9.4.3 Bronmaatregelen en RO maatregelen

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het gevaar te beperken. Met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het verbeteren van de omstandigheden.

Te overwegen maatregelen:

1. Niet boven op de gasleiding bouwen.
2. Voorzieningen treffen die de kans op een ongeval met een hoge druk buisleiding in het plangebied verkleinen, zoals markeren en vrijhouden van de leidingstraat en het beschermen van de leiding tegen beschadigingen door graafwerkzaamheden.
3. Werkzaamheden in de omgeving van de buisleiding alleen onder strikte voorwaarden toestaan.

Effectmaatregelen

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalsscenario op het plangebied beperkt kunnen worden.

Te overwegen maatregelen:

- Constructies van gebouwen zodanig uitvoeren dat zij bestand zijn tegen de effecten van hittestraling. Het rapport bouwkundige maatregelen (Bouwkundige maatregelen externe veiligheid; IPO 10; januari 2010) kan hierbij als handreiking gehanteerd worden.
- Onbelemmerde en beschermde vluchtroutes van de risicobronnen af realiseren.
- Mogelijkheden onderzoeken om de indeling van de gebouwen zo uit te voeren dat bescherming kan worden geboden tegen de effecten van de mogelijke scenario's.
- De geplande gebouwen in het plangebied zodanig uitvoeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een giftige wolk. Het rapport bouwkundige maatregelen kan hierbij als handreiking gehanteerd worden.
- Technische voorzieningen aanbrengen waarmee men in het plangebied snel en centraal lucht- en ventilatiesystemen kan uitschakelen en afdichten.

9.4.4 Beheersbaarheid

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

- de bereikbaarheid van het gebied;
- de aanwezige bluswatervoorzieningen;
- de capaciteit om het maatgevende scenario aan te kunnen.

Bereikbaarheid

Bij de mogelijkheden voor zelfredzaamheid is al stilgestaan bij de ontsluiting. Het is aan te bevelen dat een plangebied via twee routes bereikbaar is voor motorvoertuigen. Eén ingang voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en één uitgang voor de vluchtenden om het gebied te verlaten.

Bluswatervoorziening

Kenniskwartier Zuid, eerste fase (vastgesteld)

Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer.

Hulpverleningscapaciteit

Bij een ongeval met een buisleiding waarin aardgas onder hoge druk wordt getransporteerd wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door de fakkelbrand die kan ontstaan. Het aantal mogelijke slachtoffers (gewonden) bepaalt of de brandweer en de geneeskundige hulpverlening in geval van het maatgevende scenario de hulpvraag aankunnen. Opschaling vindt plaats wanneer dit noodzakelijk geacht wordt. Door de realisatie van de flankprojecten, waaronder begrepen de in dit bestemmingsplan aan de orde zijnde ontwikkeling, neemt de hulpvraag bij incidenten toe. Hiermee stijgt ook de kans dat de hulpvraag bij een ongeval met gevaarlijke stoffen het hulpaanbod overschrijdt.

9.4.5 Zelfredzaamheid

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Er wordt niet voorzien in functies ten behoeve van verminderd zelfredzame mensen.

Voldoende bedrijfshulpverleners

Er dienen voldoende bedrijfshulpverleners aanwezig te zijn met voldoende bijgehouden kennis om in het geval van een calamiteit adequaat te kunnen optreden. De gebouwen kunnen dan snel en onafhankelijk van de hulpdiensten geëvacueerd worden.

Gebouwuittgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Indien advisering van de Regionale Brandweer daartoe aanleiding geeft en voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, kunnen aan bouwplannen met betrekking tot de situering van vluchtwegen van de te vestigen bestemmingen nadere eisen worden gesteld ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken. Dit is in de planregels opgenomen.

Gebiedsontsluiting

Het gebied wordt voor de hulpdiensten van meerdere kanten toegankelijk gemaakt. Daartoe zal ook voetgangersgebied zo worden ingericht dat deze toegankelijkheid is gewaarborgd. Hiermee wordt in het maaiveldontwerp rekening gehouden. Voetgangers en fietsers kunnen het gebied op meerdere manieren ontluchten.

9.4.6 Advies Regionale brandweer

De Regionale Brandweer is in de gelegenheid gesteld tot het geven van een advies. Per brief van 7 januari 2013 is dit advies gegeven (zie bijlagen). Samengevat komt dit op het volgende neer:

De kans op een ongeval met een ondergrondse hoge druk aardgasleiding is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. Door de ligging van de hoge druk aardgasleiding in het plangebied Kenniskwartier Zuid en de geplande gebouwen bovenop de leiding zal het plangebied vol worden getroffen door de effecten. De leiding vormt daardoor een gevaar voor de aanwezigen in het plangebied. Bij de

besluitvorming over het bestemmingsplan moet daar rekening mee worden gehouden.

De gevaren voor het plangebied worden veroorzaakt door de grote fakkelbrand die kan ontstaan na een ongeval met de hoge druk aardgasleiding. Een fakkelbrand bij een hoge druk aardgasleiding kan enkele uren duren en verspreidt hitte over een grote afstand. Binnen een gebied van 70 meter zorgt de hittestraling voor dodelijke slachtoffers, gewonden en schade. Bij een ongeval met de hoge druk aardgasleiding kunnen in het plangebied tientallen tot honderden slachtoffers vallen en zal schade ontstaan aan woningen en gebouwen. Het ontstaan van de fakkelbrand is niet of nauwelijks te voorkomen en niet te bestrijden door de brandweer. De gezamenlijke hulpdiensten richten zich voornamelijk op het veiligstellen van het gevarengedebiet, het bestrijden van branden in de omgeving en het helpen van slachtoffers.

De maatregelen die het gevaar beperken en in overweging genomen moeten worden zijn afhankelijk van de indeling van het plangebied. De gevolgen worden bepaald door de ligging van de hoge druk aardgasleiding (mogelijk wordt deze verplaatst) en de locatie en constructie van de bebouwing in Kenniskwartier Zuid. De overige in het advies meegegeven maatregelen hebben vooral betrekking op het verkleinen van de kans en zelfredzaamheid.

Het bevoegde bestuur van de gemeente Amsterdam wordt geadviseerd om:

1. bij het vaststellen van het bestemmingsplan Kenniskwartier Zuid rekening te houden met de genoemde gevaren veroorzaakt door een fakkelbrand in combinatie met de indeling van het plangebied;
2. de mogelijke maatregelen die het gevaar beperken in overweging te nemen;
3. het gevaar dat overblijft na het nemen van maatregelen te betrekken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

9.4.7 Overwegingen

Uit onderzoek is gebleken dat het te ontwikkelen programma op de bestemmingsplanlocatie (als onderdeel van de totale ontwikkeling van Kenniskwartier en Zuidas) in combinatie met de in het plangebied aanwezige hogedruk aardgasleiding leidt tot een toename van het groepsrisico tot vlak onder de oriëntatiewaarde. Aangezien echter de toename groter is dan 10% en het groepsrisico groter is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde is een volledige verantwoording noodzakelijk.

Om deze reden is hierover in voorgaande paragrafen verantwoording afgelegd, waarbij de aspecten zoals beschreven in de Circulaire zijn betrokken. Daarbij is gekeken naar bron- en effectmaatregelen ter beperking van het groepsrisico en naar zelfredzaamheid.

In het kader van het overleg ex art. 3.1.1. Bro heeft met de Regionale Brandweer nadere afstemming plaatsgevonden, en is tevens advies gevraagd met betrekking tot specifiek het aspect externe veiligheid. De adviezen van de regionale brandweer zijn betrokken in het ruimtelijk besluit. De geadviseerde maatregelen hebben met name betrekking op het bouwplanniveau, en op de zelfredzaamheid. De adviezen zijn om die reden worden meegegeven aan de ontwikkelende partijen met het uitdrukkelijke verzoek de adviezen in het ontwerpproces te betrekken. dat heeft onder andere betrekking op de situering van vluchtwegen. In dat kader wordt in dit bestemmingsplan tevens voorzien in de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen met betrekking tot de situering van vluchtwegen.

De ontwikkeling van dit bestemmingsplan Kenniskwartier Noord, als onderdeel van de Zuidas, is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling en geeft uitvoering aan het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier (besluit gemeenteraad d.d. 16 februari 2011). De ontwikkeling van Zuidas sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt

gemaakt van de schaarse ruimte.

De specifieke locatie maakt onderdeel uit van het reeds bestaande VU-terrein. Het ligt voor de hand dat uitbreiding van VU-functies op deze locatie plaatsvindt. De locatie heeft voor de VU evident een onderscheidende kwaliteit (qua ligging en qua beschikbare ruimte) die elders in de Amsterdamse regio in zowel beschikbare bestaande als nieuwbouwlocaties niet wordt gevonden. Daarbij wordt opgemerkt dat de leiding ook nu reeds aanwezig is, en ook het geldende bestemmingsplan een aanzienlijk bouwprogramma mogelijk maakt. Hoewel dit laatste niet mag worden betrokken in het berekenen van het groepsrisico, dient deze planologische mogelijkheid wel in de verantwoording te worden betrokken.

Op gebouw niveau, en bij de inrichting van de openbare ruimte, zijn maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid te realiseren. De adviezen zijn meegegeven aan de VU. Voor de hulpverlening zijn die randvoorwaarden aanwezig die aan een goede bereikbaarheid bijdragen.

9.5 Conclusie

Het te ontwikkelen programma in combinatie met de aanwezige hogedruk aardgasleiding leidt tot een toename van het groepsrisico. Hoewel het risico niet toeneemt tot boven de oriëntatiewaarde, betreft het een toename die groter is dan 10%, waarbij het groepsrisico groter is dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Om die reden is een volledige verantwoording noodzakelijk en ook gemaakt. Gelet op het bovenstaande, en met inachtneming van de risico's, behoeft het aspect van externe veiligheid geen beletsel te vormen voor vaststelling van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Toetsingskader

Ontgrondingenwet

Op grond van artikel 3, eerste lid, van de Ontgrondingenwet is het in beginsel verboden om zonder vergunning te ontgronden of als eigenaar/gebruiker van een onroerende zaak toe te laten dat ontgroning op die zaak plaatsvindt zonder vergunning.

De bevoegdheid tot het verlenen van een vergunning berust blijkens artikel 8, tweede lid, van de wet bij Provinciale Staten van de provincie waarin de betrokken onroerende zaak is gelegen.

Provinciale verordening met betrekking tot ontgroning

De regelgeving van de provincie op het gebied van ontgroning is opgenomen in een provinciale verordening van 11 mei 1998. Op grond van deze verordening is geen vergunning vereist voor het aanleggen of wijzigen van watergangen, waterpartijen etc., indien de hoeveelheid af te voeren oppervlaktedelfstoffen (grond) minder is dan 10.000 kubieke meter.

10.2 Resultaten onderzoeken

Er is een archiefonderzoek uitgevoerd naar het mogelijke gevolg van vroegere activiteiten voor de milieuhygiënische bodemkwaliteit voor het gehele Kenniskwartier (Archiefonderzoek locatie VU kwartier te Amsterdam, 29 september 2008). Op basis van dit archiefonderzoek is geconcludeerd dat de locatie is aan te merken als niet verdacht. Uitzondering hierop vormen enkele deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten (tanks/ bedrijfsactiviteiten/dempingen) hebben plaatsgevonden. Als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen) kan er worden volstaan met een indicatief onderzoek.

