

DEFINITIEF

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Ons kenmerk : **M16/0567 DMB 2010**

Plaatsaanduiding : **Hoek Carolina MacGillavrylaan/ Kruislaan**

Projectbeschrijving :
**realisatie van circa 650 studenteenheden en
maximaal 500 m² aan voorzieningen (detailhandel
en/ of horeca)**

Behandeld door : **Ron Frusch/ Erika Wolff (DRO, opsteller document)**
René Klinkenberg (DMB, behandelend inspecteur)

Datum indiening : **september 2010**

Ruimtelijke onderbouwing Studentenwoningen en bijbehorende voorzieningen Spoorkavel

Ruimtelijke onderbouwing Spoorkavel

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1	OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT	4
HOOFDSTUK 2	LIGGING EN BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED	5
2.1	Ligging en begrenzing	5
2.2	Beschrijving van het plangebied	6
HOOFDSTUK 3	GELDEND PLANOLOGISCH KADER	9
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	11
4.1	Rijksbeleid	11
4.2	Provinciaal beleid	11
4.3	Regionaal beleid	12
4.4	Gemeentelijk beleid	12
HOOFDSTUK 5	HET RUIMTELIJK KADER	16
5.1.	Ruimtelijk – functionele aspecten	16
5.2	Stedenbouwkundige aspecten	17
HOOFDSTUK 6	VERKEER EN PARKEREN	19
6.1	Autoverkeer	19
6.2	Parkeren	20
HOOFDSTUK 7	MER /MER-BEOORDELING	22
HOOFDSTUK 8	GELUID	24
8.1	Wettelijk kader	24
8.2	Resultaten onderzoeken	27
8.3	Conclusie	28
HOOFDSTUK 9	LUCHTKWALITEIT	29
9.1	Toetsingskader	29
9.2	Beleid	31
9.3	Onderzoeken	32
9.4	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit	33
9.5	Conclusie	33
HOOFDSTUK 10	EXTERNE VEILIGHEID	34
10.1	Algemeen	34
10.2	Toetsingskader	34
10.3	Resultaten onderzoeken	36
10.4	Conclusie	37
HOOFDSTUK 11	MILIEUZONERING	38
11.1	Algemeen	38
11.2	De VNG- publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’	39
11.3	Resultaten onderzoeken/ bestaande bedrijven	40

HOOFDSTUK 12	WATER	42
12.1	Toetsingskader	42
12.2	Wet- en regelgeving	42
12.3	Beoordeling project	44
12.4	Watertoets	45
12.5	Conclusie	46
HOOFDSTUK 13	NATUUR EN LANDSCHAP	47
13.1	Algemeen	47
13.2	Toetsingskader	47
13.3	Beoordeling project	48
13.4	Conclusie	48
HOOFDSTUK 14	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	49
14.1	Toetsingskader	49
14.2	beoordeling project	50
HOOFDSTUK 15	OVERIGE ASPECTEN	52
15.1	Luchthavenindulingsbesluit	52
15.2	Bezonning	52
15.3	Windhinder	52
15.4	Bodem	52
HOOFDSTUK 16	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	54
HOOFDSTUK 17	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	55
17.1	Overleg met betrokken overheden (art. 5.1.1. Bro)	55
17.2	Participatie	55
BIJLAGEN		58

Hoofdstuk 1 Omschrijving van het project

Science Park Amsterdam is een gebied in het oosten van Amsterdam, dat zich in de komende tien jaar verder zal ontwikkelen tot een internationaal vooraanstaande locatie van hoogwaardig onderwijs, onderzoek en ondernemen. Het gebied ligt in het noordoosten van stadsdeel Watergraafsmeer. Het is nu nog een gedeeltelijk bebouwde polder die ligt ingesloten tussen de ringweg A10, de spoorlijn Amsterdam- Weesp en de dijk van de Ringvaart. Met zijn economische en stedenbouwkundige ambitie behoort Science Park Amsterdam tot de strategische projecten van Amsterdam. De ontwikkeling van Science Park Amsterdam betekent een grootscheepse herstructurering van het gebied, die het karakter ervan ingrijpend zal veranderen. Deze transformatie is ingezet in een gemeenschappelijk project van de grondeigenaren: de gemeente Amsterdam, de Universiteit van Amsterdam (UvA) en de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO). Binnen het grotere Science Parkgebied ligt het perceel 'Spoorkavel'.

De Universiteit van Amsterdam en de Vrije Universiteit willen in navolging van Utrecht en Maastricht Engelstalige bacheloropleidingen aanbieden. Daarom willen ze op het Science Park een Amsterdam University College (AUC) oprichten. Deze vestiging richt zich daarbij op opleidingen met een bèta-accents. Het AUC zal worden gerealiseerd op de plek van het huidige AMOLF- gebouw dat zal worden gesloopt. Het AUC komt zodoende dicht bij de vele bèta-gerichte functies in het gebied te liggen.

Omdat het University College zich voornamelijk zal richten op buitenlandse studenten, is onderzocht of in het Science Park of omgeving plaats is voor huisvesting van studenten. De keuze is hierbij gevallen op het Spoorkavel, dat tegenover het nieuwe AUC komt te liggen. Dit kavel is goed geschikt voor het vestigen van studentenwoningen. Naast circa 650 studenteneenheden wordt er in de plint voorzien in een detailhandelsvoorziening en/ of een horecavoorziening tot maximaal 500 m², met dien verstande dat de horeca beperkt is tot de categorieën café en/ of restaurant en maximaal 300 m² aan oppervlakte mag hebben.

De gemeente Amsterdam wil meewerken aan de realisatie van dit project. Binnen de gemeente Amsterdam bestaat een groot tekort aan studentenwoningen. Daarbij is het voor de gemeente van belang zoveel mogelijk woningen te realiseren omdat dit bijdraagt aan het aantal instappers op het nieuwe NS- station Science Park. De ontwikkeling 'Spoorkavel' wordt vooruitlopend op het grotere bestemmingsplan 'Science Park' mogelijk gemaakt via een projectbesluit ex. artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening. Enerzijds omdat het initiatief Spoorkavel niet kan wachten op het bestemmingsplan Science Park, waarvan de mogelijkheid op te nemen ontwikkelingen nog niet voldoende zijn uitgekristalliseerd en er een urgentie bestaat om de studentenwoningen zo snel mogelijk te kunnen realiseren, gelet op de bestaande krapte in dit woningsegment. Nieuwbouw van studentenwoningen is voor de gemeente Amsterdam namelijk één van de speerpunten van beleid voor het Science Park, gelet op het Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid'. Anderzijds gaat het in dit geval om één bouwinitiatief voor één bouwperceel, waardoor het projectbesluit in dit geval het aangewezen juridische planologische instrument is om een snelle bouwtitel te kunnen verkrijgen.

Hoofdstuk 2 Ligging en begrenzing van het plangebied

2.1 Ligging en begrenzing

Spoorkavel ligt in het Science Park in stadsdeel Oost.



Figuur 1: Globale ligging projectgebied Science Park

Het Spoorkavel maakt deel uit van de bebouwingszone direct ten noorden van de doorgaande spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht en het bijbehorende spooreplacement. Het spoortalud en het bouwkavel worden van elkaar gescheiden door middel van een sloot. Aan de westzijde wordt het Spoorkavel begrensd door een nieuw te ontwerpen plein. Aan de noordzijde vormt de Carolina MacGillavrylaan de grens. Ten oosten van het Spoorkavel ligt de spoortunnel met de entree naar het nieuwe NS-station 'Science Park'.



Figuur 2: Gebied waarvoor projectbesluit geldt (rood omkaderd)

2.2 Beschrijving van het plangebied

De Watergraafsmeer is in 1629 drooggelegd en werd eind zeventiende, begin achttiende eeuw een aantrekkelijke woonplek voor rentenierende Amsterdammers, die er hofsteden lieten bouwen. De Anna-hoeve herinnert daar nog aan. Deze voormalige boerderij is in het begin van de twintigste eeuw op de plek van één van de oorspronkelijke hofsteden gebouwd. Kenmerkend voor de inpoldering is het rechthoekige wegenpatroon, dat ook tot uitdrukking komt in de straatnamen (bijvoorbeeld 'Kruislaan' en 'Middenweg') en de haakse verkaveling. In Science Park Amsterdam is de oorspronkelijke wegstructuur en verkaveling herkenbaar aan de Kruislaan en het weiland rondom de Anna-hoeve. De universiteitsgebouwen hebben zich onttrokken aan het verkavelingspatroon. Zij hebben een eigen bouwrichting en zelfs een eigen polderpeil. De daarbij behorende ringsloot markeert het ooit geplande eindpunt van de rijksweg A1 en geldt tevens als eigendomsgrens van het terrein van de UvA. Het noordwestelijke deel van het gebied was decennialang in gebruik als volkstuinencomplex. Een klein deel daarvan bestaat nog steeds, maar zal vanwege de toekomstige ontwikkeling van het gebied worden opgeheven.

In 1946 werd het eerste wetenschappelijke instituut in het gebied gevestigd: het Instituut voor Kernfysisch Onderzoek (IKO), later onderdeel van het Nationaal Instituut voor Kernfysica en Hoge- Energiefysica (NIKHEF). In de daarop volgende jaren volgden het instituut voor Atoom- en Moleculaire Fysica (AMOLF), het Centrum voor Wiskunde en Informatica (CWI), SARA Reken- en Netwerkdiensten en de biologiefaculteit van de UvA. Zo ontstond aan de oostrand van Amsterdam een grote concentratie van nationaal en internationaal opererende onderzoeks- en onderwijsinstellingen op het gebied van natuurwetenschappen en technologie.

Begin jaren negentig vestigden zich er de eerste bedrijven in het eerste matrixgebouw van ASP. Deze publiekprivate samenwerking tussen gemeente Amsterdam, Rabobank, NWO en UvA biedt huisvesting en diensten aan (startende) ondernemers in de ICT en biotechnologie. Amsterdam Internet Exchange (AMS-IX) vestigde zich in 1996 in het gebied en Twinning Center Amsterdam in 1998. Inmiddels is het aantal bedrijven gestegen tot 75 en staan er vijf matrixgebouwen.

Het NWO is één van de drie grondeigenaren van het Science Park. De andere twee zijn de Universiteit van Amsterdam (UvA) en de gemeente Amsterdam. Zij willen het Science Park gezamenlijk ontwikkelen tot een internationaal kenniscentrum binnen de disciplines wiskunde, informatica en natuurwetenschappen. De infrastructuur zal bestaan uit geavanceerde computersystemen en snelle netwerken die kennisintensieve bedrijven met elkaar verbinden. In dit milieu kunnen wetenschappelijke instellingen en bedrijfsleven samenwerken en kennis uitwisselen. Deze gezamenlijke aanpak versterkt de kennisinfrastructuur en levert kennisintensieve producten en nieuwe bedrijvigheid op. Om dit mogelijk te maken heeft de gemeente Amsterdam in 1996 besloten om het Science Park aan te wijzen als grootstedelijk gebied.

In 2003 is voor het hele Science Park een Masterplan vastgesteld waarin een ambitieus programma is opgenomen. Behalve de laboratoria en onderwijsgebouwen die deel gaan uitmaken van het kenniscentrum, voorziet het programma in 500.000 m² kantoorruimte, een hotel, congresruimte, sport- en culturele voorzieningen, een nieuw NS-station en ruim 1300 woningen.

Inmiddels is de eerste fase van de Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica (FNWI) opgeleverd en is fase 2 in aanbouw. Ook het bijbehorende Universitair Sport Centrum is in aanbouw.

Het station is op 13 december 2009 in gebruik genomen waardoor het Science Park per openbaar vervoer goed bereikbaar is.

