



Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost
Deelraad

Besluit voor de raadsvergadering van
16 oktober 2012

Jaar 2012
Afdeling RO&O
registratienummer 351082
Onderwerp Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan "Amstelstation e.o."

Onderwerp: Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan "Amstelstation e.o."

De raad van Stadsdeel Oost

Gezien het voorstel van het Dagelijks Bestuur d.d. 4 september 2012

Gehoord de Commissie Wonen van d.d. 1 oktober 2012

Overwegende dat

- het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o. en de beeldkwaliteitsparagraaf op 24 mei 2011 door het dagelijks bestuur zijn vrijgegeven voor terinzagelegging;
- het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o. en de beeldkwaliteitsparagraaf van 2 juni 2011 tot 14 juli 2011 voor een ieder ter inzage hebben gelegen;
- tegen het bestemmingsplan Amstelstation e.o. zijn 77 zienswijzen ingediend;
- de naar voren gebrachte zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van beantwoording en deels leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan;
- de nota van beantwoording deel uit maakt van het onderhavig besluit;
- er ambtelijke wijzigingen zijn doorgevoerd;
- de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn verwoord in de Nota van wijzigingen;
- de Nota van wijzigingen deel uitmaakt van onderhavig besluit;
- het bestemmingsplan is conform Nota van wijzigingen is aangepast;
- er ten behoeve van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. een besluit hogere waarde is genomen;
- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd en geen noodzaak wordt gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels vast te stellen;
- het bestemmingsplan Amstelstation e.o. voorziet in de ontwikkeling of verwezenlijking van in bijlage I bij de Crisis en Herstelwet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten, als gevolg waarvan afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is;

Gelet op:

Wet ruimtelijke ordening,
Besluit ruimtelijke ordening,
Algemene wet bestuursrecht,
Crisis en herstelwet.

Met inachtneming van het aangenomen amendement 328 ("bestemming groen");

Jaar 2012
Afdeling 1
Nummer 0
Datum

Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost
Deelraad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van 16 oktober 2012

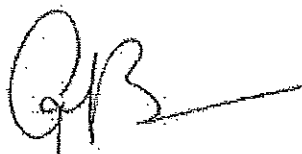
Besluit:

1. de Nota van beantwoording en Nota van wijzigingen vast te stellen;
2. het bestemmingsplan Amstelstation e.o., bestaande uit een verbeelding en planregels en vergezeld gaande van een toelichting, met plan-ID NL.IMRO.0363.M1006BPSTD, gewijzigd vast te stellen, overeenkomstig de in de Nota van wijzigingen opgenomen wijzigingen;
3. geen grondexploitatieplan als bedoeld in artikel art. 6.12 Wro vast te stellen, aangezien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd en geen noodzaak wordt gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen;
4. vast te stellen dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is.
5. de beeldkwaliteitsparagraaf vast te stellen.

De raad van Stadsdeel Oost



Frank Dixel,
griffier



Gery de Boer,
voorzitter

Afschrift: M. Hoevenaar (projectbureau Wibaut aan de Amstel)



Voordracht voor de raadsvergadering van
16 oktober 2012

Jaar 2012
registratienummer 351082
Onderwerp Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Amstelstation e.o. , NL.IMRO.0363.M1006BPSTD

VOORDRACHT

(DB)

Betreft : Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Amstelstation e.o.
NL.IMRO.0363.M1006BPSTD

Aan de deelraad,

Samenvatting

- Het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o. en de beeldkwaliteitsparagraaf Amstelstation e.o. zijn op 24 mei 2011 door het dagelijks bestuur vrijgegeven voor terinzagelegging;
- Het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o. en de beeldkwaliteitsparagraaf Amstelstation e.o. hebben van 2 juni 2011 tot 14 juli 2011 voor een ieder ter inzage gelegen;
- Tegen het bestemmingsplan Amstelstation e.o. zijn 77 zienswijzen ingediend;
- De ontvangen zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van beantwoording en leiden deels tot een aanpassing van het bestemmingsplan;
- Er zijn ambtelijke wijzigingen doorgevoerd. De ambtelijke wijzigingen hebben vooral betrekking op tekstuele en technische aanpassingen. De wijzigingen zijn opgenomen in de Nota van wijzigingen;
- Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld, aangezien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd en geen noodzaak wordt gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen;
- Ten behoeve van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. is een besluit hogere waarde genomen.