10.3 Conclusie

Uit archiefonderzoek blijkt dat er naar verwachting geen dusdanige verontreinigingen in de bodem aanwezig zijn dat deze aan uitvoering van het bestemmingsplan in de weg zouden staan. Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 11 Water

11.1 Algemeen

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

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Vervolgens worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

11.2 Regelgeving

11.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

11.2.2 Nationaal waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

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

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

11.2.3 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

11.2.4 Provinciale waterplan 2010-2015

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteren de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

11.2.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

11.2.6 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in

beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

11.2.7 Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

11.2.8 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

11.2.9 Conclusie

In de hierna volgende paragrafen wordt aangegeven op welke wijze met het kaderstellend beleid, voor zover van toepassing op het gebied, en voor zover relevant in het kader van een bestemmingsplan, wordt rekening gehouden.

11.3 Waterbeleid Zuidas

11.3.1 Visie Zuidas

In de Visie Zuidas 2009 is uitgebreid aandacht besteed aan het thema water. Water is een ordenend en richtinggevend element bij ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidas, bijvoorbeeld voor de aantakking op de omgeving. Tegelijkertijd is waterberging en waterkwaliteit een beginsel voor een duurzame stedelijke omgeving.

De verdichting van Zuidas levert een flinke waterbergingsopgave op. Ter voorkoming van wateroverlast binnen en buiten Zuidas is het stand-still principe uitgangspunt. Dit betekent dat in de trits vasthouden, bergen en afvoeren, allereerst maximaal ingezet wordt op het vasthouden van het gevallen regenwater op kavelniveau, bijvoorbeeld door groene daken en waterpartijen (waterneutrale kavels). Voor berging vormt een robuust net van waterlopen de basis waarop aangetakt kan worden. Het Dok vormt aan de noordzijde als kunstwerk een verholen waterkering tussen twee boezems met een verschillend waterpeil. Daarom zijn minimaal twee robuuste nieuwe waterlopen vereist: aan de noordzijde de Irenegracht en aan de zuidzijde de Boelegracht.

Grondwateroverlast kan worden voorkomen door gebieden integraal op te hogen, de aanleg van watergangen, integrale grondverbetering en het realiseren van grindkoffers. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen.

Open water biedt piekberging in traditionele vorm, en biedt ecologische en gebruikswaarde. In een veranderend klimaat met toename van het aantal en de intensiteit van piekbuien is dit een wezenlijke duurzaamheidsvoorwaarde. De genoemde nieuwe waterlopen zullen echter niet voldoende waterberging kunnen bieden. Afwenteling op omliggende gebieden van Zuidas is in principe niet toegestaan, hoewel een beperkt aantal gebieden aangewezen zijn als bergingsruimte buiten het plangebied Zuidas (Amstelpark, Gijsbrecht van Amstelpark en de Schinkeleilanden). Berging in alternatieve vormen zal dus noodzakelijk zijn: water onder sportvelden, in of op parkeergarages, in de openbare ruimte, de Dokconstructie, daktuinen of -vijvers. Deze noodzaak kan tot één van de visitekaartjes van Zuidas gemaakt worden, een voorbeeld van hoe in een hoogstedelijke omgeving de groeiende wateropgave zichtbaar wordt gemaakt.



Figuur 15: water in Zuidas

11.3.2 Projectgebied Kenniskwartier

In het Uitvoeringsbesluit zijn de uitgangspunten in overleg met Waternet verder uitgewerkt.

Waterstructuur

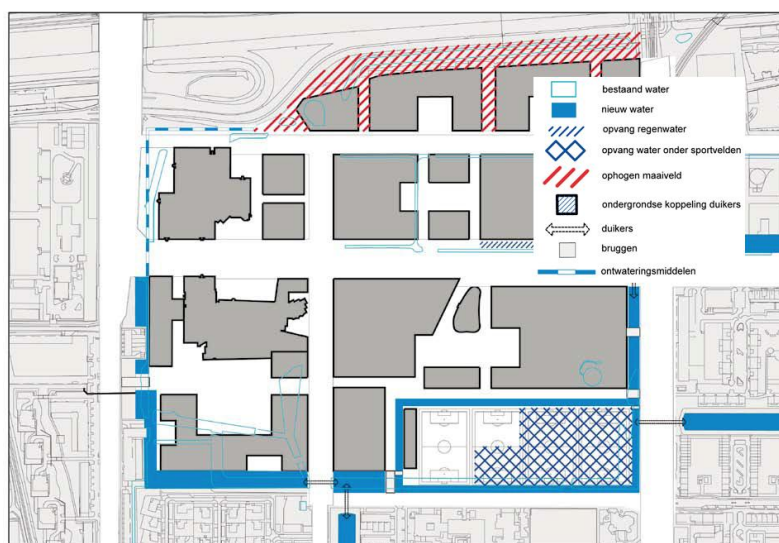
Grote aanpassingen zijn gemaakt ten aanzien van eerdere ontwerpen voor de waterstructuur (Visie Zuidas 2009, Startbesluit Kenniskwartier). Een noordelijke verbinding is ruimtelijk niet mogelijk gebleken zonder hierbij een afdoende robuustheid aan de waterstructuur mee te geven. Ook het doortrekken van de De Boelegracht conform het projectbesluit De Boelelaan is komen te vervallen. Ruimtelijk gemotiveerd om de campus functie over de De Boelelaan heen beter te kunnen verbinden, als wel het verbinden van de VU-MC en de campus over de Boechorststraat. Op het schaalniveau van het plangebied Zuidas heeft het Kenniskwartier zo een flinke wijziging van de waterstructuur teweeg gebracht.

De belangrijkste aanpassing van de waterstructuur is dat de gracht in de Boelelaan wordt vervangen door een waterstructuur ten oosten en ten zuiden van de Universiteitskavel. De Boelelaan wordt hiermee een verbindende element en niet meer een scheidende element in het Kenniskwartier, met voldoende

ruimte voor de afwikkeling van het doorgaand verkeer. De hoofdingangen van de Universiteitsgebouwen en mogelijkheden voor voorzieningen in de plinten worden kenmerkend voor deze stadsstraat. De watergangen ten noorden van de De Boelelaan bij de afslag van de snelweg worden vervangen door een robuuste drainage en ophoging, waarmee ruimte ontstaat voor het doortrekken van de fietsroute van de G. Mahlerlaan en toekomstige ontwikkelingen aan de Amstelveenseweg.

Deze wijziging in waterstructuur heeft een doorwerking op vrijwel alle waterthema's die ten behoeve van de inpassing van het systeem opnieuw beschouwd dienen te worden. De zuidelijke ligging en het dempen van de bestaande watergangen leidt ertoe dat watergangen uit het gebied verdwijnen. De waterstructuur wordt nu langs de randen van het projectgebied ontwikkeld en vormt zo een grens tussen het Kenniskwartier en de rest van Buitenveldert. De waterstructuur krijgt een breedte van 26,5 meter gelijk aan de De Boelegracht ten zuiden van Gershwin. Voor de inpassing van de sportvelden is gekozen voor een begrenzing met watergangen en hierbij is de breedte aangepast tot 10,5 meter rondom de sportvelden.

Met het vervallen van de noordelijk loop in het watersysteem en het behouden van de bestaande waterinlaat vanuit De Nieuwe Meer onder de Amstelveenseweg door ontstaat hier een doodlopende tak. Dit staat haaks op het principe van een robuuste waterstructuur zonder doodlopende watergangen. Extra aandacht voor de waterkwaliteit is hierom gewenst. Oplossingen hierbij zijn een voldoende brede waterpartij, uitmonden van HWA-afvoer op doodlopende watergang en/of een waterkunstwerk middels fontein die stroming en beluchting verzorgt.



Figuur 16: water in het Kenniskwartier

Waterberging

In het Startbesluit Kenniskwartier is een waterbergingsopgave van 4,7 ha geformuleerd tezamen met een alternatieve waterberging van 10.000 m³. Deze kwantificering is conform de waterbergingskaart afgeleid van de "Berekeningssysteem en Referentiesituatie" (Waternet, 2008) voor het gehele plangebied van de Zuidas. Onder voorwaarde van een robuuste waterhuishouding kan een deel van de traditionele waterbergingsopgave middels alternatieve waterbergingen ingevuld worden.

De grootschalige alternatieve waterbergingen op Zuidas zijn geprojecteerd onder de sportvelden in het Kenniskwartier. Eerdere verkenningen hebben een aangetoond dat een bergingskelder van 10.000 m³

per sportveld te realiseren is. De waterstructuur op de plankaart heeft een oppervlakte van 2.4 ha. De opgave voor extra waterberging is toegenomen tot 3.3 (2,3 ha vanwege het te kleine wateroppervlak en 1,0 ha als 15%-compensatie voor de extra hoeveelheid verharding) doordat minder water in de plankaart voorkomt. Middels uitbreiding van de alternatieve waterberging kan dit worden opgelost. Van belang daarbij is dat dit in open verbinding met het watersysteem staat en onder voorwaarde dat het watersysteem robuust genoeg is om het water voldoende snel door het systeem te laten verplaatsen. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat het groene middenterrein binnen het zuidelijk deel van het VUmc conform de plankaart als onverhard oppervlak ingericht wordt (dus met een waterdoorlatend maaiveld en zonder een ondergrondse parkeergarage). In plaats van de aanleg van extra oppervlaktewater wordt de waterberging gerealiseerd als alternatieve waterberging (1 m³ alternatieve waterberging is in de Zuidas ongeveer gelijk aan 2,5 m² oppervlaktewater).

Deze extra alternatieve waterberging voor de afwijking tussen de plankaart en de waterbergingskaart moet een inhoud van minimaal 13.000 m³ moeten hebben. De totale hoeveelheid alternatieve waterberging in het deelgebied Kenniskwartier komt dan op 25.000 m³ (circa 2,5 voetbalveld).

Grondwater

In een onderzoek van IBA (Wateradvies Kenniskwartier, versie 10 maart 2010, zie bijlagen) is een grondwater modellering voor de aangepaste waterstructuur opgenomen die laat zien dat met het verwijderen van de waterstructuren uit het middengebied en noordelijk deel er zonder aanvullende maatregelen een grondwaterstandstijging in het noord-westelijke deel optreedt. Het plangebied en de daarin opgenomen ontwikkeling maakt van deze rapportage onderdeel uit.

Er zijn meerdere methoden waarmee de ontwatering plaatselijk vergroot kan worden, zodat voldaan wordt aan de gemeentelijke grondwaternorm. Sommige methoden zijn duurzamer, robuuster en door de waterbeheerder meer gewenst dan andere methodes (zie paragraaf 1.8.7 van de rapportage).

Aangezien voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft op slechts een gedeelte van het plangebied, en omdat bovendien ook de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt niet in een keer zullen worden gerealiseerd, is op voorhand niet aan te geven welke maatregelen concreet dienen te worden gehanteerd. Nader onderzoek op bouwplanniveau zou meer inzichtelijk kunnen maken of er als gevolg van het betreffende plan maatregelen nodig zijn en zo ja welke. Om die reden is er voor gekozen in de planregels een nadere eisen regeling op te nemen ten aanzien van maatregelen die noodzakelijk zijn om grondwateroverlast te voorkomen.