In de westelijke punt van Science Park, daar waar het gebied grenst aan de Indische Buurt is een groot gedeelte van de geplande woningen al opgeleverd. De wooncomplexen zijn gelegen in een parkachtige setting en vormen gezamenlijk een 'eilandenrijk'. Kenmerkend voor het woongebied is het autoluwe karakter, de openbare ruimte met pleinen en binnenplaatsen en de groene en waterrijke uitstraling. De complexen Milos, Andros, en de Meander zijn inmiddels bewoond. Het woningaanbod varieert van eengezinswoningen, appartementen, maisonnettes, studentenwoningen tot woon/werkwoningen. Gezamenlijk zijn dit circa 1900 woningen (waarvan circa 1300 studenteneenheden). Projectbesluit 'Spoorkavel' maakt maximaal circa 650 studentenwoningen mogelijk. Tevens kunnen er in de plint (tot een hoogte van 10 m) naast woningen voorzieningen worden gerealiseerd.

Op dit moment wordt het Spoorkavel gebruikt door College de Meer, een VMBOschool.



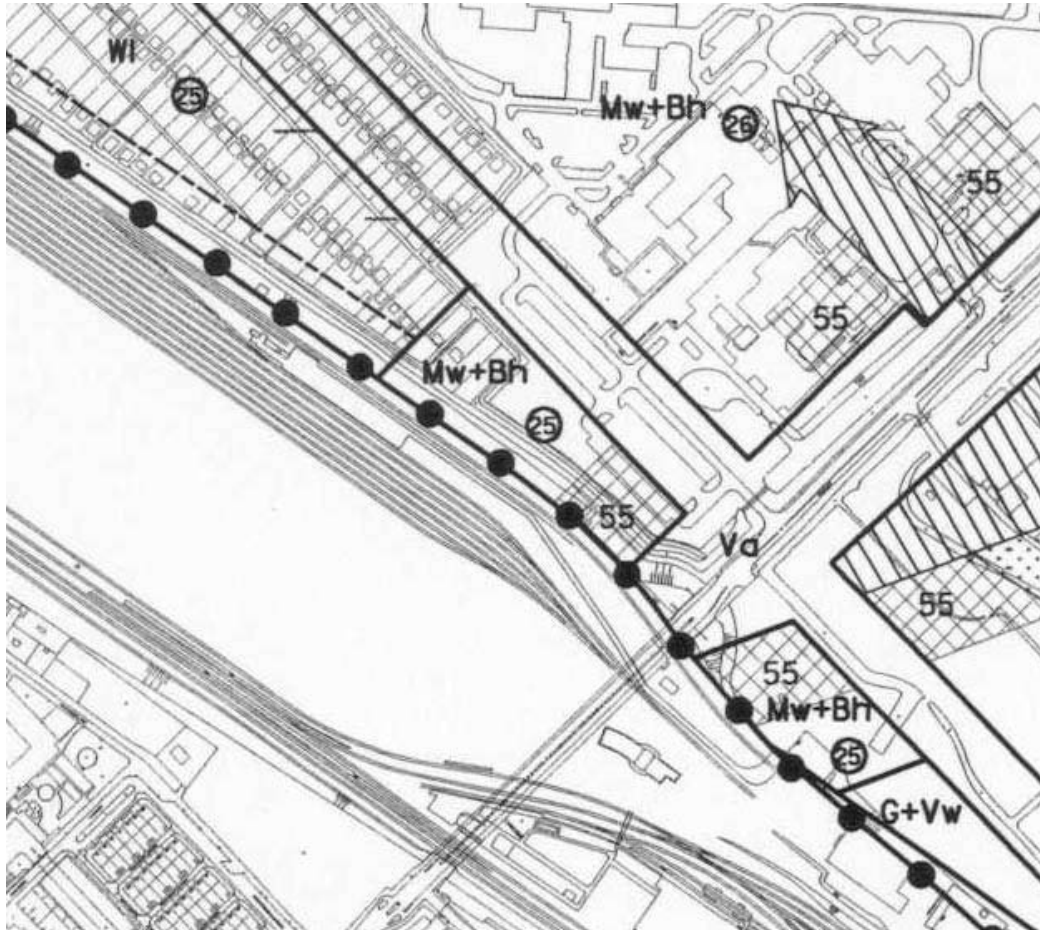
Figuur 3: perceel Spoorkavel met tijdelijke VMBO-school

Hoofdstuk 3 Geldend planologisch kader

Het geldende planologisch kader ter plaatse is het bestemmingsplan 'Wetenschap en Technologie Centrum Watergraafsmeer', vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 6 juni 2002 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord Holland op 21 januari 2003.

Het huidige bestemmingsplan voor het Spoorkavel gaat uit van een bestemming 'wetenschappelijke instellingen en hoogwaardige bedrijvigheid'. De bouwhoogte is 25 meter met de mogelijkheid tot een hoogteaccent tot 55 meter op de zuidoostpunt van de kavel. De circa 650 studenteneenheden met de voorzieningen tot 500 m² in de plint passen dan ook niet binnen het huidige bestemmingsplan.

De gewenste voorzieningen zijn benodigd voor de huisvesting van de (buitenlandse) studenten van het Amsterdam University College. Omdat de gewenste bestemming qua gebruik maar ook qua hoogte niet in het vigerende bestemmingsplan past zal de gemeente Amsterdam medewerking verlenen aan een projectbesluit voor het initiatief.



Figuur 4: uitsnede vigerend bestemmingsplan

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van veiligheid.

De ontwikkeling van Spoorkavel levert daaraan een bijdrage.

4.2 Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

Het ruimtelijk beleid van de provincie is gericht op geconcentreerde stedelijke ontwikkeling (Streekplan Noord-Holland Zuid, Provincie Noord-Holland, 2003). De stedelijkheid moet binnen de netwerkstad Amsterdam op een paar plaatsen worden geconcentreerd. Bij de keuze van deze plaatsen speelt de bereikbaarheid een belangrijke rol. Binnenstedelijke woningbouw en verdichting mogen niet ten koste gaan van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu. Het handhaven en versterken van deze kwaliteit is bepalend voor de leefbaarheid van de stad. Uitbreiding van het openbaar vervoer zal uiteindelijk leiden tot een regionaal systeem (Regionet), waarbij de verschillende stadsgewestelijke openbaarvervoerssystemen aan elkaar worden gekoppeld. De Noord/Zuidlijn wordt als onderdeel van dit regionet een belangrijke schakel voor de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord. Daarmee zal de relatieve afstand met Schiphol-Zuid/WTC en op lange termijn met Zaanstad aanzienlijk worden verkort.

Amsterdam neemt binnen het provinciale streekplan een bijzondere positie in. Als uitvloeisel van de gesloten beleidsovereenkomst tussen gedeputeerde staten van Noord-Holland en burgemeester en wethouders is het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" op 17 februari 2004 door gedeputeerde staten vastgesteld als uitwerking van het streekplan Noord Holland Zuid. Het initiatief voor Spoorkavel voldoet aan bovenstaande uitgangspunten van het Streekplan.

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 15 december 2008 de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2009 vastgesteld. Deze verordening schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. De regels komen voort uit de bestaande streekplannen Noord-Holland Zuid en Noord. De aanleiding voor deze verordening is gelegen in het feit dat de goedkeuring door GS van bestemmingsplannen met de nieuwe Wro per 1 juli 2008 is komen te vervallen. De verordening is op 1 januari 2009 in werking getreden. Het voorliggende projectbesluit voldoet aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2009.

Structuurvisie NH 2040

Ten tijde van het opstellen van dit projectbesluit was de Structuurvisie NH 2040 en de daaronder vallende Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in voorbereiding. Op grond van artikel 2.2 van de Wro is de provincie Noord-Holland verplicht een structuurvisie op te stellen. Het plangebied van dit projectbesluit valt op de plankaart van genoemde structuurvisie in een "vastgesteld of bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie". Daarvoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Concentratie van bedrijvigheid;
- Herstructureren, verdichten en innovatief ruimtegebruik.

Het voorliggende projectbesluit voldoet aan deze uitgangspunten.

4.3 Regionaal beleid

Regionale Woonvisie

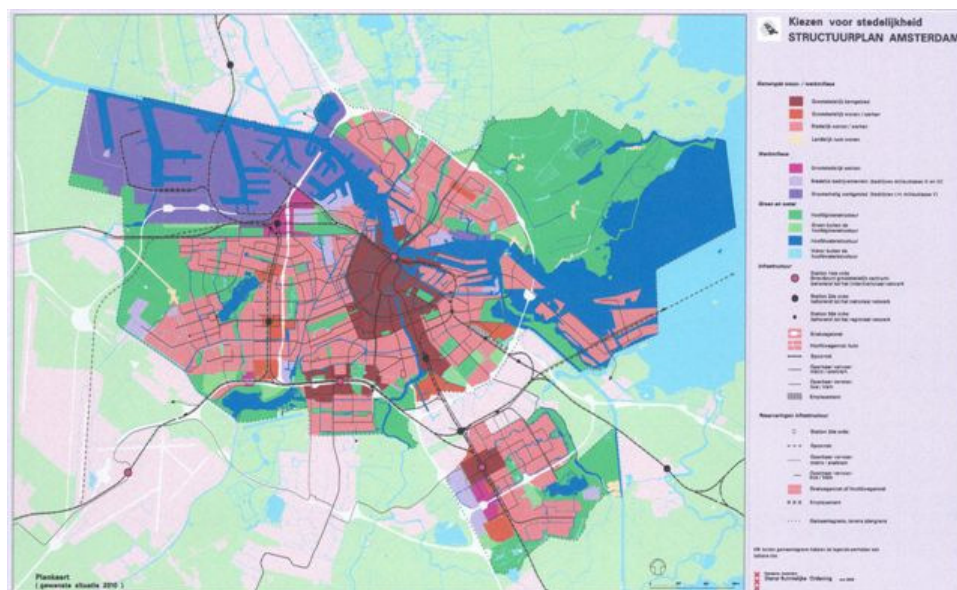
De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Het initiatief voor 'Spoorkavel' is in overeenstemming met dit beleid.

4.4 Gemeentelijk beleid

Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid'.

Het thans vigerende structuurplan is het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid', dat in 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit plan worden de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 beschreven. Het structuurplan dient als beleids- en toetsingskader voor bestemmingsplannen. Het structuurplan heeft de formele status van een streekplanuitwerking. Onder het motto "Kiezen voor stedelijkheid" is in het structuurplan Amsterdam een beeld geschetst van de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Als belangrijkste opgaven voor de stad worden gezien:

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



Het grotere Science Parkgebied is in het structuurplan hoofdzakelijk aangemerkt als grootstedelijk wonen-werken. Daarbij gaat het om multimodale ontsloten gebieden die bij uitstek geschikt zijn voor de vestiging van stedelijke en regionaal georiënteerde voorzieningen: grote kantoren, hotels, scholen en ziekenhuizen en ook centrumstedelijke woonvormen. De dichtheden zijn hoog en er zijn goede kansen voor hoogbouw. Menging (met wonen en ondersteunende voorzieningen) is een wezenlijk kenmerk van deze gebieden. De verbetering van de openbare ruimte vindt vooral plaats bij stationsomgevingen. Er is een spanning tussen de afwikkeling van verschillende verkeersstromen en het verblijfsklimaat. Een goede aansluiting op aanliggende woon- en werkgebieden is een extra aandachtspunt. In dit milieutype gelden beperkingen aan het parkeervolume. Een deel van het parkeren zal semi-openbaar gemaakt worden om dubbel gebruik mogelijk te maken. Inpandig parkeren wordt gestimuleerd. De hoofdgroenstructuur bestaat uit parken, uit groene veelal schegvormige uitloopgebieden in de stadsrand en uit zogenaamde schakelparken als overgang tussen parken en uitloopgebieden. Tussen deze elementen bestaan er veelal recreatieve routes, al dan niet gekoppeld aan waterlopen en kleinere groenelementen.

Specifiek voor Science Park worden in het structuurplan nog de volgende aspecten benoemd:

- Nieuwbouw van studentenwoningen; voor deze ontwikkeling wordt separaat het onderhavige projectbesluit 'Spoorkavel' opgesteld;
- De bouw van een nieuw NS-station in de Watergraafsmeer bij het Science Park; dit station is inmiddels gerealiseerd;
- voor dataverkeercentrales, die veel ruimte en energie vragen, zijn er (o.a.) vestigingsmogelijkheden op Science Park. Het bestemmingsplan Science Park zal hierin voorzien.

Uit het vervolg van deze onderbouwing zal verder blijken dat aan de uitgangspunten van het structuurplan uitwerking wordt gegeven.