Inleiding

Bestemmingsplan

Het gebied Amstelstation e.o. wordt globaal begrensd door de spoorlijn Amsterdam Centraal - Duivendrecht in het westen, de Overzichtweg en de Hugo de Vrieslaan in het zuiden, de Bertrand Russelstraat, de Gooiseweg en de Wibautstraat in het oosten en de Ringvaart in het noorden.

Het bestemmingsplan voorziet in een herinrichting van het stationsgebied en het oprichten van vier nieuwe bouwblokken met wonen, voorzieningen en kantoor.

Beeldkwaliteitsparagraaf

Het gebied rondom het Amstelstation zal transformeren tot een hoogwaardige, dynamische en (hoog)stedelijke omgeving. De beoogde stedenbouwkundige

beeldkwaliteit is opgeschreven in het vastgestelde stedenbouwkundig plan omgeving Amstelstation en gebundeld samen met de wenselijke architectonische kwaliteit in de beeldkwaliteitsparagraaf. Deze beeldkwaliteitsparagraaf zal als aanvullend welstandskader bij de beoordeling van de bouwplannen dienen als toetsingskader. De beeldkwaliteitsparagraaf heeft samen met het ontwerp bestemmingsplan ter visie gelegen. Hier zijn geen zienswijzen op ingediend. De beeldkwaliteitsparagraaf wordt samen met het bestemmingsplan Amstelstation e.o. vastgesteld.

Voorstel

1. de Nota van beantwoording en Nota van wijzigingen vast te stellen;
2. het bestemmingsplan Amstelstation e.o., bestaande uit een verbeelding en planregels en vergezeld gaande van een toelichting, met plan-ID NL.IMRO.0363.M1006BPSTD, gewijzigd vast te stellen, overeenkomstig de in de Nota van wijzigingen opgenomen wijzigingen;
3. geen grondexploitatieplan als bedoeld in artikel art. 6.12 Wro vast te stellen, aangezien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd en geen noodzaak wordt gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen;
4. vast te stellen dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is.
5. de beeldkwaliteitsparagraaf vast te stellen.