Hemelwater

In de opeenvolgende visies en PvE's is telkens de ambitie geuit om op minimaal 40% van het verhard oppervlak, het hemelwater vertraagd tot afvoer te brengen. Dit kan zowel op de daken van gebouwen, de kavel als de openbare ruimte. Dit kan middels een combinatie van groene/blauwe daken, infiltratievoorzieningen, waterpleinen, wadi's of eventuele andere technische oplossingen die ervoor zorgen dat hemelwater niet direct het oppervlaktewater belast. Waternet is voornemens om dit vast te leggen in een waterretentie nota welke geldt zodra deze is vastgesteld. Deze eis kan in toekomstige bouwenvoloppen worden vastgelegd. De combinatie van voldoende vertraagde afvoer van hemelwater en voldoende waterberging maken het tot een goed werkend systeem.

11.4 Watertoets

Het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier en de daarin opgenomen waterparagraaf is in overleg met Waternet tot stand gekomen. Waternet heeft zitting gehad in de projectgroep en via die projectgroep haar inbreng geleverd. Inhoudelijk wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 11.3.2.

Ook in het kader van de doorlopen m.e.r.-procedure is zowel Waternet als het Hoogheemraadschap in de gelegenheid gesteld op de plannen een reactie te geven (zie hoofdstuk 17.3). Men heeft geen aanleiding gezien tot het maken van opmerkingen.

11.5 Resultaten onderzoek

11.5.1 Wateradvies Kenniskwartier, 10 maart 2010

In een rapportage van het IBA (Wateradvies Kenniskwartier, 10 maart 2010) worden de effecten van de ontwikkeling van het deelgebied Kenniskwartier op het grondwater- en oppervlaktewatersysteem bepaald. Daarnaast worden oplossingsrichtingen aangedragen bij een onwenselijke beïnvloeding van het watersysteem. Het plangebied en de daarin opgenomen ontwikkeling maakt van deze rapportage onderdeel uit.

Uit het onderzoek blijkt dat het aspect grondwater en de effecten daarop als gevolg van de gehele ontwikkeling van het Kenniskwartier, en dus ook van voorliggend bestemmingsplan, de nodige aandacht verdient.

Er zijn meerdere methoden waarmee de ontwatering plaatselijk vergroot kan worden, zodat voldaan wordt aan de gemeentelijke grondwaternorm. Sommige methoden zijn duurzamer, robuuster en door de waterbeheerder meer gewenst dan andere methodes (zie paragraaf 1.8.7 van de rapportage).

11.5.2 Grondwatertoets VU-terrein Kenniskwartier Zuidas, 13 december 2012

Aangezien voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft op slechts een gedeelte van het totale gebied waarop de hierboven genoemde uitgangspunten betrekking hebben, en omdat bovendien ook de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt niet in een keer zullen worden gerealiseerd, is op voorhand niet aan te geven welke maatregelen concreet dienen te worden gehanteerd.

Inmiddels is nader onderzoek gedaan op bouwplanniveau (Grondwatertoets VU-terrein Kenniskwartier Zuidas, 13 december 2012, zie bijlagen).

Hierin is het effect van de geplande ondergrondse parkeergarage op het VU-terrein op de freatische grondwaterstand berekend voor een nat klimaatscenario (KNMI 2100 scenario W). Uit het MicroFEM grondwatermodel blijkt dat de te realiseren ondergrondse parkeergarage ter plaatse van het VU-terrein een gering effect heeft op de grondwaterstand in de omgeving. De maximale stijging van de maatgevende grondwaterstand, als gevolg van de parkeerkelder, is circa 0,1 m aan de noordzijde. De maximale daling van de maatgevende grondwaterstand, als gevolg van de bouw van de parkeerkelder, is maximaal 0,4 m aan de zuidzijde. De straal van het invloedsgebied (tot 0,05 m afwijking van de berekening zonder kelder) bedraagt circa 80 m.

Veranderingen van minder dan 10 cm van de grondwaterstanden komen vaker voor als gevolg van de natuurlijke fluctuaties in droge en natte perioden en worden niet als risico gezien voor grondwateroverlast of -onderlast. Het effect van de parkeerkelder VU-terrein op de grondwatersituatie in de bestaande omgeving is niet schadelijk. Er wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm voor

bouwen in de bestaande stedelijke omgeving, aangezien de minimale ontwatering 0,65 m is.

11.5.3 Herberekening Grondwatertoets VU-terrein Kenniskwartier Zuidas, 10 januari 2013

Nadat het onderzoek zoals besproken in de vorige paragraaf was afgerond, is gebleken dat de keldersituatie die het uitgangspunt vormde van de modelberekeningen afweek van zowel de huidige als de toekomstige keldersituatie op het VU-terrein. Omdat ondergrondse constructies invloed hebben op het grondwatersysteem in Kenniskwartier, is een hereberekening gedaan (Herberekening Grondwatertoets VU-terrein Kenniskwartier Zuidas, 10 januari 2013, zie bijlagen).

Daarvoor is de keldersituatie in het Groeiend grondwatermodel Zuidas ter plaatse van het Kenniskwartier aangepast op de nieuwe gegevens. Na het uitvoeren van een herberekening van het maatgevende scenario uit rapportage 'Grondwatertoets VU-terrein Kenniskwartier Zuidas', blijkt dat het effect van de te realiseren ondergrondse parkeergarage op het grondwatersysteem niet groter wordt. De conclusies zoals onder de vorige paragraaf getrokken wijzigen daarom onder het nieuwe uitgangspunt niet. Het effect van de parkeerkelder VU-terrein op de grondwatersituatie in de bestaande omgeving is niet schadelijk. Er wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm voor bouwen in de bestaande stedelijke omgeving.

11.5.4 Aanpassing aantal parkeerlagen

Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zijn de planregels aangepast in die zin dat er in plaats van twee, maximaal drie bouwlagen onder maaiveld mogelijk zijn gemaakt. Dit in verband met het groter aantal mogelijk te maken parkeerplaatsen, en teneinde geen onnodige belemmeringen in het bestemmingsplan op te nemen. In de hiervoor aangehaalde onderzoeken is uitgegaan van een volledige blokkering door de parkeerkelder van het volledige freatische pakket. De aanpassing heeft in die zin geen gevolgen voor de uitgevoerde onderzoeken, de conclusies blijven onverkort van toepassing.

11.6 Watertoets

Het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier en de daarin opgenomen waterparagraaf is in overleg met Waternet tot stand gekomen. Waternet heeft zitting gehad in de projectgroep en via die projectgroep haar inbreng geleverd. Inhoudelijk wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 11.3.2.

Ook in het kader van zowel de doorlopen m.e.r.-procedure als het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro voor dit bestemmingsplan is zowel Waternet als het Hoogheemraadschap in de gelegenheid gesteld op de plannen een reactie te geven (zie hoofdstuk 18). Men heeft geen aanleiding gezien tot het maken van opmerkingen.

Hoofdstuk 12 Natuur en Landschap

12.1 Algemeen

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

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

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

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

12.2 Regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

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

12.2.1 Natuurbeschermingswet

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

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

12.2.2 Flora- en faunawet

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

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

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

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

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

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

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

12.3 Resultaten onderzoeken

Op de luchtfoto in paragraaf 2.4 is de bestaande situatie in beeld gebracht. Het plangebied bestaat overwegend uit verharding, met een beperkt stuk gazon, en een aantal bomen en struiken.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling verdwijnt er geen groen of water. Wel dient er een aantal bomen langs de De Boelelaan te worden gekapt of verplaatst. Op 3 februari 2012 is daarvoor inmiddels vergunning verleend.

Verder verdwijnt het sierplantsoen en parkeerterrein op het binnenterrein en moeten er twee gebouwtjes worden gesloopt. Door de stadsecoloog van de Dienst Ruimtelijke Ordening is bekeken of er vanuit de natuurwetgeving consequenties voor dit plan bestaan.

Het plangebied is op 6 december bezocht. Verder is gebruik gemaakt van de notitie van Royal Haskoning: 'Eerste voortgangsnotitie BREEAM LE 3, 4 en 6'.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt op ruime afstand van Natura 2000-gebieden als de Botshol. Gezien de beperkte grootte van de voorgenomen ingreep en de grote afstand tot dit gebied valt er geen externe werking van dit plan op dit gebied te verwachten.

Soortbescherming (Flora- en faunawet)

Op het binnenterrein bevindt zich goed onderhouden plantsoengroen, zonder bijzondere ecologische waarde. Te gering van grootte voor een broedende vogel. Ook voor grondgebonden dieren is er nauwelijks leefgebied. Er zouden hooguit wat bosmuizen en een egel kunnen voorkomen. De bomen langs de weg naar het parkeerterrein zijn beperkt van omvang. Hierin zouden houtduiven of eksters kunnen broeden. Er was een nest zichtbaar, vermoedelijk van een ekster. De gebouwen zijn niet of nauwelijks geschikt als vleermuizenverblijfplaats. Geschikt foerageergebied is er in de omgeving niet. Het is niet aannemelijk dat deze gebouwen door dwergvleermuizen gebruikt worden.

Haskoning heeft in 25 juni 2012 veldwerk gedaan in verband met de nulmeeting voor de BREEAM-rapportage. De conclusie uit het rapport is dat er geen door Flora- en faunawet beschermde soorten zijn waargenomen.

Conclusie

Vanuit de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet zijn er geen obstakels voor het plan.

12.4 Conclusie

Vanuit oogpunt van wetgeving op het gebied van flora en fauna zijn er geen belemmeringen aanwezig die aan de te verlenen vergunning in de weg staan.

Hoofdstuk 13 Cultuurhistorie en archeologie

13.1 Algemeen

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

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

13.2 Regelgeving

13.2.1 Monumentenwet

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

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

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

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

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

voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

13.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 komt de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen vervalt per 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden inpassende wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast leidt de MoMo leidt op 1 januari 2012 tot een wijziging van artikel 3.6.1, eerste lid, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

13.2.3 Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

Met het in werking treden van de nieuwe 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 de structuurvisie en/of verordening. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen.