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:

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).

Het projectbesluit 'Spoorkavel' voorziet in bovenstaande uitgangspunten.

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.

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 kerncijfers, 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 paragraaf 6.2 wordt aangegeven op welke wijze parkeren in het projectbesluit is meegewogen.

Hoogbouw, Beleid en Instrument

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument is in juni 2005 als aanvullend toetsingskader op het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect dat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. Aangegeven is dat in het algemeen kan worden gesteld dat er pas sprake is van een significant effect op het stadslandschap bij bouwhoogten vanaf ongeveer 60 meter. Het voorgenomen initiatief voor Spoorkavel komt niet boven deze hoogtemaat, waardoor het opstellen van een zogenaamde hoogbouweffectrapportage (HER) niet nodig is.

Beleidsnotitie short stay

Op 11 februari 2009 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het short stay beleid van het college van burgemeester en wethouders. Ruimte bieden aan huisvesting voor expats en bescherming van de woningmarkt staan daarbij voorop. Het nieuwe beleid maakt het mogelijk voor eigenaren om woningen voor dit doel te onttrekken aan de woningvoorraad. Het aanbieden van dergelijke woonruimte is van belang voor de (inter-)nationale economische positie van Amsterdam.

Het short stay beleid in het kort:

1. de basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op basis van artikel 30 van de Huisvestingswet;
2. de eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze vergunning geldt voor tien jaar;
3. short stay is alleen mogelijk in woningen met een huur boven de huurliberalisatiegrens (142 punten, € 631,73 per 1 juli 2008, €647,53 per 1 juli 2009);
4. short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen);
5. maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken worden ten behoeve van short stay. Alleen voor stadsdeel Centrum geldt een afwijkend percentage van 15%;
6. bij meer vraag dan aanbod wordt een systeem van loting gehanteerd;
7. voor overnachtingen in short stay appartementen moet toeristenbelasting betaald worden;
8. woningen die al vóór eind 2008 met instemming van de gemeente voor short stay werden gebruikt vallen onder het overgangsbeleid;
9. short stay op woonboten wordt mogelijk met een ontheffing binnen de Verordening op de haven en het binnenwater ten behoeve van short stay, mits passend binnen het bestemmingsplan;
10. voor nieuwbouwwoningen (opgeleverd vanaf 1 januari 2008) geldt het vergunningsstelsel voor short stay niet. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan/projectbesluit;
11. alle stadsdelen zullen short stay in hun bestemmingsplannen mogelijk gaan maken (voor zover daarin de bestemming "wonen" is opgenomen). Ook alle grootstedelijke plannen moeten short stay mogelijk gaan maken (voor zover daarin de bestemming "wonen" is opgenomen). Vooruitlopend op de vaststelling van de genoemde bestemmingsplannen wordt er niet gehandhaafd als die strijdigheid zich voordoet.

In het voorliggende initiatief wordt tevens "short stay" toegestaan.

Hoofdstuk 5 Het ruimtelijk kader

5.1. Ruimtelijk – functionele aspecten

Uitgangspunt voor deze ontwikkeling ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan zijn de volgende wijzigingen:

1. een bestemmingswijziging van 'wetenschappelijke instellingen en hoogwaardige bedrijvigheid' naar een bestemming voor circa 650 studenteneenheden met in de plint naast woningen tevens de mogelijkheid voor voorzieningen (zie verder onder 3). In de studentenwoningen is shortstay toegestaan. Onder shortstay wordt het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één (1) huishouden voor een aaneensluitende periode van tenminste één (1) week en maximaal zes (6) maanden verstaan;
2. een aanpassing van bouwvolume conform onderstaande afbeelding. De maximale bouwhoogte uit het vigerende bestemmingsplan van 25 m wordt gedeeltelijk met 2 meter overschreden en de bouwhoogte van 55 meter wordt met 1 meter overschreden zoals blijkt uit onderstaande afbeelding. Ondergeschikte bouwdelen t.b.v. trappenhuizen, technische installaties en vergelijkbare voorzieningen mogen daarbij bovenop de in de afbeelding maximaal toegestane hoogten worden gerealiseerd, mits de overschrijding niet meer dan 3 meter bedraagt. Vertaald naar bouwlagen betekent dit gezien van noord naar zuid respectievelijk maximaal 7, 8, 7 en 17 bouwlagen voor het project.
3. de realisatie van maximaal 500 m² brutovloeroppervlak aan voorzieningen voor detailhandel en/ of horeca in de plint met dien verstande dat:
 - a. onder plint wordt verstaan de bouwlagen tot een hoogte van 10 m;
 - b. voor horeca geldt een maximaal brutovloeroppervlak van 300 m²;
 - c. qua horeca is alleen horeca 3 en/ of horeca 4 (Amsterdamse categorisering) toegestaan, hetgeen betekent dat het gaat om een café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven) of een restaurant (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).
4. Het creëren van een geluidgevoelige functie (wonen). Het gebouw zal gevolgen ondervinden van het geluid van het spoor aan de zuidzijde en de Carolina MacGillavrylaan aan de noordzijde. Zie daarover ook de paragrafen 8.2 en 8.3. Er dienen geluidwerende maatregelen aan het gebouw getroffen te worden, enerzijds om voor de bewoners een goed woon- en leefklimaat te realiseren en anderzijds om de activiteiten die op het spoor/spoorwegemplacement plaatsvinden niet te belemmeren.



5.2 Stedenbouwkundige aspecten

Het bouwblok ligt op een belangrijke plek in het Science Park; op de kruising van de Carolina MacGillavrylaan en de Kruislaan. Bij het uitkomen van de spoortunnel ligt het gebouw direct links. Het gebouw kan een grote bijdrage leveren aan de sociale veiligheid in de spoortunnel, naar de entree van de perrons van het nieuwe NS-station.

Levendige functies in de plint van het gebouw zijn daarom essentieel. Deze voorzieningen moeten in elk geval op de hoek van de Carolina MacGillavrylaan-Kruislaan liggen.

Het gaat om centrumvoorzieningen die iets toevoegen aan het gebied. Kleinschalige voorzieningen als een AH to go zijn ook zeer welkom. De functies moeten zelfstandig functioneren zodat ook wanneer er geen studenten in het gebouw aanwezig zijn er levendigheid is. De functies moeten in elk geval één entree hebben zo dicht mogelijk in de buurt van de entree van de spoortunnel.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Autoverkeer

Door Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer is in 2007 onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie op Science Park en het aangrenzende Middenmeer-Noord. Het perceel Spoorkavel maakt onderdeel uit van dit onderzoek. De resultaten daarvan zijn opgenomen in het rapport "Verkeersstudie Science Park Amsterdam en Middenmeer Noord" (16 augustus 2007). In juni 2009 is op basis van een aanpassing in het ruimtelijke programma voor Science Park en de ontwikkeling van Spoorkavel het verkeersonderzoek geactualiseerd. De resultaten daarvan zijn verwoord in de brief 'Noodzaak nieuwe verkeersstudie Science Park Amsterdam' (Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 10 juni 2009). Beide documenten zijn als bijlage bij dit projectbesluit opgenomen.

Het ruimtelijke programma leidt tot een prognose van het aantal aankomsten en vertrekken. De gevolgen hiervan zijn beschreven voor de ontsluiting op de bestaande infrastructuur. Ten slotte wordt gekeken naar de interne verkeersstructuur van Science Park.

Uitgangspunten onderzoek

Voor de detaillering van het plangebied Science Park en Middenmeer Noord is een module gebruikt van het gemeentelijk verkeers- en vervoersmodel GENMOD, het zogeheten Locmod (local model). Het Locmod is een uitsnede van het grote GENMOD-model, waarbij het autonetwerk voor het uitgesneden gedeelte is verfijnd en gedetailleerd. Het model is in 2006 ontwikkeld, maar heeft een aantal aanpassingen nodig om de gewenste gegevens te kunnen leveren. Zo wordt in het oorspronkelijke model bijvoorbeeld uitgegaan van de beschikbaarheid van een treinstation vanaf 2010. In deze studie is de aanwezigheid van het station afhankelijk van de te onderzoeken situatie en uitsluitend aanwezig in de plansituatie 2010 en 2015. Voor de autonome situatie in deze studie wordt ervan uitgegaan dat het station in 2010 en 2015 echter nog niet in gebruik is. Zoals hiervoor is aangegeven is het station inmiddels in gebruik genomen.

Genmod is multimodaal, dat wil zeggen dat de effecten van een goede fiets- en OV- en autobereikbaarheid zijn verrekend in de verkeersproductie van het toekomstige bouwprogramma. Voor deze specifieke studie is een extra netwerkverfijning gemaakt, waarbij de ontsluitingsstraten van het plangebied in het model zijn opgenomen.

Het model berekent de verkeersintensiteit per wegvak voor de 2-uurs avondspits (16.00 – 18.00 uur) op een gemiddelde werkdag. Voor luchtkwaliteitsberekeningen zijn etmaalcijfers nodig. Deze worden berekend door het toepassen van een rekenfactor, die verschillend is per wegvaktype. Daarnaast wordt een omrekening gemaakt om van de gemiddelde werkdag een gemiddelde weekdag te maken.

Voor geluidhinderberekeningen worden de aantallen motorvoertuigen in de spits omgerekend naar een gemiddeld dag -, nacht -, avonduur met onderscheid in voertuigsoorten (motorfietsen, personenauto's, lichte en zware vrachtauto's, bussen en trams.) De resultaten van de modelberekeningen worden gepresenteerd in plotjes (visuele weergave van het verkeersmodel). Hierin worden de absolute aantallen motorvoertuigen per wegvak voor de avondspitsperiode van 16.00 – 18.00 uur op een gemiddelde weekdag gegeven. Tevens wordt er per scenario een tabel gepresenteerd met daarin voor een aantal wegvakken een uitsplitsing naar type voertuig.

6.2 Parkeren

Overeenkomstig het locatiebeleid (zie paragraaf 4.4) zijn voor woonfuncties als onderhavig initiatief beoogt mogelijk te maken 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 Amsterdam wordt bij studentenwoningen in het algemeen uitgegaan van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 10 studenteneenheden. Bij de ingebruikname van het naast het Spoorkavel gelegen studentenhuysvestingsblok de Meander blijkt echter dat deze parkeerplaatsen bijna niet gebruikt worden.

Uit de studie *'Lust of last? Studenten, auto's en parkeerplaatsen. Richtlijnen voor een parkeernorm bij studentenwoningen'* uit 2006 blijkt dat het autobezit van Amsterdamse studenten een derde lager is dan landelijk gemiddeld.

Een afweging of en welke parkeernorm toegepast kan worden kan aan de hand van de criteria grootte, ligging, type project/lanje termijnvisie gedaan worden.

De vraag naar parkeermogelijkheden wordt niet bepaald door het autobezit van studenten, maar door de omstandigheden van het project. Grote projecten (500-1000 eenheden) veroorzaken meer vraag naar parkeerruimte. Bij kleine projecten ligt de parkeerdruk lager. Ook de ligging van een project speelt een rol. Projecten die in een bestaande omgeving liggen, hebben sneller met mogelijke overlast voor bureu te maken dan projecten die in een nieuwbouwgebied of aan de rand van dichtbebouwde stad worden gerealiseerd. Ook het type project speelt een rol: zodra er de mogelijkheid bestaat het project toegankelijk te maken voor andere gebruikersgroepen (studio's voor starters, expats, toeristen etc.) worden hogere normen toegepast.

Afgeleid uit het autobezit van studenten wordt aanbevolen:

- geen parkeernorm in zeer veel gevallen;
- 0,1 als lage parkeernorm;
- 0,15 als hoge parkeernorm voor studenten.

Afweging voor Spoorkavel.