In het beleidskader is opnieuw de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) opgenomen, waarin gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, zijn aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te

geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

13.2.4 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 om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

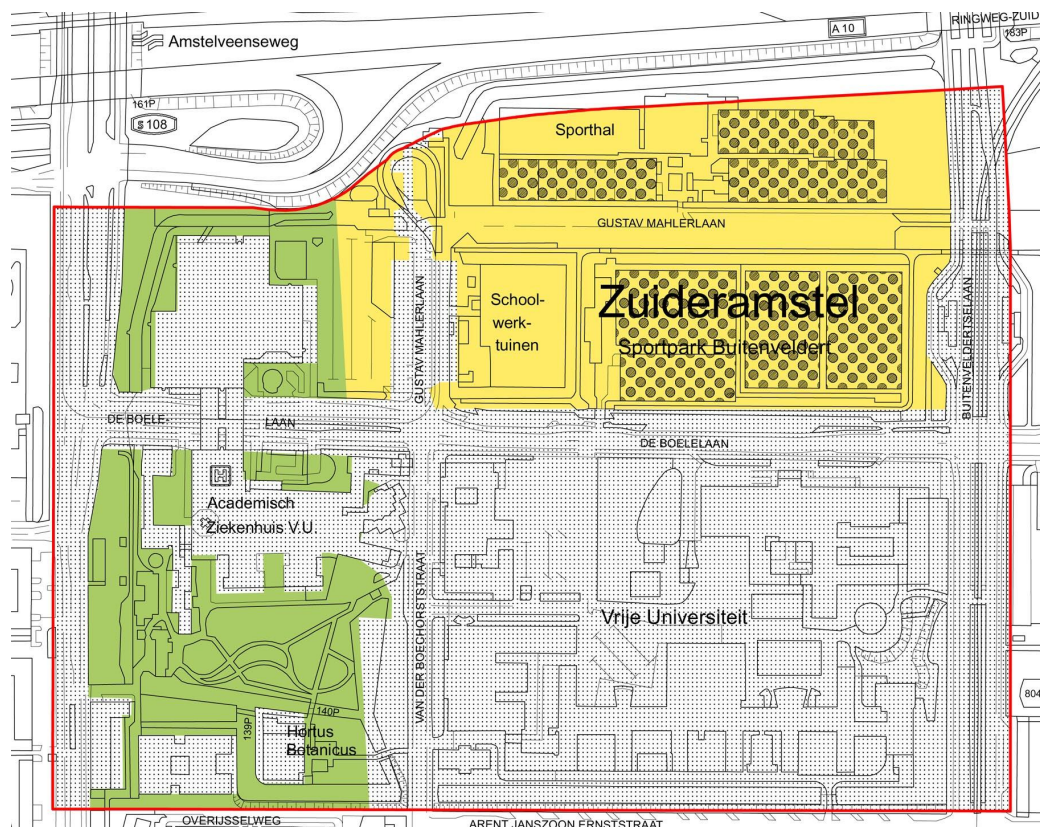
Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek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

13.3 Resultaten onderzoeken

Door Bureau Monumentenzorg & Archeologie van Amsterdam is archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Archeologisch bureauonderzoek, plangebied Kenniskwartier, BO 10-039 Amsterdam juni 2010, zie bijlagen). Het onderzoek heeft betrekking op het gehele zogenoemde Kenniskwartier. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is daarvan een onderdeel. Met het onderzoek is het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart gebracht, waarmee een beeld is verkregen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn.

De historisch topografische kartering heeft geresulteerd in een overzicht van archeologische informatie over de ontwikkeling van het Kenniskwartier. Van dit ruimtelijke en landschappelijke beeld is een archeologische verwachting opgesteld die omgezet is naar een beleidskaart. De kaart biedt een specificatie van de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg.

De beleidskaart maakt onderscheid tussen een zone met een hoge archeologische verwachting, een zone met een lage archeologische verwachting en een zone die vrijgesteld is van verder archeologisch onderzoek. Elke zone kent een specifieke normering om vast te stellen of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in eventuele bouwplanontwikkeling.



Figuur 17: Beleidskaart archeologie

Voor de groen aangegeven gebieden geldt een hoge verwachting: deze komen in het bestemmingsplangebied niet voor. Voor de geel aangegeven gebieden geldt een lage verwachting: nader onderzoek is nodig met uitzondering van bodemingrepen die betrekking hebben op een oppervlak kleiner dan 10.000 m² of die minder diep gaan dan 1,20 meter onder het maaiveld. De overige gebieden zijn vrijgesteld van nader onderzoek.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Daarnaast is door BMA een Cultuurhistorische verkenning uitgevoerd voor de beoogde plangebied Kenniskwartier Noord en kenniskwartier Zuid (Cultuurhistorische verkenning en advies Kenniskwartier, Amsterdam 2012, zie bijlagen). Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan maakt daarvan onderdeel uit. Met betrekking tot het plangebied van dit bestemmingsplan zijn de volgende constatering en aanbevelingen van belang.

De door Architectengroep '69 ontworpen structuur van het VU-terrein is niet goed uit de verf gekomen,

Kenniskwartier Zuid, eerste fase (vastgesteld)

omdat de bebouwing langs de noordelijke rand niet tot stand is gekomen. De ruimte tussen de gebouwen die een besloten karakter had moeten krijgen, oogt als een restgebied. BMA adviseert in de verder planvorming helderheid in de inrichting van de openbare ruimte te brengen, die het karakter van een Universiteitscampus ondersteunt.

Hierover kan worden opgemerkt dat voorliggend bestemmingsplan het eerste besluit is dat voorziet in het verdere ontwikkeling van het VU-terrein naar een volwaardige campus. De bebouwing draagt bij aan een versterking van de gewenste structuur.

13.4 Conclusie

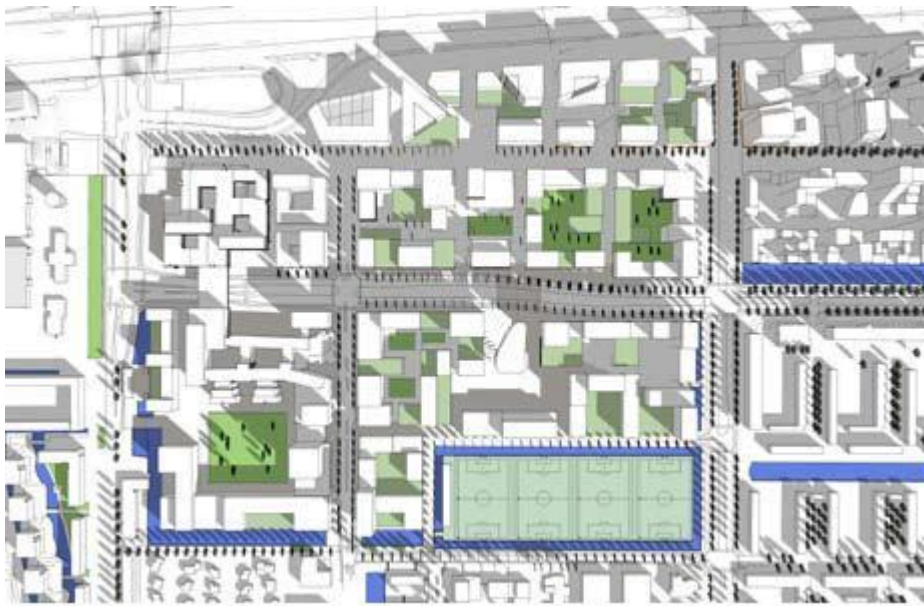
De conclusies en adviezen zijn in het bestemmingsplan betrokken. Uit het archeologisch bureauonderzoek zoals dat door Bureau Monumtentzorg & Archeologie is uitgevoerd, volgt dat het gehele plangebied een zone betreft met beleidscategorie bij lage en negatieve verwachting. Deze gebieden zijn vrijgesteld van nader onderzoek, en er hoeft geen dubbelbestemming aan te worden gekoppeld. Er zijn voor het overige geen cultuurhistorische waarden in het plangebied aanwezig die worden aangetast; het plan draagt juist bij aan een verdere versterking van de stedenbouwkundige opzet en aan een volwaardige campus.

Hoofdstuk 14 Overige aspecten

14.1 Bezonning

In het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier wordt ingegaan op de aspecten bezonning en lichttoetredening. De plankaart en voorbeeldverkaveling van het uitvoeringsbesluit zijn zo opgesteld dat er in het gehele gebied voldoende woonkwaliteit gerealiseerd kan worden. Dit lukt door bijvoorbeeld de hoogte van de bebouwing direct aan de woningen lager te houden (geen torens) en de binnenterreinen op een minimaal maat te houden.

Er bestaan overigens geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik gemaakt worden van een TNO-norm. Deze norm (of een afgeleide daarvan) wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn. Het huidige plan voldoet daaraan.



Figuur 18a t/m 18d: bezonningsdiagram voorbeeldverkaveling Kenniskwartier

Figuur 18a: 21 maart, 10.00 uur



Figuur 18b: 21 maart, 12.00 uur



Figuur 18c: 21 maart, 14.00 uur



Figuur 18d: 21 maart, 16.00 uur

Gezien de ligging van de geprojecteerde nieuwbouw ten opzichte van bestaande bebouwing is er geen sprake van een dusdanige schaduwwerking dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie. Dit blijkt ook uit de bezonningsdiagrammen die voor het gehele Kenniskwartier zijn gemaakt op basis van een voorbeeldverkaveling (zie figuur 18a t/m 18d). Het plan voldoet aan de gehanteerde criteria.

14.2 Windhinder

In verband met de toekomstige ontwikkeling in het plangebied is een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatssituatie op en rondom de geplande sportvelden op het VU terrein en rond de geplande nieuwbouw van de VU (Rapportnummer W 15197-2-RA d.d. 9 juni 2011, zie bijlagen). Hierbij is zowel het windklimaat in een stedenbouwkundig blokken patroon, als in een meer realistische voorbeeldverkaveling onderzocht.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving*.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen met betrekking tot het plangebied de volgende conclusies getrokken worden:

- In de bebouwingssituatie met volledig ingevulde stedenbouwkundige blokken wordt een, beoordeeld als doorloopgebied, veelal goed tot matig windklimaat verwacht.
- In de bebouwingssituatie volgens voorbeeldverkaveling wordt dankzij de geplande begroeiing in combinatie met de gunstige orientatie van de hoogbouwaccenten een veelal goed, op enkele plaatsen matig windklimaat verwacht.

Concluderend kan worden gesteld dat vanwege windhinder er geen belemmeringen zijn te verwachten die aan uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staan. Wel is aan te bevelen bij hoge bebouwing nader onderzoek te doen, ten einde een zo optimaal mogelijk windklimaat te bewerkstelligen. Om die reden is in de planregels de mogelijkheid opgenomen tot het stellen van nadere eisen, waarbij in dat kader een nader onderzoek kan worden gevraagd.

14.3 Luchthavenindelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

De genoemde beperkingen betreffen:

1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
2. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
3. De maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
4. Bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Overigens wordt het LIB rond het jaar 2014 herzien. Ten tijde van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan was het nog niet duidelijk wat de gevolgen van dat toekomstige LIB zullen zijn.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. Op onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke waarden dit zijn. De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 m N.A.P. Dit betekent dat van de op de onderstaande kaart aangegeven hoogtes nog vier meter moet worden afgetrokken om te komen tot de maximaal toelaatbare hoogtes ten opzichte van N.A.P.

In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, derde lid van het LIB, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.



Figuur 19: Uitsnede met hoogtebeperkingen LIB

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de maximale hoogtes conform het LIB. De gestelde maxima worden niet overschreden.