Het Spoorkavel ligt direct naast station Science Park. Bovendien wordt het gebouw gebouwd voor buitenlandse studenten van het Amsterdam University College. Daarom wordt er geen parkeernorm voor de studentenhuysvesting op het Spoorkavel verplicht gesteld. Indien er desondanks toch behoefte blijkt te bestaan aan parkeergelegenheid, kan er worden voorzien in een uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen met het naastgelegen complex Meander. De bestaande parkeerplaatsen in dat complex worden in grote mate niet gebruikt, waardoor mogelijke extra parkeercapaciteit kan worden benut. Voor bezoekersparkeren geldt bij studentenhuysvesting een bezoekersnorm van 0,02 tot 0,03 parkeerplaatsen per studenteneenheid. Dat betekent dat er bij circa 650 eenheden ruimte moet worden geboden voor 13 parkeerplaatsen. De ruimte hiervoor bestaat op de openbare, betaalde, parkeerplaatsen langs de Carolina MacGillavrylaan, waar bezoekers kunnen parkeren.

Met dit projectbesluit wordt behalve de studentenhuysvesting eveneens de realisatie van maximaal 500 m² brutovloeroppervlak aan voorzieningen voor detailhandel en/ of horeca in de plint van het Spoorkavel mogelijk gemaakt.

Voor deze voorzieningen geldt een maximum van één parkeerplaats per 125 m² brutovloeroppervlakte : dat wil zeggen vier parkeerplaatsen ten behoeve van de detailhandels- en/of horecafunctie.

Uitgangspunt is dat het parkeren binnen het gebied plaatsvindt in afgesloten eenheden/ gebouwde parkeervoorzieningen. Aangezien in het naastgelegen complex Meander plaats is voor dit beperkte aantal parkeervoorzieningen, worden er geen afzonderlijke gebouwde parkeervoorzieningen binnen het Spoorkavel gerealiseerd. Op straat wordt één laad- en losplek gerealiseerd.

Hoofdstuk 7 Mer /mer-beoordeling

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.1994).

Op 28 september 2006 zijn de gewijzigde Wm (hoofdstuk m.e.r.) en het nieuwe Besluit m.e.r. 1994 in werking getreden. Daarmee is de Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. De nieuwe regelgeving maakt nu onderscheid tussen:

- een m.e.r.-plicht voor plannen (voorheen SMB genoemd, nu 'plan-m.e.r.');
- een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor besluiten (een 'project-m.e.r.').

Doel van een m.e.r. is om de milieuaspecten volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming. In het MER worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage 1994 én voldoet aan de vermelde drempelwaarden én de aangewezen besluiten. Het Besluit m.e.r. 1994 maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

De lijst van activiteiten in de onderdelen C en D bestaat uit vier kolommen. De eerste kolom bevat een omschrijving van de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. De tweede kolom vermeldt eventuele drempelwaarden: alleen wanneer de omvang van een activiteit gelijk is aan deze drempelwaarde of deze overstijgt, is bij onderdeel C sprake van m.e.r.-plicht en bij onderdeel D sprake van m.e.r.-beoordelingsplicht. De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. 1994 mogen overigens op grond van jurisprudentie niet als juridisch harde, absolute grens gehanteerd worden. Er moet worden gezien of er voor het project Science Park als geheel aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. In deze motivatie moeten de kenmerken van het project (vooral cumulatie), de plaats van het project (nabijheid van gevoelige gebieden) en het potentiële effect van het project zorgvuldig worden meegenomen. Blijkt dat bij het project aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn, dan valt deze toch onder de m.e.r.-plicht, ook al ligt het project onder de (huidige) drempelwaarde.

In de m.e.r.-beoordelingsprocedure wordt de voorgenomen activiteit beoordeeld op het voorkomen van belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze aspecten zijn hier toegelicht.

Belangrijke nadelige gevolgen

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten, die hier kort worden toegelicht.

1. De kenmerken van de activiteit.
2. De plaats waar de activiteit plaatsvindt (bijvoorbeeld: gevoelige gebieden). Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied e negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. Ook wordt beschouwd of cumulatie van effecten met plannen in de omgeving optreden.
3. De kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit kan hebben voor het milieu. Hierbij gaat het bij Spoorkavel om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor de stedelijke leefomgeving (verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid).

Het projectbesluit voorziet in de oprichting van circa 650 studenteneenheden met in de plint voorzieningen voor detailhandel en/ of horeca. Een dergelijke uitbreiding is niet mer-plichtig noch mer-beoordelingsplichtig. Ook zijn er als gevolg van de realisatie van het project geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachte als gevolg van de hierboven genoemde specifieke toetsingscriteria.

De uitbreiding van Spoorkavel staat in relatie met de algehele ontwikkeling van het Science Park, waarvoor een separaat bestemmingsplan wordt opgesteld. De ontwikkeling van het Science Park als geheel is niet mer(boordelings)plichtig. Van een mer(boordelings)plicht is dan ook geen sprake voor dit projectbesluit.

Hoofdstuk 8 Geluid

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.

8.1 Wettelijk kader

8.1.1. Wegverkeerslawaaï

Zones langs wegen

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk), zie tabel 2.1.

Aantal rijstroken		Zonebreedte (m)
stedelijk	buitenstedelijk	
1 of 2	-	200
3 of meer	-	350
-	1 of 2	250
-	3 of 4	400
-	5 of meer	600

Tabel 2.1 schema zonebreedte aan weerszijden van de weg

De volgende wegen hebben een geluidzone waarbinnen de planlocatie is gelegen:

- Carolina MacGillavrylaan
- Kruislaan

De planlocatie is gelegen binnen de bebouwde kom. De MacGillavrylaan heeft 4 rijstroken (1 rijstrook in en 1 busbaan in beide richtingen). De Kruislaan heeft 2 rijstroken. De wegen kunnen niet worden aangemerkt als auto(snel)weg. Er is dan sprake van stedelijk gebied en de zone van de Carolina MacGillavrylaan bedraagt derhalve 350 m. De zone van de Kruislaan bedraagt 200 m.

Grenswaarden geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer

In de Wet geluidhinder worden twee grenswaarden gesteld ten aanzien van wegverkeerslawaaï, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de diverse grenswaarden die op dit plan van toepassing zijn.

Weg	Bestemming	Voorkeursgrenswaarde (dB)	Max. ontheffingswaarde (dB)
Weg 50 km/uur	Wonen	48	63

Tabel 2.2 Overzicht grenswaarden wegverkeerslawaaï

Verzoek tot hogere grenswaarden ten gevolge van wegverkeerslawaaï

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, dient een ontheffing te worden aangevraagd bij het college van burgemeester en wethouders (hierna te noemen: het college).

Het vaststellen van een hogere waarde door het DB van het college is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (verkeer) of tussen bron en ontvanger (woningbouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden.

Wanneer ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen woningfunctie mogelijk tenzij deze wordt voorzien van dove gevels of geluidsschermen.

8.1.2. Spoorweglawaaï

Zones langs spoorwegen

Volgens artikel 106b van de Wet geluidhinder bevindt zich langs iedere spoorweg een geluidzone, waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op de bij de wet behorende kaart.

Nabij het bouwplan bevindt zich volgens de nummering van het Akoestisch Spoorboekje ASWIN2009 het traject 374. De breedtes van de zones van deze spoorwegen zijn ontleend aan de Regeling zonekaart spoorwegen (Scr 2007, 22 en laatst gewijzigd in Scr 2008, 151). De betreffende zonebreedtes per spoorwegtraject zijn in tabel 2.3 opgenomen.

Traject	Omschrijving	Zonebreedte (m)
374	Amsterdam Muiderpoort - Diemen	300

Tabel 2.3 Spoortraject met bijbehorende zonebreedte

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van railverkeer

In het "Besluit geluidhinder" worden eveneens twee grenswaarden gesteld ten aanzien van spoorweglawaai, de voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. In tabel 2.4 wordt een overzicht gegeven van de diverse grenswaarden die op dit projectbesluit van toepassing zijn.

Spoorweg	Bestemming	Voorkeursgrenswaarde (dB)	Max. ontheffingswaarde (dB)
Alle trajecten	Wonen	55	68

Tabel 2.4 Overzicht grenswaarden spoorweglawaai

Verzoek tot hogere grenswaarden ten gevolge van spoorweglawaai

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het DB.

Het vaststellen van een hogere waarde is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (weg of spoorweg) of tussen bron en ontvanger (woningbouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of financiële of stedenbouwkundige bezwaren ondervinden.

Wanneer ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen woningfunctie mogelijk tenzij deze wordt voorzien van dove gevels of geluidsschermen.

8.1.3. Industrielawaai

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van spoorwegemplacement

Uitgangspunt van de toetsing voor industrielawaai is de meest recente Wetmilieubeheervergunning van het emplacement Watergraafsmeer. Conform deze thans vigerende vergunning hoeven de piekgeluidniveaus niet meer getoetst te worden. In overleg met de Dienst Milieu en Bouwtoezicht is voor de piekgeluidniveaus gekozen toch de toetswaarden voor piekgeluidniveaus uit de voorgaande milieuvergunning te hanteren. Uit eerdere akoestische onderzoeken van Cauberg-Huygen op nabijgelegen locaties is gebleken dat voor zowel de equivalente geluidniveaus als de piekgeluidniveaus de nachtperiode maatgevend is. Er worden voor de nachtperiode de volgende toetswaarden gehanteerd (tabel 2.5).

Industrielawaai	Bestemming	Equivalente geluidniveau La;eq nachtperiode dB(A)	Maximale geluidniveaus La;max nachtperiode dB(A)
Emplacement Watergraafsmeer	Wonen	40	60

Tabel 2.5 Overzicht toetswaarden industrielawaai

8.1.4. Cumulatie geluidbronnen

Indien hogere waarden worden aangevraagd en het plan is gelegen binnen de zones van meerdere geluidbronnen, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.
Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd moeten dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen worden toegepast.

8.1.5. Aanvullende eisen – gemeentelijk geluidbeleid Amsterdam

Met de invoering van de gewijzigde Wet geluidhinder in 2007 zijn de gemeentes bevoegd een eigen geluidbeleid op te stellen. Aan dit geluidbeleid zal worden getoetst bij eventuele hogere waardeverzoeken. Conform het gemeentelijk geluidbeleid dienen woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld in principe te beschikken over een stille zijde. Hiervan kan alleen worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. De afwijking dient daarbij te worden beperkt. Een woning met een dove gevel dient te allen tijde een stille zijde te hebben.

Stille zijden hebben een gecumuleerde geluidsbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde (48 dB voor wegverkeerslawaai, 55 dB voor spoorweglawaai en 50 dB(A) voor industrielawaai). Verblijfsruimten, met name de slaapkamers, moeten bij voorkeur grenzen aan de stille zijde, zodat deze op een natuurlijke wijze geventileerd (spuiventilatie) kunnen worden zonder geluidhinder ervan te ondervinden.

Op 7 januari 2010 is voor de eis van aanwezigheid van een stille zijde ontheffing verleend door wethouder Van Poelgeest. Een kopie hiervan is als bijlage in het akoestische onderzoek opgenomen.

8.2 Resultaten onderzoeken

Voor het Spoorkavel is door Cauberg-Huygen in september 2010 akoestisch onderzoek verricht (zie bijlage 'Akoestisch onderzoek studentenwoningen SciencePark II Amsterdam, 14 september 2010, referentie 20091176-07).

Uit dit onderzoek blijkt het volgende. Het plan wordt akoestisch sterk beïnvloed door het zuidelijk gelegen spooremlacement Watergraafsmeer. Tevens is het plan gelegen binnen de geluidzones van de Carolina MacGillavrylaan en de Kruislaan, alsmede van het spoortraject Amsterdam Muiderpoort – Diemen. De geluidbelastingen ter plaatse van de geluidgevoelige bebouwing zijn inzichtelijk gemaakt.

Doel van het onderzoek is het bepalen en het toetsen van de op de gevels optredende geluidbelastingen (veroorzaakt door het wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai) aan de Wet geluidhinder. Het onderzoek omvat het berekenen van de geluidbelastingen, de toetsing van de geluidbelastingen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid en het benoemen van de aan te vragen hogere waarden en voorstellen tot toe te passen geluidwerende voorzieningen.

Wegverkeerslawaai

Het wegverkeer op de Carolina MacGillavrylaan zorgt op de geveldelen A, B, C, D, E, F, G, H en J (zie bijlage) voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den}. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 15 dB overschreden. Voor de aanvraag van hogere waarden kunnen de waarden uit de tabellen 5.1 t/m 5.15 gebruikt worden.

Spoorweglawaai

Het spoorwegverkeer op het traject Amsterdam Muiderpoort - Diemen zorgt alleen op geveldeel I (zie bijlage) voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB L_{den}. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 2 dB overschreden. Voor de

aanvraag van hogere waarden kunnen de waarden uit tabellen 5.1 t/m 5.15 gebruikt worden.

Industrielawaai

De activiteiten op het spooremlacement Watergraafsmeer zorgen op de geveldelen A, H, I, J, K, L, M, N en O (zie bijlage) voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van respectievelijk 40 dB(A) in de nachtperiode voor equivalente geluidniveaus en 60 dB(A) in de nachtperiode voor piekgeluidniveaus.

De voorkeursgrenswaarde voor het equivalente geluidniveau in de nachtperiode wordt met maximaal 7 dB(A) overschreden en de voorkeursgrenswaarde voor piekgeluidniveaus in de nachtperiode wordt met maximaal 14 dB(A) overschreden. Voor de aanvraag van hogere waarden kunnen de waarden uit de tabellen 5.1 t/m 5.15 gebruikt worden.

Gebouwgebonden geluidscherm

Langs de geveldelen A, H, I, J, K, L, M, N en O dient een gebouwgebonden geluidscherm te worden toegepast.

8.3 Conclusie

Voor het projectbesluit 'Spoorkavel' kan worden voldaan aan de vereisten van de Wet geluidhinder. Aan de spoorzijde wordt een gebouwgebonden geluidscherm aangebracht. Aan de zijde van de Carolina MacGillavrylaan kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, en dient er een hogere waardenprocedure doorlopen te worden. Deze te verlenen hogere waarden leidt tot strijdigheid met het Amsterdams Geluidbeleid dat stelt dat elke woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld moet zijn voorzien van een geluidluwe gevel. (Waarbij gesteld is dat bij voorkeur de slaapkamers van de woning aan de zijde met de geluidluwe gevel zijn gelegen). Op gebouwniveau voldoet het Spoorkavel hieraan, maar op woningniveau niet voor de woningen aan de Carolina MacGillavrylaan. Hiervoor dient ontheffing te worden verleend van het Amsterdams Geluidbeleid. Deze ontheffing is inmiddels verleend.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van dit projectbesluit uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit het 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.

9.1 Toetsingskader

9.1.1 Normstelling

In de Wet luchtkwaliteit (onderdeel van de Wet Milieubeheer) die sinds 2007 van kracht is, zijn de wettelijke voorschriften met betrekking tot luchtkwaliteit vastgesteld. In de wet wordt voor verschillende stoffen de maximale jaargemiddelde concentratie voorgeschreven. Hiernaast zijn in de wet bepalingen ten aanzien van overschrijdingsdagen vastgesteld. Voor de gegeven situatie zijn alleen de grenswaarden voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) relevant.

De concentratie van andere in de Wet luchtkwaliteit genoemde stoffen zijn in Nederland zo laag dat er normaliter geen overschrijdingen plaatsvinden. Wat betreft de stoffen NO₂ en PM₁₀ moet de verwachte concentratie in het plangebied worden getoetst aan de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie welke voor beide stoffen 40 µg/m³ bedraagt. Deze grenswaarde geldt voor PM₁₀ vanaf 2005 en voor NO₂ vanaf het jaar 2010. Daarnaast is voor PM₁₀ een 24-uursgemiddelde vastgelegd van 50 µg/m³, dat maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden. Voor NO₂ geldt dat het uurgemiddelde van 200 µg/m³ niet meer dan 18 maal per jaar overschreden mag worden. De normstelling is samengevat in tabel 1.

Stof	Jaar van kracht	Jaargemiddelde (µg/m ³)	24 uren gemiddelde (µg/m ³)	Uurgemiddelde (µg/m ³)	Overschrijdingen per jaar
NO ₂	2010	40	-	200	18
PM ₁₀	2005	40	50	-	35

Tabel 1: Normstelling luchtkwaliteit

Stoffen die zich van nature al in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens, mogen volgens de Wet luchtkwaliteit buiten beschouwing worden gelaten. Dit geldt bijvoorbeeld voor zeezoutkristallen. In Meetregeling Luchtkwaliteit 2005 staat daarom aangegeven dat de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ in de gemeente Amsterdam met 6 µg/m³ mag worden verminderd. In de berekening van de concentratie fijnstof is met deze reductie rekening gehouden.

9.1.2 Overschrijdingen

Ten behoeve van de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit, moet zowel de situatie zonder planontwikkeling als de situatie met planontwikkeling worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden. In de verdere rapportage worden de genoemde situaties respectievelijk aangeduid als autonome situatie en plansituatie.

Bij het toetsen aan de grenswaarden zijn drie situaties mogelijk:

- Situatie 1: Autonome situatie en plansituatie leveren beiden geen overschrijdingen op.
- Situatie 2: In de plansituatie, eventueel ook in de autonome situatie, worden de jaargemiddelde concentraties overschreden. De toename van de concentraties vervuilende stoffen ten gevolge van de planontwikkeling is ten opzichte van de autonome situatie echter niet meer dan 3 % van de wettelijke grenswaarden (1,2 µg/m³). Conform de regelgeving is dit een verslechtering 'niet in betekenende mate'.
- Situatie 3: In de plansituatie, eventueel ook in de autonome situatie, worden de jaargemiddelde concentraties overschreden. De toename van de concentraties vervuilende stoffen ten gevolge van de planontwikkeling is ten opzichte van de autonome situatie meer dan 3% van de wettelijke grenswaarden (1,2 µg/m³). Conform de regelgeving is dit een verslechtering 'in betekenende mate'.

In het geval van situatie 1 en 2 kan het plan ten aanzien van de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden. In situatie 3 kan het project alleen doorgang vinden indien het project kan worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingspakket Luchtkwaliteit (NSL). Het bovenstaande is samengevat in tabel 2.

Situatie	Overschrijding grenswaarden	Verslechtering t.o.v. autonome situatie	resultaat
1	nee	Geen bepaling	Plan kan doorgang vinden
2	ja	≤ 3%	Plan kan doorgang vinden
3	ja	> 3 %	Plan kan doorgang vinden

Tabel 2: Consequenties toetsing grenswaarden.

Bij het bovenstaande moet worden opgemerkt dat tot 1 augustus 2009 een planontwikkeling werd geacht de luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' te beïnvloeden indien de toename van vervuilende stoffen minder dan 1% van de wettelijke grenswaarden bedroeg (0,4 µg/m³). Sinds 1 augustus is echter het Nationaal Samenwerkingspakket Luchtkwaliteit in werking getreden.

Dit heeft de volgende consequenties:

- De grens waar vanaf projecten 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtkwaliteit is verschoven van 1% naar 3%. Dit betekent dat meer projecten dan voorheen in de categorie NIBM vallen.
- Projecten die in betekende mate bijdragen (verslechtering >3%) kunnen slechts worden gerealiseerd als ze zijn opgenomen danwel worden opgenomen in het NSL. De basis van het NSL is dat er een balans ontstaat tussen maatregelen met een positief effect en projecten met een negatief effect op de luchtkwaliteit. Het NSL bevat zowel generieke rijksmaatregelen als specifieke maatregelen van gemeenten en provincies. De maatregelen zorgen ervoor dat alle negatieve effecten van geplande ruimtelijke ontwikkelingen ruim worden gecompenseerd.

9.2 Beleid

Het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (december 2006)

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

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

Actieplan Luchtkwaliteit (maart 2006)

De gezondheid van de bewoners van Amsterdam is het belangrijkste argument om aan de luchtkwaliteit te werken. Schonere lucht heeft invloed op de kwaliteit van het leven van de Amsterdammers. Hiervoor is het Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld. Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit 2005 (inmiddels vervangen door de Wet Luchtkwaliteit). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. De voorgestelde maatregelen uit het Actieplan verbeteren de kwaliteit van de lucht in zijn geheel. Als Amsterdam zich verder wil ontwikkelen door het realiseren van nieuwe bouwprojecten, dan moet er voldoende (milieu)ruimte worden geschapen. Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam kent een duidelijk doel, te weten het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. Het Actieplan bevat daartoe concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. 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.

Voorrang voor een Gezonde Stad

'Voorrang voor een Gezonde Stad' is een van de vijftig acties uit het Actieplan Luchtkwaliteit. Met het plan 'Voorrang voor een Gezonde Stad' wil de gemeente Amsterdam het personenverkeer in de stad schoner en efficiënter maken. Het college van B&W en de gemeenteraad hebben inmiddels ingestemd met de maatregelen uit het plan 'Voorrang voor een Gezonde Stad' na een inspraakronde in de stad. Diverse opmerkingen en aanbevelingen uit de stad zijn verwerkt in de voorstellen die op 26 juni 2008 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Uitgangspunten van het pakket aan maatregelen zijn forse investeringen in diverse alternatieve vormen van vervoer en de instelling van een milieuzone voor personenauto's en bestelbussen. Ook compensatieregelingen, zoals een uitgebreide sloopregeling maken deel uit van het stimuleringspakket. De milieuzone voor personenauto's en bestelbussen gaat circa eind 2009 in, minimaal een jaar nadat de stimulerende maatregelen zijn ingevoerd. Alle

opbrengsten van de hogere parkeertarieven komen ten goede aan alternatieve vormen van schoon vervoer. Zo wordt er flink geïnvesteerd in meer OV, autodelen en P+R plaatsen.

9.3 Onderzoeken

Er is met betrekking tot de wijzigingen die voortkomen uit het Masterplan voor het gehele Science Park een onderzoek gedaan naar de gevolgen die dit voor de luchtkwaliteit kan hebben (zie bijlage ZRI adviseurs, Luchtkwaliteitsonderzoek 1 oktober 2009). Daarbij zijn de volgende beoogde wijzigingen van het vigerende bestemmingsplan voor Science Park als geheel beoordeeld op de gevolgen voor de luchtkwaliteit:

- Een uitbreiding van de centrumvoorzieningen in het gebied met circa 2.500 m²;
- Het realiseren van circa 500 studentenwoningen op het Spoorkavel;
- De verandering van het hoogbouwaccent in het gebied, alsmede het bestemmingsvlak van het NWO-terrein. Dit heeft echter geen invloed op de luchtkwaliteit omdat het programma voor deze voorzieningen niet wijzigt.

De plannen zijn in de voorliggende rapportage getoetst aan de Wet luchtkwaliteit. De autonome situatie is vergeleken met de plansituaties voor de jaren 2010 en 2015. Hierbij is gekeken naar de invloed van de beide wijzigingen afzonderlijk, als ook naar de gecumuleerde situatie. Onderzocht is of langs de wegen waar ten gevolge van de geplande voorzieningen een significante toename van het aantal verkeersbewegingen wordt verwacht, voldaan wordt aan eisen met betrekking tot jaargemiddelde concentratie en aantal overschrijdingsdagen voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. De resultaten van de berekening zijn hieronder weergegeven.

Situatie	jaar	jaargemiddelde > 40 µg/m ³ ?	toename	NIBM?	voldoet?
Extra centrumvoorzieningen	2010	ja (NO ₂ bij A10)	0,01 µg/m ³	ja	ja
	2015	nee	n.v.t.	n.v.t.	ja
Ontwikkeling Spoorkavel	2010	ja (NO ₂ bij A10)	0,01 µg/m ³	ja	ja
	2015	nee	n.v.t.	n.v.t.	ja
Gecumuleerde situatie	2010	ja (NO ₂ bij A10)	0,02 µg/m ³	ja	ja
	2015	nee	n.v.t.	n.v.t.	ja

Samenvatting resultaten luchtkwaliteitsonderzoek voor gehele Science Park

Gelet op bovenstaande kan worden dat de geplande voorzieningen voor zowel het bestemmingsplan Science Park als voor het projectbesluit Spoorkavel in beide

toetsjaren voldoen aan de bepalingen uit de Wet luchtkwaliteit. Deze conclusie geldt zowel voor de situatie waarin de voorzieningen afzonderlijk worden beoordeeld, als ook voor de gecumuleerde situatie.