14.4 Helikopterhaven VU medisch centrum

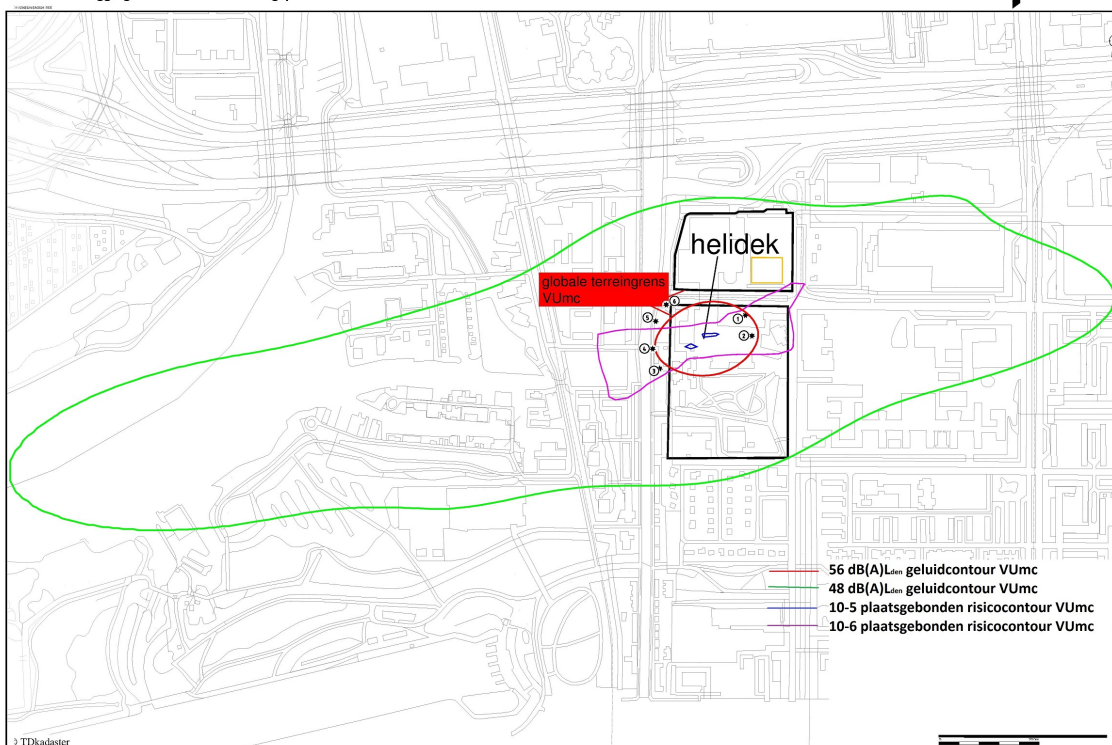
In verband met gewijzigde wetgeving zal voor de helikopterhaven van het VUmc het Bignal-besluit (Bignal staat voor Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen) moeten worden omgezet naar een luchthavenbesluit. De voorbereidingen hiervoor zijn in volle gang. De provincie is aangewezen als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit.

Van een luchthavenbesluit kunnen vanwege externe veiligheid en geluid beperkingen voor de omgeving uitgaan. Deze beperkingen kunnen ertoe leiden dat bestemmingsplannen moeten worden aangepast. Om te voorkomen dat voorliggend bestemmingsplan na vaststelling van het luchthavenbesluit moet worden aangepast, zijn ten aanzien van externe veiligheid en geluid berekeningen uitgevoerd (Externe veiligheidsberekeningen en geluidberekeningen t.b.v. het luchthavenbesluit helikopterhaven VUmc, 1 juni 2011, zie bijlagen). Deze berekeningen zijn uiteindelijk bedoeld ten behoeve van het te nemen luchthavensbesluit, maar kunnen vooruitlopend daarop worden gebruikt om in beeld te brengen of er beperkingen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan kunnen ontstaan.

Op onderstaande kaart zijn de verschillende relevante contouren aangegeven.

Ligging berekende plaatsgebonden risicocontouren en geluidcontouren VUmc (niet gestileerd)
alsmede de ligging van de zes handhavingsposities

PEUTZ



Figuur 20: Contourenkaart externe veiligheid en geluid

De 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontour (externe veiligheid) en de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour zijn bepalend voor de beperkingengebieden vanwege respectievelijk externe veiligheid en geluid.

Externe veiligheid

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de bepalende plaatsgebonden risicocontour (PR-contour) van 10⁻⁶ per jaar, en de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} deels buiten het terrein van het VUmc zijn gelegen en dus per definitie deels buiten het te definiëren luchthavengebied vallen.

De PR-contour van 10⁻⁵ per jaar valt binnen het luchthavengebied. Het beperkingengebied van externe veiligheid bevat daarmee geen PR-contour van 10⁻⁵ per jaar. Dit betekent dat er geen woningen en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming behoeven te worden onttrokken.

Op of tussen de PR-contouren van 10⁻⁶ en 10⁻⁵ per jaar, voor zover behorend tot het beperkingengebied (dus buiten het luchthavengebied) van externe veiligheid is een zestal woningen gelegen, alsmede (delen van) (beperkt) kwetsbare gebouwen.

Binnen een beperkingengebied voor externe veiligheid geldt als beperking (art. 11 Besluit burgerluchthavens) dat nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, niet is toegestaan, tenzij een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven. Een verklaring van geen bezwaar kan alleen worden afgegeven:

- bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing;
- bij verandering van de bestemming van een gebouw, of;

Kenniskwartier Zuid, eerste fase (vastgesteld)

- bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet ten opzichte van de bestaande situatie niet in toevoeging van bebouwing of verandering van bestemming binnen het beperkingengebied voor externe veiligheid zoals dat naar verwachting middels het te nemen luchthavenbesluit zal worden vastgesteld.

Geluid

Een contour van 70 dB(A) L_{den} is niet van toepassing. Dit betekent dat er geen woningen of geluidgevoelige gebouwen aan hun functie behoeven te worden onttrokken.

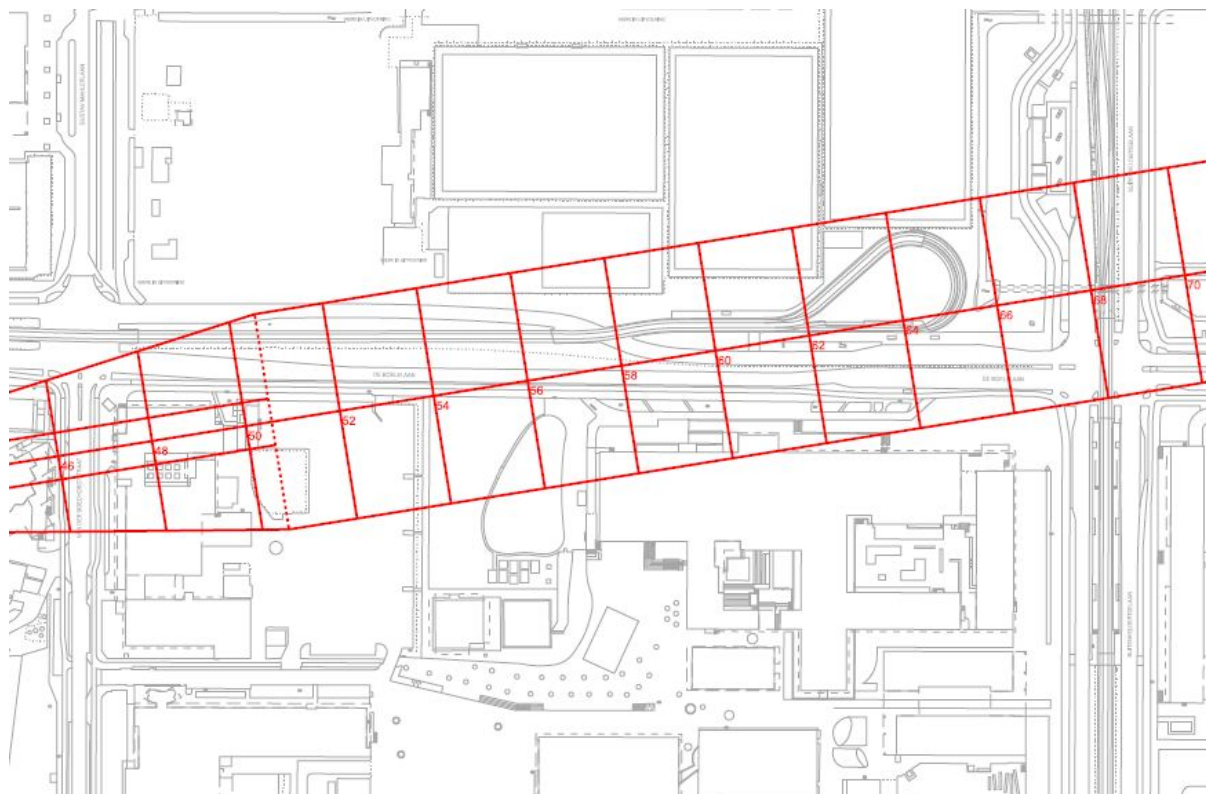
Op of binnen de contour van 56 dB(A) L_{den} , voor zover behorend tot het beperkingengebied van geluid, zijn geen woningen of delen van geluidgevoelige gebouwen gelegen. Binnen het beperkingengebied van geluid geldt als beperking (art. 12 Besluit burgerluchthavens) dat nieuwbouw van een woning (uitgezonderd een bedrijfswoning) en een geluidgevoelig gebouw niet is toegestaan, tenzij een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven. Een verklaring van geen bezwaar kan alleen worden afgegeven voor een woning of een geluidgevoelig gebouw, gelegen op de contour van 56 dB(A) L_{den} of in het gebied tussen de contour van 56 dB(A) L_{den} en de contour van 70 dB(A) L_{den} die:

- een open plek in de bestaande bebouwing opvult;
- zal dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, of;
- binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet ten opzichte van de bestaande situatie niet in toevoeging van bebouwing of verandering van bestemming binnen het beperkingengebied voor geluid zoals dat naar verwachting middels het te nemen luchthavenbesluit zal worden vastgesteld.

Hoogtebeperkingen

Vanwege de helikopterhaven gelden er hoogtebeperkingen voor wat betreft bebouwing. De hoogtebeperkingen zijn op onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 21: Hoogtebeperkingengebied vanwege Helikopterhaven VUmc

De hoogtebeperkingen (ten opzichte van N.A.P.) zijn deels gelegen binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Met de hoogtebeperkingen is in voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden.

Conclusie

Vanwege gewijzigde wetgeving zal het Bignal-besluit voor VUmc worden omgezet in een besluit op grond van het Besluit burgerluchthavens. Het betreft een omzetting van bestaand recht. Met vaststelling van een luchthavenbesluit zal naar verwachting zowel met betrekking tot externe veiligheid als vanwege geluid een beperkingengebied worden aangewezen. Voorliggend bestemmingsplan voorziet ten opzichte van de bestaande situatie niet in toevoeging van bebouwing of verandering van bestemming binnen deze beperkingsgebieden. Het te nemen luchthavenbesluit zal naar verwachting dan ook geen gevolg hebben voor voorliggend bestemmingsplan.

Met de hoogtebeperkingen zoals die nu ook nu reeds gelden en die naar verwachting in het luchthavenbesluit zullen worden opgenomen is in dit bestemmingsplan rekening gehouden.

Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

15.1 Algemeen

Bij het opstellen van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (voorheen de plankaart genoemd) en regels (voorheen de voorschriften), vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en overige regels.

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papierplan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

15.2 Planvorm

Er wordt nadrukkelijk beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling voor een verdere ontwikkeling van het gebied vast te leggen. Een instelling als de Vrije Universiteit is veelvuldig aan doorontwikkeling onderhevig. Dit vraagt ook flexibiliteit qua bebouwingsmogelijkheden en functionele uitwisselbaarheid.

Het bestemmingsplan is dan ook een relatief globaal plan. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

15.3 Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten, die onderdeel uitmaakt van de algemene gebruiksregels. De regeling wordt veelal aangeduid met "bedrijvenregeling", hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie.

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes (standaard bedrijfsindeling) een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk.

Daar waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd, zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een "rustige woonwijk". Dit omgevingstype "rustige woonwijk" houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een "rustig buitengebied", een stiltegebied of een natuurgebied.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de betreffende bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3.1.

Naast toetsing aan de bestemmingsregels (met name de bestemmingsomschrijving: past de functie daarbinnen) zal de toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de afwijkingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief aangegeven.

Het bovenstaande is middels het artikel 3, lid 3.5, onder b, van de planregels geregeld.