9.4 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het project Sciencepark - en daarmee Spoorkavel - is tevens opgenomen in het NSL. Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Ook op basis daarvan kan al worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan het gestelde in de Wet milieubeheer.

9.5 Conclusie

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling Spoorkavel.

Hoofdstuk 10 Externe veiligheid

10.1 Algemeen

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de A10. De externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door het transport over deze weg van gevaarlijke stoffen zijn onderzocht in de studie 'Externe Veiligheid A10 plan Science Park (Adviesgroep Aviv BV, 27 augustus 2009 en als bijlage bij dit plan opgenomen). De ontwikkeling 'Spoorkavel' is hierin tevens meegenomen. De berekening is uitgevoerd met RBM II versie 1.3. Het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) zijn berekend voor de toekomstige situatie zonder en met realisatie van het bouwplan. Het berekende risico is getoetst aan de normstelling externe veiligheid voor transportroutes. Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Amsterdam – Weesp. Deze spoorlijn wordt niet meer gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en is in het kader van de externe veiligheid dan ook niet verder beoordeeld.

10.2 Toetsingskader

10.2.1 Provinciaal beleid externe veiligheid

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven betreffende 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.

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

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

Hoewel Spoorkavel niet op de risicokaart is opgenomen, betekent dit niet dat externe veiligheid geen aspect is om te onderzoeken.

10.2.2 Regelgeving externe veiligheid

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is sinds 2004 de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen van toepassing. Deze Circulaire is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi). In de Circulaire wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het Bevi.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Het PR wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het PR is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer en de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie. Het PR kan als contour worden weergegeven door middel van lijnen die getrokken zijn door de punten met een gelijk risico. De grenswaarde van het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Nieuwe (beperkt) kwetsbare bestemmingen mogen niet binnen deze contour worden toegevoegd. Op termijn geldt de 10^{-6} ook voor bestaande situaties als grenswaarde. Als het plaatsgebonden risico 10^{-8} per jaar is, wordt het als verwaarloosbaar beschouwd.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) wordt naast de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevals- en uitstromingsfrequentie bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval.

Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen. Met het GR wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Dit resulteert in een fN-curve waarbij de kans tegen het aantal slachtoffers is uitgezet. Bij het bepalen van het GR wordt er getoetst aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is geen norm of grenswaarde, maar geldt als ijkpunt. In de praktijk wordt de oriëntatiewaarde vaak als richtlijn genomen.

Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht bij een wijziging (toename) van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie en/of bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Dit geldt voor zowel wijzigingen in de ruimtelijke ordening als voor wijzigingen in verkeersbesluitvorming/transportstromen.

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de bestaande risico's van de huidige situatie.
- Vaststellen van het risico voor nieuwe situaties na realisatie van RO- en vervoersontwikkelingen.
- Ruimtelijke onderbouwing van het plan.
- Maatregelen ter beperking van de risico's (bronmaatregelen).

- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Toekomstig beleid

Momenteel wordt nieuw beleid ontwikkeld voor het transport van gevaarlijke stoffen. De stand van zaken is verwoord in het concept Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Voor rijkswegen is samenhangend met het concept Btev een voorstel voor een basisnet geformuleerd. Voor het transport van gevaarlijke stoffen wordt in het basisnet een gebruiksruimte gedefinieerd die een limiet stelt aan de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen. Voor elk weggedeelte is met deze intensiteit vastgesteld of er een plaatsgebonden risico groter dan $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr aanwezig is. Zo ja, dan is er een veiligheidszone vanaf het midden van de weg tot deze risicocontour waarbinnen nieuwe bebouwing aan beperkingen is onderworpen. Voor het groepsrisico blijft de verantwoordingsplicht in principe onverminderd van kracht. Wel is in het Btev aangegeven dat deze verantwoording niet in extenso hoeft te worden gedaan als het groepsrisico kleiner blijft dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde of als het groepsrisico minder dan 10% toeneemt en onder de oriëntatiewaarde blijft. Wel dient de regionale brandweer in de gelegenheid te worden gesteld om te adviseren over de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Nieuw is dat voor sommige rijkswegen een plasbrandaandachtsgebied (PAG) is voorgesteld. Het PAG is een strook van 30 m vanaf de rechterkant van de rechterrijstrook. Voor het realiseren van bebouwing binnen deze strook geldt een verantwoordingsplicht.

10.3 Resultaten onderzoeken

Plaatsgebonden risico

De berekende afstand vanaf het midden van de weg tot de PR-contouren leidt tot de conclusie dat er geen contour aanwezig voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Buiten de weg is het PR altijd kleiner dan de grenswaarde. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het realiseren van nieuwe bebouwing langs de weg.

Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor het deel hectometer 105 t/m 125 van de A10 ter hoogte van het plangebied Science Park, waar Spoorkavel in gelegen is. Er is een verschil in het groepsrisico tussen de situatie zonder en met het bouwplan. Het groepsrisico neemt toe door realisatie van het bouwplan. De toename is meer dan 10% maar het groepsrisico is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Een verdere verantwoording van het groepsrisico is volgens het concept Besluit transportroutes externe veiligheid niet nodig.

Plasbrandaandachtsgebied

In het concept Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid) en in het eindrapport basisnet weg is voor rijksinfrastructuur het plasbrandaandachtsgebied (PAG) geïntroduceerd. Het PAG is het gebied tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de rechterrand van de rechterrijstrook. Het plangebied voor de beoordeelde ontwikkeling ligt buiten de afstand van 30 m tot de rechter rijstrook van de hoofdrijbaan van de A10.

Het plangebied voor de beoordeelde ontwikkeling ligt buiten de afstand van 30 m tot de rechter rijstrook van de hoofdrijbaan van de A10.

10.4 Conclusie

Het extern veiligheidsrisico voor de A10 ter hoogte van het bestemmingsplan WTCW/Science Park is berekend voor de toekomstige situatie van het Science Parkgebied - inclusief Spoorkavel - zonder en met de bouwplannen. Het berekende risico is getoetst aan de normstelling externe veiligheid voor transportroutes. Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Amsterdam – Weesp. Deze spoorlijn wordt niet meer gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en is in het kader van de externe veiligheid dan ook niet verder beoordeeld.

Voor het plaatsgebonden risico leidt de berekening niet tot een contour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico langs de weg is nergens groter dan $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Voor het groepsrisico geldt dat er zowel in de situatie zonder als in de situatie met de bouwplannen er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde optreedt. Er is een verschil in het groepsrisico tussen de situatie zonder en met de bouwplannen. Het groepsrisico neemt toe door realisatie van de bouwplannen. De toename is meer dan 10%, maar het groepsrisico is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Een verdere verantwoording van het groepsrisico is volgens het concept Btev niet nodig. De te realiseren bebouwing ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied zoals gedefinieerd in het concept Btev.

Hoofdstuk 11 Milieuzonering

11.1 Algemeen

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

In het bestemmingsplan kan de afstand tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten worden vastgelegd. Het regelen van die afstand wordt ook wel milieuzonering genoemd. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving. Instrumenten van ruimtelijke ordening en milieu kunnen elkaar daarbij ondersteunen.

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

1. het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen (en andere milieugevoelige objecten);
2. het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De hoofdvraag van milieuzonering is hoe bedrijven en woningen ten opzichte van elkaar worden gesitueerd. Daarbij komen de volgende deelvragen aan de orde:

- welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe bedrijven en bestaande woningen;
- welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe woningen en bestaande bedrijven;
- welke bedrijven zijn aanvaardbaar in een gemengd gebied;
- mag een concreet bedrijf zich op een bepaalde locatie vestigen.

Het project Spoorkavel – dat o.a. woonfuncties mogelijk maakt -ligt in het grotere plangebied waarvoor het bestemmingsplan Science Park wordt opgesteld. In Science Park komen bedrijven voor die milieubelastend kunnen zijn. Bezien moet worden of de te realiseren woningen op voldoende afstand liggen van bedrijven om enerzijds een

goed woonklimaat te realiseren, en anderzijds te voorkomen dat de bedrijven planologisch worden beperkt in hun mogelijkheden omdat de woningen te dicht op de bedrijven worden gerealiseerd.

Voor de beantwoording van deze vraag is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk van 2009" (VNG-publicatie).

11.2 De VNG- publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (VNG-publicatie) is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming (2009). Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

- de richtafstandenlijst;
- twee omgevingstypen;
- een lijst van toelaatbare activiteiten in gemengd gebied met het oog op functiemenging.

De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Dit zijn afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied). In de bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Om tot een optimale invulling van de ruimte te komen worden diverse omgevingstypen onderscheiden. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied mede afhankelijk is van het omgevingstype. De gevoeligheid van een gebied kan daarom aanleiding zijn om af te wijken van de standaardafstanden in de bedrijvenlijst die uitgaan van de ligging in een rustige woonwijk. Afhankelijk van het type gebied kan een correctie worden toegepast op de afstanden die zijn genoemd in de standaardlijst en wel per hinderaspect (geluid, stof, stank en dergelijke) dat in de lijst is genoemd.

Spoorkavel geeft ruimte aan studentenwoningen en detailhandel en/of horeca in de onderste plint. Het plangebied ligt geheel ingebed in het grotere Science Park aan de ene zijde en de spoorlijn aan de andere zijde. Het gebied is te typeren met het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels en (kleine) bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdstructuur liggen - zoals het onderhavige plangebied - behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

In geval van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de afstanden uit bijlage 1 - zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat - met één afstandsstep worden verkleind. De richtafstanden behorende bij een gemengd gebied zijn dan als volgt weer te geven:

Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied

Categorie 1	0 meter
Categorie 2	10 meter
Categorie 3.1	30 meter
Categorie 3.2	50 meter
Categorie 4.1	100 meter
Categorie 4.2	200 meter
Categorie 5.1	300 meter
Categorie 5.2	500 meter
Categorie 5.3	700 meter
Categorie 6	1000 meter

Er is onderzocht of en in hoeverre de woningbouw ten opzichte van de bestaande bedrijvigheid in de rest van het Science Park inpasbaar is. Daarbij is gebleken dat de bestaande bedrijven vanuit milieu- oogpunt geen enkele belemmering oplevert en vanuit milieu- oogpunt verenigbaar is met de voorziene woningbouw.

11.3 Resultaten onderzoeken/ bestaande bedrijven

Het te ontwikkelen perceel Spoorkavel ligt in de directe nabijheid van NIKHEF en AMOLF, beide categorie 3.2 bedrijven volgens de VNG- bedrijvenlijst. De richtafstanden behorende bij deze bedrijven is 50 meter. De afstand gemeten vanuit de rand van het Spoorkavel tot het dichtstbijzijnde bedrijf (het nieuwe Amolfgebouw) bedraagt ongeveer 130 m. De conclusie is dat vanuit milieuoogpunt de woningbouw voor het Spoorkavel geen belemmeringen oplevert in relatie tot deze bedrijven.

Daarnaast ligt de geplande ontwikkeling in de nabijheid van het spoorwegemplacement Watergraafsmeer, dat een inrichting is in het kader van de Wet milieubeheer. Volgens de VNG- bedrijvenlijst is dit een categorie 4.2 bedrijf, waarvoor in dit geval een indicatieve afstand van 200 meter geldt. Aan deze indicatieve afstand kan niet worden voldaan. Uit de bijbehorende kolom in de VNG- bedrijvenlijst blijkt dat de indicatieve afstand tot stand is gekomen voor de indices geluid en gevaar. In de kolom met de richtafstand voor geluid is daarbij de letter C van continue opgenomen. In de kolom met de richtafstand voor gevaar is de letter R opgenomen, voor activiteiten die mogelijk onder de werking van het Bevi vallen of gaan vallen.

Gezien de relatief korte afstand tussen het emplacement en de te realiseren woningen enerzijds en de indicatieve afstand uit de VNG –lijst zal enige vorm van afscherming gerealiseerd dienen te worden om te voorkomen dat de woningen het huidige en toekomstige gebruik van het spoorwegemplacement zal beperken. Deze afscherming wordt gerealiseerd door het oprichten van dubbele gevels (zie paragraaf 8.2 en 8.3). Deze afscherming resulteert erin dat op de gevels van de woningen een

geluidsbelasting rust die niet beperkend is voor de huidige vergunde geluidsruimte van het spoorwegemplacement, waarmee voor het aspect geluid wordt voldaan aan een aanvaardbare situatie. Voor het aspect gevaar wordt verwezen naar de inleiding uit paragraaf 10.1.