15.4 Regels met betrekking tot geluid

Naast woningen worden op grond van de Wet geluidhinder als geluidgevoelige gebouwen tevens aangemerkt onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, en bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen. Met betrekking tot deze gebouwen is, evenals bij woningen, de Wet geluidhinder van toepassing (zie hoofdstuk 7). Voor woningen moet tevens worden gekeken naar de geluidsbelasting vanwege de inrichting VU. Voor onderwijsgebouwen geldt dat deze onderdeel uitmaken van de inrichting.

Uit onderzoek is gebleken dat niet overal kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden of de maximaal toelaatbare waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Daar waar dat het geval is wordt in de planregels voorgeschreven dat, indien bebouwing wordt opgericht ten behoeve van geluidsgevoelige functies, deze bebouwing dient te zijn voorzien van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies. Daar waar voor woningbouw in de vorm van studentenhuisvesting de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 50 dB(A) vanwege bedrijfsgeluid wordt overschreden, dient in beginsel een geluidwerend vlies te worden toegepast. Dit geldt niet wanneer gebouwd wordt ten behoeve van extended stay. In dat geval is wel van belang dat verblijf aan een maximale termijn is gebonden van maximaal een jaar. Voor de onderwijsfuncties gelden de restructies vanwege het bedrijfsgeluid niet; deze maken onderdeel uit van de inrichting zelf.

Niet alle ruimten binnen geluidsgevoelige gebouwen zijn geluidsgevoelig. Zoals in paragraaf 7.2.3 reeds is aangegeven worden voor wat betreft onderwijsgebouwen die delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten niet gezien als geluidsgevoelige ruimte. De Wet geluidhinder is op die ruimten niet van toepassing.

Voor al die ruimten die niet moeten worden aangemerkt als geluidsgevoelig kan dus een uitzondering worden gemaakt voor wat betreft de plicht om, indien de voorkeursgrenswaarden of maximaal toelaatbare waarden worden overschreden, het gebouw ter plaatse van die ruimte te voorzien van een dove gevel of een geluidwerend vlies. Om die reden is in de planregels expliciet gesteld dat het vereiste van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies uitsluitend geldt ter plaatse van een geluidsgevoelige functie. In de begripsbepalingen is aangegeven welke functies het betreft.

Afhankelijk van bijvoorbeeld de fasering in de bouw is het overigens mogelijk dat het vereiste van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies kan vervallen, ook wanneer aan die zijde wel geluidgevoelige ruimten worden gerealiseerd, omdat reeds gerealiseerde bebouwing een geluidwerende werking kan hebben. Om die reden is een afwijkmogelijkheid opgenomen. Afwijking van het vereiste van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies kan worden verleend indien voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden, dan wel aan de maximaal toelaatbare waarden zoals vastgesteld middels een besluit hogere waarden. Dit besluit wordt gelijktijdig met voorliggend bestemmingsplan voorbereid. Indien gebleven wordt binnen de voorkeursgrenswaarden, kan in afwijking van het vereiste van een geluidluwe zijde vergunning worden verleend.

Voor het bouwblok waar woningen worden mogelijk gemaakt geldt een soortgelijke regeling. Als gevolg van gefaseerde ontwikkeling kan het zijn dat er vanwege wegverkeerslawaaï niet langer een noodzaak bestaat voor een dove gevel of een vliesgevel. Dit omdat door geluidafschermende bebouwing wel wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, dan wel aan de maximaal toelaatbare waarden zoals vastgesteld middels een besluit hogere waarden. In dat geval geldt echter nog altijd de verplichting voor het realiseren van een vliesgevel vanwege bedrijfslawaaï. Mocht vanwege genomen maatregelen ook daarvoor kunnen worden aangetoond dat men aan de maximaal toelaatbare waarden voldoet, dan kan ook van die verplichting ontheffing worden verleend. Sowieso geldt dat, voor zover de maximaal toelaatbare waarden vanwege bedrijfslawaaï worden overschreden, er uitsluitend een vliesgevel wordt

voorgeschreven aan de betreffende zijden.

Er is gekozen voor een flexibele bestemmingsplan, ook qua functioneel gebruik. Dat betekent dat in beginsel overal zowel geluidgevoelige als niet-geluidgevoelige functies mogelijk zijn. Het is niet de bedoeling dat nadat een gebouw is gerealiseerd, waarbij werd uitgegaan van een niet-geluidgevoelige functie, op grond waarvan is afgezien van een dove gevel, vervolgens alsnog gebruikt kan worden voor een geluidgevoelige functie wanneer dat gebouwdeel op de gevel te zwaar geluidsbelast is. Om dat te voorkomen is er een verbodsbepaling opgenomen voor het gebruiken van een gebouw ten behoeve van geluidgevoelige functies, tenzij toepassing is gegeven aan het realiseren van een dove gevel dan wel een vliesgevel, dan wel dat van die verplichting ontheffing is verleend.

15.5 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

De verbeelding is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes cq volumes staan aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een bindend karakter.

Als ondergrond voor de verbeelding 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 analoge verbeelding van de digitale verbeelding 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 verbeelding weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbeperkingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de

gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

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

Artikel 3 Maatschappelijk

Bestemming en bestemmingsomschrijving

De hoofdfunctie binnen het gebied is die van universitair en hoger beroeps onderwijs. Daarbij wordt tevens voorzien in wonen, en ondersteunende voorzieningen. De woonfunctie en de overige voorzieningen zijn ofwel dusdanig beperkt in omvang dat deze als ondergeschikt binnen de totale universiteitsfunctie kunnen worden beschouwd (onder andere detailhandel, sportvoorzieningen), ofwel functioneel dusdanig verbonden met de campusgedachte (onder andere studentenhuysvesting, universiteitsgelieerde bedrijvigheid) dat niet gekozen is voor een gemengde bestemming, maar voor een bestemming Maatschappelijk, waarin al deze functies zijn ondergebracht.

In het eerste lid van artikel 3 wordt geregeld welke functies in beginsel zijn toegestaan. Beperkingen in omvang en situering zijn voor zover daarvoor vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanleiding bestaat via (met name) de bouw- en specifieke gebruiksregels.

Bouwregels

In het tweede lid zijn de bouwregels opgenomen. Er is daarbij een onderscheid gemaakt tussen bovengrondse gebouwen en ondergrondse gebouwen, waarbij de laatste categorie binnen het hele bestemmingsgebied mogen worden gerealiseerd, en maximaal een bouwdiepte mogen hebben van twee bouwlagen.

Voor de bovengrondse gebouwen zijn op de verbeelding drie bouwvlakken opgenomen waarbinnen gebouwen mogen worden opgericht. Daarbinnen zijn verschillende maatvoeringsvlakken opgenomen, die de maximale bouwhoogte per maatvoeringsvlak aangegeven. Overeenkomstig de bergipsbepaling in artikel 1, lid 1.40 geldt binnen de bestemming Maatschappelijk als peil voor de bouwhoogte het N.A.P., tenzij in de planregels anders aangegeven. De op de verbeelding aangegeven bouwhoogtes zijn allemaal ten opzichte van N.A.P. Wel wordt middels de planregels geregeld dat voor de planonderdelen die gelegen zijn langs de De Boelelaan niet meer dan 50% tot aan de op de verbeelding aangegeven bouwhoogte mag worden gerealiseerd. Het overige gedeelte kent een maximale bouwhoogte van 35 meter, gemeten vanaf maaiveld. Het geldt voor de gronden waarvoor een maximale bouwhoogte geldt van 50,5 en 51,5 meter. Het veld met een op de verbeelding aangegeven toegestane bouwhoogte van 61 meter mag voor volledig tot aan die bouwhoogte worden bebouwd.

Middels de planregels is verder gesteld dat het totale brutovloeroppervlak dat binnen het plangebied bovengronds mag worden gerealiseerd 64.500 m² bedraagt.

Ter voldoening aan het bepaalde in de Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en het gemeentelijk geluidsbeleid is een aantal regels opgenomen. Korteheidshalve wordt op deze plaats verwezen naar de toelichting in paragraaf 15.4. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voor zover woningbouw wordt gerealiseerd op het daartoe aangeduide vlak, en zowel het derde (dove dan wel vliesgevels vanwege

wegverkeerslawaaï) als het vierde lid (vliesgevels vanwege bedrijfslawaaï) is op een bepaalde gevelzijde van toepassing, dan geldt dat uitsluitend kan worden gekozen voor toepassing van de strengere eis van een vliesgevel.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het noodzakelijk dat de bebouwing zich op een aantal plaatsen presenteert als een straatwand. Om dit te bewerkstelligen is voor delen van het bestemmingsvlak een verplichte gevellijn bepaald. Op de verbeelding zijn die delen middels een gevellijn aangeduid. Via de regels is bepaald dat daar waar dit het geval is, de voorste gevel (gezien vanuit die gevellijn) van gebouwen in de eerste lijn in die gevellijn dienen te worden opgericht (verplichte gevellijn). De verplichting geldt vanaf een hoogte van 10 meter tot en met een hoogte van 35 meter (ook hier niet gemeten vanaf N.A.P., maar vanaf maaiveld). Binnen die bandbreedte gaat het om 80% van de gevel van de gezamenlijke bebouwing.

Tot slot is voor gebouwen bepaald dat de hoofdingangen, voor zover de gebouwen zijn gelegen langs de De Boelelaan, moeten zijn gelegen aan de De Boelelaan.

Nadere eisen

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van bij het plan te geven regels ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen. Ten aanzien van een aantal onderwerpen en onderdelen is deze mogelijkheid opgenomen:

- Allereerst is geregeld dat burgemeester en wethouders ter voorkoming van eventuele windhinder nadere eisen kunnen stellen met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van gebouwen. Deze regeling heeft betrekking op gebouwen die hoger zijn dan 30 meter. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen dat een onderzoek naar eventuele windhinder. In het uiterste geval kan het daarbij gaan om een windtunnelonderzoek.
- Tevens kunnen indien advisering van de brandweer daartoe aanleiding geeft, nadere eisen worden gesteld met betrekking tot vluchtwegen.

Afwijken van de bouwregels

Binnen de planregels is een aantal gevallen aangegeven waar in mag worden afgeweken van de bouwregels. Het gaat daarbij om een regeling ten aanzien van de verplichte dove gevel of het geluidwerende vlies (zie ook paragraaf 15.4).

Specifieke gebruiksregels

In de specifieke gebruiksregels is allereerst aangegeven dat het gestelde in artikel 8 in acht dient te worden genomen.

Vanwege de mogelijke milieuhinder die bepaalde vormen van gebruik met zich meebrengen is een aantal beperkingen opgenomen (zie ook paragraaf 15.3).

Om uitvoering te geven aan het gemeentelijk beleid ten aanzien van gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, is een regel opgenomen die gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit uitsluit.

In het artikel is verder een bepaling opgenomen die het gebruik ten behoeve van geluidsgevoelige functies verbiedt, tenzij toepassing is gegeven aan de bouwregels omtrent toepassing van dove gevels dan wel geluidwerende vliezen, of tenzij van die verplichting ontheffing is verleend.

Voor de gehele bestemming is bepaald dat het gezamenlijk brutovloeroppervlak van het functioneel

programma niet meer mag bedragen dan 64.500 m². Aanvullend daarop is met betrekking tot verschillende specifieke functies een aantal nadere regels gesteld over het maximaal metrage dat is toegestaan.