Hoofdstuk 12 Water

12.1 Toetsingskader

Op grond van artikel 5.1.3, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de ruimtelijke onderbouwing van een projectbesluit 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:

- ruimtelijk relevant waterbeleid;
- de taken van de waterbeherende instantie;
- het overleg met de waterbeherende instantie;
- het huidige watersysteem;
- 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 waterhuishoudkundige 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.

12.2 Wet- en regelgeving

Kaderrichtlijn Water

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. In dat jaar moet het oppervlaktewater en grondwater van de lidstaten voldoen aan de milieudoelstellingen zoals omschreven in artikel 4 van de richtlijn. De lidstaten moeten er voor zorgen dat voor oppervlaktewateren de best mogelijke ecologische en chemische toestand wordt bereikt die redelijkerwijs haalbaar is. Voor grondwater geldt dat een goede chemische toestand moet worden gerealiseerd. Bovendien moet een evenwicht worden bereikt tussen onttrekking en aanvulling van grondwater.

Door middel van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW omgezet in Nederlandse wetgeving. Deze wet regelt aanpassing van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet op de waterhuishouding (Wwh). De milieudoelstellingen als bedoeld in artikel 4 van de KRW zullen worden geïmplementeerd door vaststelling van milieukwaliteitseisen in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) of provinciale verordeningen op grond van artikel 5.2b Wm. Deze regelgeving zal ook moeten gaan bepalen hoe de normen doorwerken in besluiten op de verschillende terreinen van het omgevingsrecht, zoals ruimtelijke plannen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Tot het moment waarop de implementatie van de KRW gereed is, moeten lidstaten voorkomen dat besluiten worden genomen die leiden tot een achteruitgang van de waterkwaliteit.

Vierde Nota Waterhuishouding

Het beleid in deze nota heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. De hoofddoelstelling van de Vierde Nota Waterhuishouding is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik gegarandeerd blijft.

De nota pleit 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. Een groeiende economie, een groeiende bevolking, de wens te bouwen in en aan het water, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de diffuse verontreiniging en vervuilde waterbodems, de voortschrijdende bodemdaling en de verandering van het klimaat maken het noodzakelijk dat daarop vanuit de waterhuishouding tijdig wordt geanticipeerd. Dit kan volgens de nota gebeuren door naast andere (economische en sociaal-maatschappelijke) ook ecologische en hydrologische ordeningsprincipes te laten dienen als grondslag voor ruimtelijke keuzes. Het beleid, verwoord in de nota, vormt hiermee de basis voor de watertoets zoals voorgeschreven door het Besluit op de ruimtelijke ordening.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In dit bestuursakkoord hebben rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afspraken gemaakt over doelen en maatregelen die de waterhuishouding in 2015 op orde moeten brengen. Hierbij wordt rekening gehouden met klimaatverandering, bodemdaling, zeespiegelstijging en verstedelijking.

Waterbeheerplan AVG 2006-2009

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. Daarnaast ligt de focus op de volgende vier aspecten:

- Het implementeren van de KRW;
- Het op de rol zetten van acties die nodig zijn om de verwachte klimaatverandering en de daarmee gepaard gaande wateroverlast problemen het hoofd te bieden (gericht op het nakomen van de afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2015);
- Een nieuwe benadering van de afvalwaterketen, waarbij het uitgangspunt is: die maatregelen treffen in de afvalwaterketen die het meest kosteneffectief zijn voor het realiseren van de watersysteendoelen.

Integrale Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". Op 9 maart 2006 is de Integrale Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- 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.

Waterplan Amsterdam

In het Waterplan Amsterdam (januari 2002) is de visie en strategie voor de gewenste inrichting, beoogd gebruik en toekomstig beheer van water en oevers neergelegd. Deze moeten er voor zorgen dat de sterke kanten van het 'blauwe goud' behouden blijven en dat water een prominente plek krijgt in stedenbouwkundige en ruimtelijke plannen.

Hierbij wordt gestreefd naar:

- voldoende ruimte voor water;
- ecologisch gezond water;
- integratie van water en groen;
- het versterken van de identiteit van Amsterdam als waterstad;
- het versterken van de belevingswaarde van het water;
- duurzaam en evenwichtig gebruik;
- duurzaam omgaan met grondwater.

Nota grondwater Amsterdam 2007-2011

Deze beleidsnota vervangt de nota 'Leven met grondwater' en het beleidsdocument 'Grondwaterzorg Amsterdam 2002-2006'. De nota heeft tot doel vermindering van de grondwateroverlast en onderlast. Het streefbeeld voor langere termijn gaat uit van 80% minder bestaande overlast en geen nieuwe problemen.

Bij nieuwbouwplannen wordt de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd om de inrichting en het gebruik van het plangebied af te stemmen op de grondwatersituatie:

- a. aanleg van open water;
- b. integraal ophogen van het maaiveld;
- c. grondverbetering.

12.3 Beoordeling project

Het Science Park – en daarmee het Spoorkavel – ligt in de Watergraafsmeer, een relatief laag gelegen gebied in Amsterdam. Door de lage ligging en intensieve bebouwing is de kans op wateroverlast binnen het gebied groot. Deze wateroverlast wordt onder andere tegengegaan door extra oppervlaktewater te creëren in Science Park (en het bestemmingsplan dat daarvoor wordt opgesteld).

Een andere maatregel is dat binnen Science Park bij alle gebouwen 40% van het dakoppervlak moet bestaan uit vegetatiedaken. Deze eis geldt ook voor het project Spoorkavel.

12.4 Watertoets

Er is overleg gevoerd met Waternet, waarvan de belangrijkste bevindingen hieronder zijn weergegeven.

Waterhuishouding

Voor het bestemmingsplangebied is het gestelde in de keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) van toepassing. De handhaving van deze keur is in handen gegeven van Waternet. Voor dit keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. Hiervoor worden in de keur een aantal algemene gedragsregels en ontheffingsbepalingen genoemd.

Grondwater

De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is gemeentelijk vastgesteld en luidt: daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld, eens per twee jaar, niet langer dan vijf dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd, moet worden uitgegaan van dezelfde norm, maar dan 0,9 meter onder het maaiveld. Met een grondwaterstandberekening of een grondwatermeting kan de initiatiefnemer aantonen dat het plan aan de grondwaternorm voldoet. Verder moet het gebruik van kunstmatige ontwateringmiddelen zoals drains en grindkoffers vermeden worden.

Het rioolstelsel zoals toegepast op het Science Park (en dus ook op het Spoorkavel) zal minimaal voldoen aan de eisen van een verbeterd gescheiden stelsel: het af te voeren hemelwater van de daken zal worden aangekoppeld op het hemelwaterriool of direct worden geloosd op het oppervlaktewater.

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewateren en dient voorkomen te worden, gedurende zowel de bouw- en de gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat vervuiling wordt aangepakt bij de bron. Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumineuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper e.d. (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

Waterberging

Met Waternet is afgesproken dat watercompensatie plaats vindt door het creëren van extra oppervlaktewater in het grotere ScienceParkgebied.

Waterkering

Onder de nabijgelegen spoorbaan ligt een secundair indirecte waterkering. Een waterkering bestaat uit een kernzone, ofwel de eigenlijke dijk en binnen- en buitenbeschermingszones. De binnenbeschermingszone aan de zijde van het plangebied heeft vanaf de teen van de spoordijk een breedte van 55 m. De nieuwbouw zal dus binnen deze zone plaatsvinden. De initiatiefnemer zal, gezien de aard van de werkzaamheden, een watervergunning bij Waternet moeten aanvragen voor de werkzaamheden in de beschermingszone van de waterkering.

12.5 Conclusie

Vanuit het aspect Water zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het project 'Spoorkavel' aanwezig.

Hoofdstuk 13 Natuur en Landschap

13.1 Algemeen

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

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

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het Structuurschema Groene Ruimte of het provinciale ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

13.2 Toetsingskader

Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Deze gebieden kennen zogenaamde speciale beschermingszones (sbz). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in zo'n sbz of in de nabijheid van zo'n sbz moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van deze gebieden kan verslechteren of verstoren. Vanwege de externe werking worden ook ingrepen buiten de sbz beoordeeld.

Indien het plan bovendien mogelijk negatieve significante gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Bij aantasting van de natuurlijke kenmerken van een gebied kan dan afhankelijk van het type habitat en de aanwezige soorten alleen nog onder bepaalde voorwaarden goedkeuring aan het plan op grond van de Nb-wet worden verleend. Voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen (de zogenaamde ADC-criteria).

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. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

Bij de voorbereiding van het ruimtelijke plan moet worden onderzocht of de Ffw aan de uitvoering van het plan in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van het plan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Ffw kan worden verleend. In dat geval is het ruimtelijke plan vanwege de Ffw niet uitvoerbaar.

Voor algemene soorten, met name genoemd in het Vrijstellingsbesluit, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Voor zover deze vrijstellingen niet van toepassing zijn, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing aan te vragen bij de Minister van LNV. Voor de zwaarst beschermde soorten, de soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn, wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

1. sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
2. er geen alternatief is;
3. geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

13.3 Beoordeling project

Het projectgebied ligt niet in of in de nabijheid van een vanwege de Natuurbeschermingswet beschermd gebied, noch in een op basis van rijks-, provinciaal of gemeentelijk beleid beschermd gebied. Voor het 'Science Park', wordt in een aantal ontwikkelingen voorzien, die al mogelijk zijn op basis van het huidige, vigerende bestemmingsplan. Ten opzichte van dit bestemmingsplan zal het nieuwe bestemmingsplan voor het gehele Science Park moeten voorzien in een beperkte uitbreiding van het huidige programma. Voor specifiek het Spoorkavel, waarvoor onderhavige projectbesluitprocedure wordt doorlopen wordt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan voorzien in een gebruikswijziging. Het mogelijke bouwvolume blijft nagenoeg gelijk.

Voor het vigerende bestemmingsplan zijn in het verleden een aantal onderzoeken op het gebied van Flora- en fauna verricht. Op basis van de planologische mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan diende ontheffing te worden verleend voor een aantal soorten die beschermd zijn onder de Vogelrichtlijn, de Flora- en faunawet en/of bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Deze ontheffing is op 23 december 2004 verleend. Omdat de eindbestemming voor de bouw van de herinrichting van het Science Park nog niet is gerealiseerd en zich de komende jaren verder zal ontwikkelen is er een verzoek om verlenging van de ontheffing gedaan. Deze ontheffing is inmiddels verleend (zie bijlage 'ontheffing Flora- en faunawet'), omdat er geen wijzigingen in de werkzaamheden zullen zijn en het plangebied nauwlettend in de gaten wordt gehouden om eventuele soortenverandering op te merken.

Specifiek voor het Spoorkavel gaat het bovendien om een al (tijdelijk) bebouwd kavel, waardoor het daardoor al niet aannemelijk is dat er zich andere beschermde soorten, dan waarvoor ontheffing is verleend zich hebben kunnen vestigen.

13.4 Conclusie

Vanuit regelgeving ten aanzien van natuur en landschap zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het project 'Spoorkavel' aanwezig.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Toetsingskader

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wro 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.1 van de Monumentenwet 1988). Met dit artikel heeft de wetgever het bestemmingsplan als het instrument bij uitstek aangewezen voor de bescherming van archeologische waarden. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een aanlegvergunning als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wro verplicht worden gesteld. Ook kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een aanlegvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat volgens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van B&W in voldoende mate is vastgesteld.

Verder kan in het belang van de archeologische monumentenzorg worden bepaald dat de aanvrager van een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet een rapport dient over te leggen als bedoeld in artikel 39, tweede lid en kan worden bepaald dat aan een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet voorschriften kunnen worden verbonden als bedoeld in artikel 39, derde lid, van de Monumentenwet 1988. Ook aan een aanlegvergunning en vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de archeologische monumentenzorg.