Het woonprogramma, dat alleen mag worden gerealiseerd op de daartoe op de verbeelding aangegeven zone, is gesteld op maximaal 19.000 m² bvo. Het gaat specifiek om studentenhuisvesting, dan wel om huisvesting ten behoeve van postdoc onderzoekers en gastdocenten/leraren van de VU. Mede om die reden is gekozen voor de mogelijkheid van wonen in de vorm van studentenhuisvesting, met inbegrip van short stay. Daarbij is tevens een mogelijkheid opgenomen die voorziet in een specifiek concept van studentenhuisvesting. Het gaat daarbij om een vorm van extended stay in combinatie met een hotel. Het gaat om een concept waar hotel exploitatie wordt gecombineerd met studentenhuisvesting. Feitelijk gaat het om studentenhuisvesting welke in de zomer als hotel zou kunnen worden geëxploiteerd. Vanwege het tijdelijk karakter van het studentenverblijf in het geval van extended stay is er dan geen sprake van een woonfunctie, maar van een bijzondere vorm van hotel. Het aantal wooneenheden is gemaximaliseerd op 530.

Op de verbeelding is een zone aangegeven als verblijfsgebied. Deze zone dient als zodanig te worden gevrijwaard van zowel fietsverkeer als van een verkeerskundige ontsluiting. Dit is in de planregels opgenomen. Wel is een toegang tot de te realiseren fietsenkelder mogelijk gemaakt. De daar naartoe leidende zone is van de beperking dat er geen fietsverkeer mag komen uitgesloten. De zone en de locatie waar de toegang mag worden gerealiseerd maken geen deel uit van het op de plankaart aangeduide verblijfsgebied.

Op de verbeelding is een zone aangegeven waarbinnen de verkeerskundige ontsluiting van het gebied dient plaats te vinden. Ontsluiting van de parkeervoorzieningen die in het gebied mogen worden gerealiseerd dient langs die zone te gebeuren. Ontsluiting op het wegennet elders is niet toegestaan.

Tot slot is een aantal regels opgenomen met betrekking tot parkeren. In hoofdzaak is ervoor gekozen voor het gebied een totaalnorm op te nemen. Met die totaalnorm wordt voorzien in de realisatie van een eerste contingent parkeerplaatsen dat uiteindelijk bijdraagt aan de totale parkeerbehoefte van de VU, zonder dat de bereikbaarheid van de Zuidas in het geding komt. In principe zijn alle parkeerplaatsen beschikbaar voor alle binnen het gebied mogelijk gemaakte functies, maar ook voor universiteitsfuncties die buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn gelegen.

Artikel 4 Verkeer

De bestemming Verkeer regelt die gronden die wel een verkeerskundig gebruik (voet- en fietsgangersverkeer) of een gebruik als ander verblijfsgebied kennen, maar waarbinnen rijstroken ten behoeve van autoverkeer niet zijn toegestaan. Wel is opgenomen dat een verkeerskundige ontsluiting van een parkeergarage hier is toegestaan. Op deze gronden zijn ook de algemene gebruiksregels van toepassing.

Artikel 5 Leiding-Gas

Vanwege een in het plangebied aanwezige gasleiding is een dubbelbestemming opgenomen. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overigens geldende bestemmingen.

Zoals in paragraaf 9.2.3 reeds is beschreven, stelt het Besluit externe veiligheid buisleiding (Bevb) algemene regels voor de inhoud van bestemmingsplannen. Zo is het verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen.

Conform het Bevb geldt een geclausuleerd bouwverbod binnen de belemmeringstrook. Er kan alsnog toestemming verleend worden voor het bouwen als de veiligheid met betrekking tot de buisleiding niet wordt geschaad. Verder is een omgevingsvergunning (voorheen: aanlegvergunning) verplicht gesteld voor de uitvoering van de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, die de buisleiding kunnen beschadigen.

Artikel 6 Antidubbelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 7 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Overigens zijn hierbij overschrijdingsmogelijkheden voor wat betreft de bouwhoogte buiten de regeling gelaten. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingsbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van de bestemming Maatschappelijk volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien. Voor de overige bestemmingen geldt dat de betreffende regeling geen toegevoegde waarde zou hebben.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Overigens zijn hierbij overschrijdingsmogelijkheden voor wat betreft de bouwhoogte buiten de regeling gelaten. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingsbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van de bestemming Gemengd volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

De dubbelbestemming Leiding - Gas zoals die op de verbeelding is opgenomen, ligt voor een deel over gronden waarbinnen op grond van de bestemming Maatschappelijk en de daarin opgenomen bouwregels, bebouwing wordt voorzien. Gelet op de bepalingen van de dubbelbestemming Leiding - Gas is die beoogde bebouwing niet (zondermeer) mogelijk. In overleg met de beheerder zal een nieuwe

ligging van het in het plangebied aanwezige gasreducerstation worden gezocht, alsgevolg waarvan ook de ligging van de aanwezige leiding zal wijzigingen. De opgenomen wijzigingsmogelijkheid voorziet in aanpassing van de verbeelding als gevolg waarvan de dubbelbestemming elders zal komen te liggen. De regeling zoals opgenomen in de bestemming Leiding - Gas kan ongewijzigd blijven; deze wordt onverkort van toepassing op de nieuw als zodanig bestemde gronden.

Artikel 11 Algemene procedureregels

Bij de toepassing van nadere eisen, zoals bedoeld in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, dient aan belanghebbenden de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen te worden geboden. Hiertoe wordt in dit artikel een procedure voorgeschreven.

Artikel 12 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke wettelijke regelingen, die regelingen zijn bedoeld zoals deze luiden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 13 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 14 Slotregel

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

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de voorgenomen ontwikkeling welke het bestemmingsplan mogelijk maakt geldt er in beginsel de verplichting dat de gemeenteraad tevens een exploitatieplan vaststelt (artikel 6.12, lid 1 Wro). Ingevolge artikel 6.12 Wro, kan de gemeenteraad echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Met betrekking tot de kosten van de grondexploitatie over de gronden waarop de Vrije Universiteit zal gaan ontwikkelen hebben de gemeente Amsterdam en de Stichting VU - VUmc een zogenoemde anterieure overeenkomst gesloten waarin het kostenverhaal wordt geregeld. Voor het overige wordt in dit bestemmingsplan niet voorzien in ontwikkelingen waarover kostenverhaal op grond van de Wro noodzakelijk is. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen.

Op grond van het bovenstaande wordt afgezien van vaststelling van een exploitatieplan.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Algemeen

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

- Dagelijks Bestuur stadseel Zuid
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
- Ministerie van Defensie voor Noord-Holland
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie)
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu /Rijkswaterstaat Noord-Holland (I&M/Rijkswaterstaat N-H)
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Provincie Noord-Holland
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Daarnaast zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

- Stadsregio Amsterdam
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Liander

Hieronder wordt in samengevatte vorm de inhoud van de binnengekomen reacties weergegeven. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze met de reactie in het bestemmingsplan is rekening gehouden.

Daarnaast zijn ook in het kader van de m.e.r.-procedure voor de Vrije Universiteit en het Vrije Universiteit Medisch Centrum de wettelijk adviseurs alsmede de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld tot het geven van een advies. Daarbij is een ieder de mogelijkheid geboden tot het naar voren brengen van zienswijzen. In paragraaf 17.4 wordt hier nader op ingegaan.

Verder is er met betrekking tot de planvorming op meerdere momenten de gelegenheid geboden aan een ieder tot het geven van een zienswijze dan wel een reactie op de planvoornemens. In paragraaf 17.4 wordt hier nader op ingegaan.

17.2 Adviezen reikwijdte en detailniveau MER

Op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (zoals deze gold voor 1 juli 2010) zijn de wettelijk adviseurs in de gelegenheid gesteld te adviseren over het geven van richtlijnen voor het MER. Met het inwerking treden van de gemoderniseerde mer-procedure per 1 juli 2010 zijn de adviezen betrokken bij het gegeven advies inzake reikwijdte en detailniveau voor het MER. In de Nota van beantwoording Zienswijzen en Adviezen Startnotitie m.e.r. VU / VUmc is aangegeven op welke wijze de adviezen zijn betrokken bij het gegeven Advies Reikwijdte en detailniveau inzake het MER, danwel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming. Korte tijdshelpe wordt naar de betreffende stukken verwezen. Voor de uitkomsten van het MER wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

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

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg zijn de volgende reacties ontvangen:

Ministerie van Infrastructuur& Milieu /Rijkswaterstaat Noord-Holland (I&M/Rijkswaterstaat N-H)

De volgende opmerkingen zijn gemaakt:

Er wordt in verband met paragraaf 9.4.4 op gewezen dat de bevoegdheid van de routing van vervoer gevaarlijke stoffen op de rijkswegen bij het ministerie van I&M ligt.

Daarnaast is het van belang dat nieuwe geluidgevoelige ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmeringen opwerpen voor het gebruik en beheer van de A10. Er wordt gewezen op recent akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het project ZuidasDOK en het geluidplan Nieuwe Meer-Amstel, en voorts op een besluit is genomen om ter hoogte van dit bestemmingsplanplan geluidreducerend asfalt toe te passen. Niet duidelijk is in hoeverre de resultaten van het uitgevoerde akoestisch onderzoek representatief zijn voor de geluidsbelasting op de gevels van de woningen. Verzocht wordt het genoemde onderzoek en de maatregel mee te nemen in de planvorming.

Gemeentelijk commentaar:

De tekst van paragraaf 9.4.4 is aangepast.

Wat betreft de opmerkingen met betrekking tot geluid wordt opgemerkt dat de gemeente met de betreffende onderzoeken bekend is. De Dok-ontwikkeling is een gezamenlijk project van onder andere Rijk en gemeente. De Dienst Zuidas participeert namens de gemeente in de planvorming. De betreffende rapporten zijn echter met een ander doel opgesteld en niet bruikbaar ter onderbouwing van onderhavig bestemmingsplan. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is op basis van representatieve verkeersgegevens onderzoek gedaan naar de te verwachten geluidsbelasting op de beoogde nieuwe gebouwen. De nieuwe onderwijsgebouwen, die op eenzelfde hoogte worden voorzien als reeds bestaande onderwijsgebouwen, leiden geenszins tot beperkingen voor de A10. Ten overvloede wordt erop gewezen dat ook het geldende bestemmingsplan op deze locatie reeds onderwijsgebouwen mogelijk maakt. Geluidreducerende maatregelen van de zijde van het Rijk worden te allen tijde toegejuicht.

Stadsdeel Zuid

De opmerkingen van het stadsdeel beperken zich in hoofdzaak tot verkeer en parkeren:

De toelichting over het parkeren is summier en het bestemmingsplan geeft geen parkeerbalans of duidelijke uitleg van de gevolgen van het realiseren van het voorgestane bouwvolume voor de parkeerdruk in het gebied en de directe omgeving. Niet aangegeven is hoe en waar het tekort aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd. Aandacht wordt gevraagd voor de tijdelijke en voor de definitieve situatie:

- a. Het voorgestane bouwvolume wordt gerealiseerd op een bestaand parkeerterrein. In de nieuw te bouwen garage zijn niet voldoende plekken opgenomen voor de norm parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen voorzieningen en de bestaande parkeerplaatsen tezamen.
- b. Een goede ruimtelijke onderbouwing van een bestemmingsplan moet de gevolgen van het bestemmingsplan bezien, hierbij horen de gevolgen voor de parkeerdruk in de omgeving. Hiervoor is een parkeerbalans noodzakelijk en moet worden aangegeven waar het tekort aan parkeerplaatsen wordt gecompenseerd.
- c. De 20% reductie op het aantal parkeerplaatsen vindt het stadsdeel ongewenst. Ook in het advies van de deelraad op het uitvoeringsbesluit is sterk tegen de strikte normen en de parkeerparagraaf in het uitvoeringsbesluit geageerd en is een relatie gelegd met de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in de buurt.
- d. Als aanvulling hierop moet de parkeerbalans ook in tijdelijkheid worden bekeken. Ook tijdens de bouwperiode moet een goed alternatief voor de huidige gebruikers (parkeerders) van het gebied worden gevonden.

Ten aanzien van het verkeer dienen er geen knelpunten te ontstaan in de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet. Als onderlegger voor dit bestemmingsplan zal de komende verkeersstudie Zuidas

2012 een onderbouwing moeten leveren. Voor de eventueel gesignaleerde knelpunten moeten oplossingen worden gevonden.

Als kader voor de toetsing van het bestemmingsplan en de parkeernormen is gezien de ontwikkelingen in de Zuidas (huidig dokmodel en dokorganisatie) en het stedelijk parkeerbeleid (parkeerplan Amsterdam) de visie Zuidas 2009 verouderd. Al in de vastgestelde visie Zuidas 2009 is aangegeven dat de visie in 2012 wordt herijkt. Een spoedige bijstelling van de visie is dan ook noodzakelijk.

Gemeentelijk commentaar:

Bij het totstandkomingsproces van het bestemmingsplan, en ook reeds daarvoor, in het kader van het Uitvoeringsbesluit, is het stadsdeel nadrukkelijk betrokken. Op veel punten zijn stadsdeel en centrale stad het eens als het gaat om de ontwikkeling van het gebied. Op het punt van met name parkeren echter verschillen de meningen. Zoals aangegeven in paragraaf 1.2 van deze toelichting is de Zuidasontwikkeling een project waarvoor de bevoegdheid op het gebied van de ruimtelijke ordening uiteindelijk bij de gemeenteraad ligt. Uiteindelijk dient dus de gemeenteraad, met medeneming van ook de belangen zoals die door het stadsdeel zijn verwoord, definitief te besluiten over de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van de Zuidas. Daarbij dient de gemeenteraad tevens rekening te houden met belangen die op een groter schaalniveau spelen, waaronder de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied en de stad als geheel. Het parkeerbeleid speelt daarbij een belangrijke rol.

Wat betreft parkeren wordt daarbij allereerst opgemerkt dat de gemeenteraad bij vaststelling van het gemeentelijk locatiebeleid (zie paragraaf 3.4.3) gemeentebreed heeft gekozen voor een sturend parkeerbeleid, door als ondergrens voor parkeernormering niet de ondergrens van de CROW-cijfers te hanteren, maar deze met een factor 0.75 naar beneden bij te stellen. Daarmee heeft de gemeenteraad aangegeven actief te willen sturen op mobiliteit, teneinde ook gestelde milieudoelstellingen te halen. In aanvulling daarop heeft de gemeenteraad voor de Zuidas een opgave vastgesteld van een parkeerreductie van 20%.

Daarmee rekening houdend is er voor het gebied Kenniskwartier een parkeerbalans opgesteld. Deze is ook besproken met het stadsdeel. Onder verwijzing naar het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier, waarmee de parkeerbalans voor het gehele Kenniskwartier is vastgesteld, wordt ter verdere onderbouwing van de regeling ten aanzien van parkeren in paragraaf 6.2.4 ingegaan op deze parkeerbalans.

Het eindbeeld zoals opgenomen in het uitvoeringsbesluit kan uiteraard niet ineens worden gerealiseerd, het betreft een ontwikkeling die tientallen jaren zal gaan duren. Deze gefaseerde ontwikkeling geldt ook voor de ontwikkeling van de ondergronds te bouwen parkeergelegenheid. Dat brengt met zich mee dat programma-ontwikkeling en de ontwikkeling van parkeerplaatsen niet altijd één op één met elkaar oplopen. Gedacht vanuit het eindbeeld wordt de meest optimale setting van parkeergelegenheid gezocht, en dat kan in het ene geval betekenen dat er bij een eerste fase ontwikkeling een overmaat aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld in het geval van VUmc Westflank, waarbij 430 parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij een programma van 20.000 m²) en in het andere geval een ondermaat (zoals nu bij de eerste faseontwikkeling van de VU).

Dat betekent niet dat, wanneer er programma wordt ontwikkeld met een (tijdelijke) ondermaat aan parkeergelegenheid, het probleem wordt neergelegd bij de omgeving. In het geval van de VU geldt dat de VU en het VUmc over een gezamenlijk parkeerbedrijf beschikken. Dit parkeerbedrijf is betrokken bij de planning van de parkeermogelijkheden. Het parkeerbedrijf heeft er belang bij, net als VU en VUmc zelf, dat er te allen tijde voldoende parkeergelegenheid aanwezig is, en stuurt daarop ook aan via de gefaseerde realisatie van parkeergelegenheid. Wat dat betreft kan worden opgemerkt dat de VU heeft aangegeven dat in de bestaande situatie de bezettingsgraad lager ligt dan 100%, waardoor ook

met toevoeging van programma het aantal van 450 parkeerplaatsen naar verwachting toereikend zal zijn. Daarbij wordt nogmaals opgemerkt dat momenteel ook bij VUmc een aanzienlijke uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in aanbouw is (Westflank), welke plaatsen onder een en hetzelfde parkeerbedrijf vallen. Het is voldoende aannemelijk dat na realisatie van de eerste fase VU, inclusief de 450 parkeerplaatsen, er sprake is van voldoende parkeergelegenheid om aan de vraag te voldoen.

Met betrekking tot verkeer wordt opgemerkt dat besloten is tot een programmatische aanpak. Gelet op het totale programma dat met de ontwikkeling van de VU, en VUmc en de Zuidas is gemoeid, is het onwenselijk en ook onmogelijk alle mogelijke knelpunten aan het begin op te lossen. Dat zou geen recht doen aan de realiteit, waarin er sprake zal zijn van wijzigende omstandigheden die zich voordoen bij een grootschalige en langdurige projectontwikkeling zoals die van de Zuidas, zowel met betrekking tot de voorgenomen ontwikkelingen als ten aanzien van externe factoren. Om die reden is reeds in 2011 besloten tot een Actieplan weginfrastructuur, waarin is besloten tot een programmatische aanpak, in combinatie met periodieke monitoring op basis van eventueel gewijzigde omstandigheden (zie paragraaf 6.2.3). Uitgangspunt is dus dat maatregelen zijn getroffen voordat zich knelpunten zullen voordoen. Het Actieplan weginfrastructuur, zoals in 2011 vastgesteld, voorziet daar in.

Wat betreft de Visie Zuidas 2009 valt niet in te zien waarom deze, als het gaat om het daarin opgenomen parkeerbeleid, zou zijn verouderd als gevolg van de Dok-ontwikkeling en het stedelijk parkeerbeleid. Ongeacht de Dok-ontwikkeling wordt voor de projectgebieden in de flanken, en voor de flanken als geheel, uitgegaan van een parkeerbalans. De Dok-ontwikkeling brengt in die systematiek geen verandering. Wat betreft het Parkeerplan Amsterdam wordt opgemerkt dat dit in zijn algemeenheid als doelstelling heeft om voor grote delen van de stad, met name binnen de Ring, de auto uit het straatbeeld te laten verdwijnen, door ondergronds gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren. Ten aanzien van programmagerelateerde parkeernormering in het algemeen, of parkeerbeleid voor de Zuidas, wordt geen enkele aanpassing van beleid voorgesteld. Bij vaststelling van de Visie Zuidas 2009 heeft de gemeenteraad expliciet besloten tot het parkeerbeleid voor de Zuidas zoals verwoord in de visie. Dit staat nog altijd overeind en kan dus (mede) dienen als toetsingskader voor voorliggend bestemmingsplan.

Gewijzigd verzoek VU

In aanvulling op het bovenstaande moet voor wat betreft het aantal parkeerplaatsen worden gemeld dat de VU heeft aangegeven toch te willen voorzien in een groter aantal parkeerplaatsen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van het stadsdeel. Met het groter aantal parkeerplaatsen wordt nog altijd gebleven binnen de uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit. Het daarin opgenomen maximum voor de totale VU-ontwikkeling staat onverkort overeind. vanuit verkeerskundig oogpunt is gebleken dat er geen bezwaar is tegen de ophoging.

17.4 Maatschappelijk overleg

In het kader van het maatschappelijk overleg zijnde de volgende reacties ontvangen.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

In zijn reactie heeft de Regionale Brandweer zijn advies beperkt tot het aspect van externe veiligheid. Dit punt, evenals de inhoudelijke reactie van de Regionale Brandweer, komt uitgebreid aan de orde in paragraaf 9.4. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

Liander

Er wordt op gewezen dat de bestaande hogedruk aardgasleiding binnenkort wordt verlegd, en er wordt

Kenniskwartier Zuid, eerste fase (vastgesteld)

verzocht de verbeelding voor wat betreft de ligging van de dubbelbestemming Leiding-Gas daarmee in overstemming te brengen.

Het is mogelijk dat de het 23 en 8 bar gas meet en regelruimte niet wordt verplaatst. In dit geval moet in het bestemmingsplan de optie worden opengelaten dat de locatie van de huidige gas meet en regelruimte als nutsvoorziening wordt aangeduid.

Gemeentelijk commentaar:

De plankaart is aangepast, in die zin dat de gronden met de dubbelbestemming zijn uitgebreid. Daarmee is de beschermingsfunctie die uitgaat van de dubbelbestemming ook voor de nieuwe ligging geregeld. Vooralsnog is verplaatsing niet geregeld. Om die reden is ook voor de bestaande ligging de dubbelbestemming opgenomen. Daarbij is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee de ligging van de dubbelbestemming na verlegging in overeenstemming kan worden gebracht met de feitelijke situatie.

Wat betreft nutsvoorzieningen wordt opgemerkt dat deze in algemene zin zijn geregeld. Een specifieke regeling is dan ook niet nodig.

17.5 Participatie

Op grond van artikel 7.12 van de Wet milieubeheer (zoals deze gold voor 1 juli 2010) is op 7 april 2010 kennisgegeven van de startnotitie milieu-effectrapportage ten behoeve van de Vrije Universiteit en de Vrije Universiteit Medisch Centrum is ingediend. De startnotitie heeft met ingang van 8 april 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is de mogelijkheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. In de Nota van beantwoording Zienswijzen en Adviezen Startnotitie m.e.r. VU / VUmc is aangegeven op welke wijze de zienswijzen zijn betrokken bij het gegeven Advies Reikwijdte en detailniveau inzake het MER, danwel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming.

Daarnaast is het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier inmiddels ter inzage gelegd, met de mogelijkheid voor een ieder daarop te reageren. De reacties die daarop binnen komen zullen worden betrokken bij de besluitvorming rond het uitvoeringsbesluit. Voor zover deze leiden tot wijzigingen van het Uitvoeringsbesluit zal, voor zover relevant, het bestemmingsplan daarmee in overeenstemming worden gebracht.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen milieueffectrapport wordt opgesteld. Hoewel een MER wordt opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Aangezien er reeds in het kader van de startnotitie m.e.r. de mogelijkheid is geboden zienswijzen naar voren te brengen, en een ieder bovendien in de gelegenheid is gesteld tot het geven van een reactie op het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier, is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van het bestemmingsplan te bieden.