Cultuurnota 2005-2008

De provincie Noord-Holland heeft diverse maatregelen getroffen voor de inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordening. Culturele planologie en cultureel behoud behoren tot de vier kerntaken die de provincie in de cultuurnota 2005-2008 heeft geformuleerd. Hiermee sluit de provincie aan op de Nota Belvédère van het Rijk.

De provincie betreft nadrukkelijk culturele waarden, waaronder archeologische waarden, bij de inrichting van de ruimtelijke en stedelijke vernieuwing. Hiertoe zijn gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden op de Cultuurhistorische Waardenkaart Provincie Noord-Holland (CHW). De Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland (CHW-kaart) geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en bovenlokale cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. De waardenstellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

Een deel van deze waarden is beschermd op basis van de Monumentenwet 1988 of op basis van de monumentenverordening. De CHW-kaart wordt regelmatig geactualiseerd, bijvoorbeeld door het opnemen van recent ontdekte en gewaardeerde archeologische terreinen of door het van de kaart verwijderen van een van de monumentenlijst afgevoerd pand.

De waardestellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

Archeologie 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.

Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat zowel bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan als bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid. Bij de formulering van het beleid staat altijd de balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces centraal.

14.2 beoordeling project

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Stadsdeel Oost een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het gehele bestemmingsplangebied Science Park. (Zie bijlage 'Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Sciencepark, Stadsdeel Oost BO 10-040 Amsterdam 2010).

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch topografische ontwikkeling van de Watergraafsmeer Polder. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied.

De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, die de beleidsregels en maatregelen specificeert voor de vereiste archeologische monumentenzorg. De hieruit voortvloeiende regels zijn opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

De beleidskaart maakt onderscheid tussen een zone met een hoge archeologische verwachting, een zone met een lage archeologische verwachting en een zone zonder verwachting. Elke van deze zones kent een specifieke normering voor het vaststellen of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling. Het plangebied voor Spoorkavel valt in de zone zonder archeologische verwachting.

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.

Conclusie:

Vanuit regelgeving ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het project 'Spoorkavel' aanwezig.

Hoofdstuk 15 Overige aspecten

15.1 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid van het Luchthavenindelingsbesluit zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in de bijlage aangegeven maximale waarden.

De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: - 4.00 m N.A.P. Dit betekent dat van de op de kaart aangegeven hoogtes nog vier meter moet worden afgetrokken om te komen tot de maximaal toelaatbare hoogtes ten opzichte van N.A.P. Het gehele projectgebied Science Park ligt binnen het beperkingengebied voor hoogte rond Schiphol (aangegeven op bijlage 4 van het LIB) van 150 m. Voor het gehele projectgebied Sciencepark geldt een hoogtebeperking van 146 meter, gemeten vanaf referentieniveau Schiphol. De maximaal toegestane bouwhoogtes zoals deze reeds mogelijk zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan (maximaal 55, respectievelijk 25 meter voor dit kavel) worden in het kader van de ontwikkeling van Spoorkavel gerespecteerd blijven hier dan ook ruim onder.

15.2 Bezonnig

Aard projectbesluit

Gezien de aard van het projectbesluit – een afwijking van het bestemmingsplan voor wat betreft het gebruik en een zeer summiere aanpassing voor wat betreft bouwvolume - en het ontbeken van functies in de nabijheid die vanuit het oogpunt van bezonnig belemmeringen zouden kunnen ondervinden is op basis van dit aspect geen nader onderzoek verricht.

15.3 Windhinder

Aard projectbesluit

Gezien de aard van het projectbesluit – een afwijking van het bestemmingsplan voor wat betreft het gebruik en een zeer summiere aanpassing voor wat betreft bouwvolume - en het ontbeken van functies in de nabijheid die vanuit het oogpunt van windhinder belemmeringen zouden kunnen ondervinden is op basis van dit aspect geen nader onderzoek verricht.

15.4 Bodem

Onderzoeken

Voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan voor Science Park is een archiefonderzoek verricht (zie bijlage Archiefonderzoek locatie Science Park Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht, 1 september 2009). Er is geen locatiebezoek uitgevoerd.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de bekende gevallen van bodemverontreiniging en de relevante bodemonderzoeksrapporten zijn opgenomen in de bijlage.

Conclusie

De locatie voor Spoorkavel is op basis van de resultaten niet verdacht. Binnen Science Park zijn enkele deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten (tanks/bedrijfsactiviteiten/dempingen) hebben plaatsgevonden. De verdachte activiteiten hebben voornamelijk plaatsgevonden op het deel van de locatie ten noorden van de Kruislaan en niet op het Spoorkavel zelf. Gelet op bovenstaande vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor dit projectbesluit.

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

Wetgeving

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

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de nieuwe Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de bouw aanvraag ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld Exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een Exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd". In dat geval dient de gemeenteraad expliciet te besluiten geen exploitatieplan vast te stellen. In onderhavig geval, waarin gebruik wordt gemaakt van het projectbesluit is de bevoegdheid om te besluiten geen exploitatieplan vast te stellen tevens gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders

Het voorliggende plan en de GreX

In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. De gronden van het 'Spoorkavel' zijn voor 100% in eigendom van de gemeente Amsterdam. De kosten worden verhaald via gronduitgifte dan wel via het erfpachtstelsel. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het systeem van de Wet ruimtelijke ordening omdat daarin het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop wordt gesteld. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van die gronden. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 5.1.1 Bro zijn de volgende instanties per brief van 25 oktober 2010 met betrekking tot de voorgenomen uitbreiding geïnformeerd:

1. Ministerie van Economische Zaken
2. Nederlandse Spoorwegen;
3. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Oost;
4. Provincie Noord- Holland;
5. Stadsregio Amsterdam;
6. Vrom-inspectie, regio Noord-West;
7. Waternet;
8. Prorail, regio Randstad – Noord;

De instantie genoemd onder nummer 6 geeft in haar reactie aan geen opmerkingen te hebben. Van de instanties genoemd onder nummer 1, 2, 3, 4, 5 en 8 is geen reactie ontvangen. Van Waternet is de hiernavolgende reactie ontvangen.

Waternet:

Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering voor de gemeente Amsterdam. Zij verzoeken onderstaande opmerkingen te verwerken:

Afvoer hemelwater

Zij zijn enthousiast over het feit dat de initiatiefnemer in dit plan de gebouwen van vegetatiedaken voorziet. Toch adviseren zij zekerheidshalve in de waterparagraaf op te nemen dat de initiatiefnemer het af te voeren hemelwater van deze daken aankoppelt op het hemelwaterriool of direct loost op het oppervlaktewater.

Duurzaam bouwen

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, waterbodembodem en grondwater te voorkomen adviseert Waternet duurzaam te bouwen. Dit houdt in dat het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink, koper, bitumineuze materialen en geïmpregneerd hout moet worden tegengegaan. Dit geldt voor de bouwphase, de definitieve fase en de inrichting van de openbare ruimte.

Grondwater

Bij bouwplannen moet een initiatiefnemer ook rekening houden met de grondwatersituatie ter plaatse. Uit het telefoongesprek met de ontwerper van het plan blijkt dat nog niet duidelijk is of de initiatiefnemer de gebouwen van kruipruimtes zal voorzien. Daarom vragen zij in de waterparagraaf de in Amsterdam gemeentelijk

vastgestelde grondwaternormen voor zowel nieuwbouw met als zonder kruipruimtes op te nemen. Voor kruipruimteloos bouwen geldt de volgende norm:

“daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereenvolgende minder dan 0,5 m onder het maaiveld staan.”

Wanneer de initiatiefnemer met kruipruimtes wil bouwen, moet hij uitgaan van dezelfde norm, maar dan 0,9 m onder het maaiveld. Met een grondwaterstandberekening of een grondwatermeting kan de initiatiefnemer aantonen dat het plan aan de grondwaternorm voldoet. Verder moet het gebruik van kunstmatige ontwateringmiddelen zoals drains en grindkoffers vermeden worden.

Waterkering

Onder de nabijgelegen spoorbaan ligt een secundair indirecte waterkering. Een waterkering bestaat uit een kernzone, ofwel de eigenlijke dijk en binnen- en buitenbeschermingszones. De binnenbeschermingszone aan de zijde van het plangebied heeft vanaf de teen van de spoordijk een breedte van 55 m. De nieuwbouw zal dus binnen deze zone plaatsvinden. Zij vragen dit in de waterparagraaf op te nemen. De initiatiefnemer zal, gezien de aard van de werkzaamheden, een watervergunning moeten aanvragen voor de werkzaamheden in de beschermingszone van de waterkering. Omdat de initiatiefnemer geen kelder zal bouwen, liggen problemen met de verlening van een watervergunning niet voor de hand. Bij heikwerkzaamheden zal men echter wel rekening moeten houden met de stabiliteit van de spoordijk. Een geotechnisch onderzoek of een trillingsonderzoek zal dus onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag.

Mocht er bij het projectbesluit nog een planklaar komen, dan vragen zij de beschermingszone hierop als ‘Waterstaat-Waterkering’ op te nemen.

Reactie:

- Afvoer hemelwater:

In de waterparagraaf (paragraaf 12.4) is de volgende aanvulling opgenomen: ‘Het rioolstelsel zoals toegepast op het Science Park (en dus ook op het Spoorkavel) zal minimaal voldoen aan de eisen van een verbeterd gescheiden stelsel: het af te voeren hemelwater van de daken zal worden aangekoppeld op het hemelwaterriool of direct worden geloosd op het oppervlaktewater.’

- Duurzaam bouwen:

Onder het kopje ‘grondwater’ is in de waterparagraaf wat dit betreft een aanvullende tekst opgenomen.

- Grondwater:

In de waterparagraaf (paragraaf 12.4) is de volgende aanvulling opgenomen: ‘De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is gemeentelijk vastgesteld en luidt: daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker

dan gemiddeld, eens per twee jaar, niet langer dan vijf dagen achtereenvolgende minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd, moet worden uitgegaan van dezelfde norm, maar dan 0,9 meter onder het maaiveld. Met een grondwaterstandberekening of een grondwatermeting kan de initiatiefnemer aantonen dat het plan aan de grondwaternorm voldoet. Verder moet het gebruik van kunstmatige ontwateringmiddelen zoals drains en grindkoffers vermeden worden.'

- Waterkering:

In de waterparagraaf (paragraaf 12.4) is de volgende aanvulling opgenomen: 'Onder de nabijgelegen spoorbaan ligt een secundair indirecte waterkering. Een waterkering bestaat uit een kernzone, ofwel de eigenlijke dijk en binnen- en buitenbeschermingszones. De binnenbeschermingszone aan de zijde van het plangebied heeft vanaf de teen van de spoordijk een breedte van 55 m. De nieuwbouw zal dus binnen deze zone plaatsvinden. De initiatiefnemer zal, gezien de aard van de werkzaamheden, een watervergunning bij Waternet moeten aanvragen voor de werkzaamheden in de beschermingszone van de waterkering.'

17.2 Participatie

Overeenkomstig artikel 1.3.1 Bro is op 27 oktober 2010 kennisgegeven van het voornemen tot het nemen van een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro.

PM: kennisgeving/ mogelijkheid indienen zienswijzen op dit voornemen.

Namens burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Opgesteld door de Dienst Ruimtelijke Ordening september 2010

Bijlagen

Bijlage I	'Verkeersstudie Science Park Amsterdam en Middenmeer Noord' (16 augustus 2007).
Bijlage II:	'Noodzaak nieuwe verkeersstudie Science Park Amsterdam' (Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 10 juni 2009).
Bijlage III:	'Akoestisch onderzoek studentenwoningen SciencePark II Amsterdam, 14 september 2010, referentie 20091176-07).
Bijlage IV:	Science Park, Luchtkwaliteitsonderzoek, ZRI adviseurs, 1 oktober 2009
Bijlage V:	'Externe Veiligheid A10 plan Science Park, Adviesgroep Aviv BV, 27 augustus 2009
Bijlage VI:	Ontheffing Flora – en Faunawet 2010-2014
Bijlage VII	Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Sciencepark, Stadsdeel Oost BO 10-040 Amsterdam 2010
Bijlage VIII	Archiefonderzoek locatie Science Park Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht, 1 september 2009