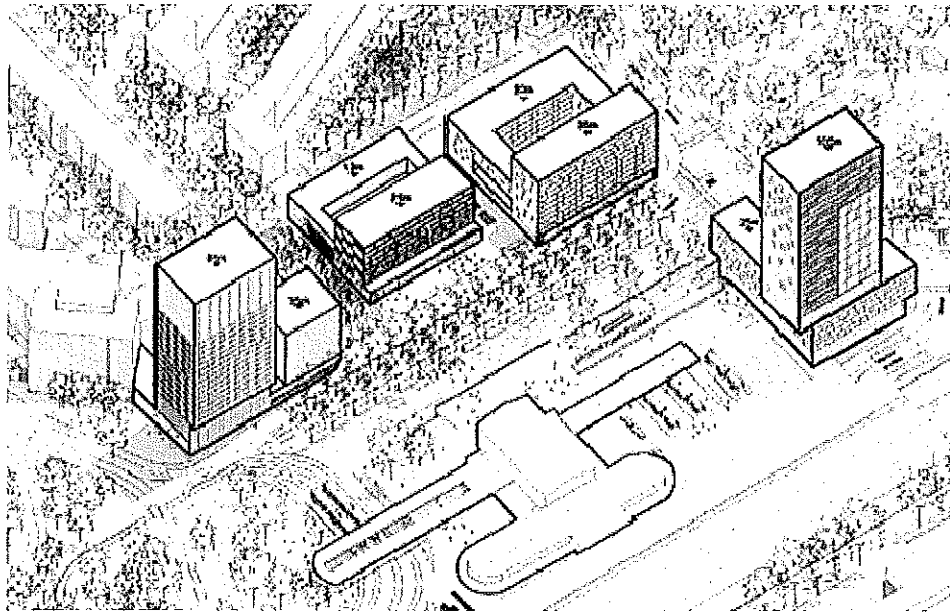
Argumenten

Voorgeschiedenis

In 1998 is een Nota van uitgangspunten opgesteld voor het Amstelstation en omgeving. Het daarop gebaseerde Stedenbouwkundig Programma van Eisen Amstelstation en omgeving is op 8 december 2003 door de stadsdeelraad Oost-Watergraafsmeer en op 7 juli 2004 door de Gemeenteraad (samen met de grondexploitatie) vastgesteld.

Het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) is uitgewerkt in een stedenbouwkundig Plan (SP). Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer heeft dit SP in de inspraak gebracht (februari/maart 2009). De reacties zijn gebundeld en beantwoord in de Nota van Beantwoording. Het Stedenbouwkundig Plan is door de stadsdeelraad vastgesteld op 16 november 2009 en door de gemeenteraad op 16 december 2009.

Met de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation in 2009 is een eind gekomen aan 12 jaar planvorming. Het Stedenbouwkundig Plan bestaat uit de verbetering van het openbaar vervoer knooppunt en de toevoeging van vier bouwblokken met wonen, hotel, voorzieningen en kantoor.



Bij de vaststelling van Stedenbouwkundig Plan heeft de stadsdeelraad opdracht gegeven om een oplossing te zoeken om de druk van het verkeer uit de parkeergarages onder de bouwblokken aan de Bertrand Russellstraat te verminderen. Vermindering van de druk blijkt mogelijk te zijn door een extra uitgang aan de oostzijde van de parkeergarage van het kantoor van Altera naar de Gooiseweg te maken.

Toelichting op het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan dat nu voor vaststelling aangeboden legt de wensen uit dit Stedenbouwkundig Plan juridisch-planologisch vast en vormt het sluitstuk van dit proces. Aan de extra opdracht van de stadsdeelraad is uitvoering gegeven door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid om een uitgang aan de van de parkeergarage van het bestaande kantoorgebouw naar de Gooiseweg te kunnen maken.

De uitgangspunten voor het plan zijn:

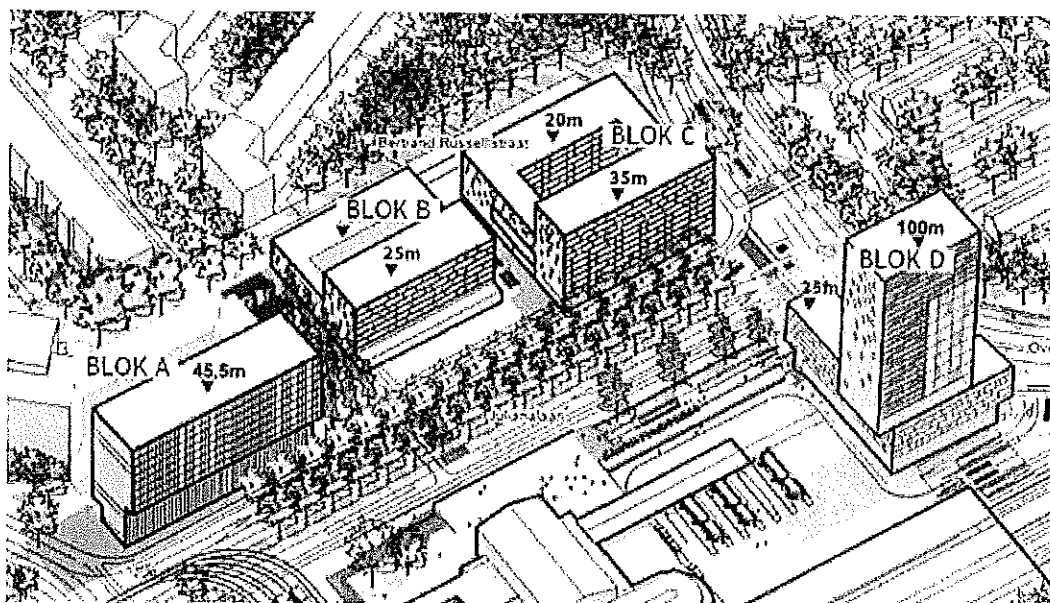
- een levendig en veilig stationsplein verbindt het Amstelstation met de Wibautstraat;
- kwalitatief hoogwaardig groen creëert een lommerrijke Julianalaan en een aangenaam verblijfsklimaat;
- een mix van winkels, woningen, bedrijven en kantoorruimte zorgt voor leven op straat;
- het nieuwe tramstation en busstation verhogen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer;
- voor fietsers komen er logische routes en voldoende stallingen;
- voor voetgangers komen er korte en veilige routes;
- het autoverkeer op het Julianaplein wordt gebundeld op een nieuwe 'Julianalaan';
- het parkje aan de Bertrand Russellstraat wordt een intiem wijkparkje conform het samen met de buurtbewoners opgestelde inrichtingsplan;
- parkeren gebeurt hoofdzakelijk ondergronds.

De belangrijkste planonderdelen zijn:

Voordracht voor de raadsvergadering van 16 oktober 2012

- vier nieuwe bouwblokken met een totaal vloeroppervlakte van maximaal 60.500 m², waarvan circa 450 woningen, winkel-, werk- en horecafuncties;
- een vernieuwd tram- en busstation inclusief een eigen plek voor taxi's en internationale bussen;
- drie ondergrondse parkeerruimte met maximaal 602 parkeerplaatsen;
- een nieuwe, gecentreerde Julianalaan met een vrije busbaan in het midden en bomen langs beide zijden zodat het groen karakter van het gebied behouden blijft;
- een buurtpark tussen de Bertrand Russellstraat, Hugo de Vrieslaan en de achterkant van de bebouwing aan de Kees Boekestraat conform het samen met de buurtbewoners opgestelde inrichtingsplan.

Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan



Figuur 2: Gewijzigd bestemmingsplan

De belangrijke wijzigingen zijn:

- 1) Blok A is losgeknipt
- 2) Het kantoorvolume in blok A is 60 % verminderd
- 3) De openbare ruimte aan de oostzijde van de Julianalaan is 1,5 meter verbreed.

Ad 1:

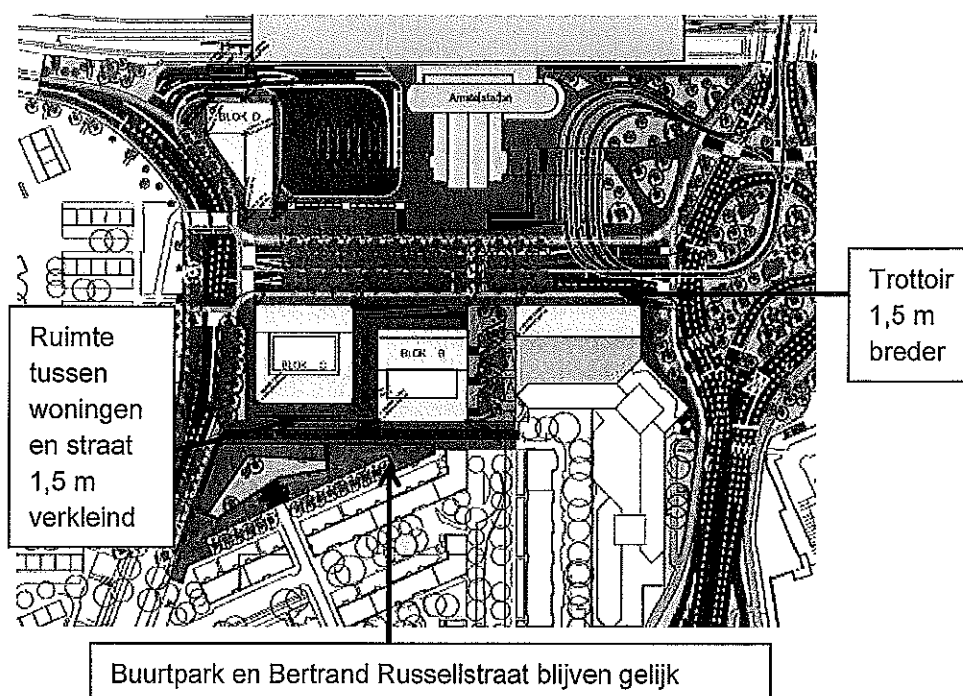
Het Stedenbouwkundig Plan is samen met Altera, de eigenaar van het kantoorgebouw aan Prins Bernardplein, gemaakt. Altera had ingestemd met het doorverbinden van beide gebouwen en heeft hiervoor een ontwikkelrecht aangeboden gekregen. Altera heeft de aanbieding niet geaccepteerd en in plaats daarvan een zienswijze tegen het bestemmingsplan ingediend. Om bouwblok A toch te kunnen ontwikkelen zonder medewerking van Altera, is het bouwblok losgeknipt van het bestaande gebouw. Deze aanpassing is een wijziging ten opzichte van het in 2009 door de deelraad Oost vastgestelde Stedenbouwkundig Plan.

Ad 2:

In een groot aantal zienswijzen zijn er vraagtekens bij de haalbaarheid van het kantoor in blok A gezet. De kantorenmarkt is nog steeds problematisch. Hoewel de locatie bij het Amstelstation in de Plabeka marktconsultatie als beste naar voren gekomen is, is vanwege de grote leegstand in de bestaande Amsterdamse kantoren ervoor gekozen het kantoorvolume van blok A met 60 % te verminderen. De 85 meter hoge kantoorstoren wordt teruggebracht naar 45,5 meter en gecombineerd in een wand met het woongedeelte. Het woongedeelte wordt dan ook 45,5 meter (was 35 meter). Deze aanpassing is een wijziging ten opzichte van het in 2009 door de deelraad Oost vastgestelde Stedenbouwkundig Plan.

Ad 3:

Verschillende zienswijzen maken zich zorgen over de veiligheid en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Is er voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en fietsparkeren? Is het gebied niet te volgepakt? Om aan deze zorgen tegemoet te komen is het trottoir aan de oostzijde van de Julianalaan 1,5 meter verbreed. Er is meer ruimte voor de voetgangers en er kunnen als dat nodig is extra fietsparkeervakken komen. De verbreding van de openbare ruimte is in blok A en B intern opgevangen, zij komen niet dicht bij de bebouwing van het Julianapark. Blok C verschuift wel 1,5 meter in oostelijke richting waardoor de ruimte tussen de woningen en de westzijde van Bertrand Russellstraat 1,5 meter smaller wordt. De Bertrand Russellstraat en het buurtpark zijn op dezelfde plaats en even groot gebleven als in het Stedenbouwkundig Plan.



De consequenties van drie bovenstaande wijzigingen voor windhinder, luchtkwaliteit, verkeer en geluid zijn opnieuw onderzocht. Zij leiden niet tot verslechtering van de uitkomsten. De wijziging van blok A is ook in de hoogte effect rapportage opgenomen.

De wijziging van het kantoorprogramma leidt tot vermindering van de opbrengsten in de grondexploitatie. Ook is een reservering voor mogelijke planschade opgenomen. Het saldo van de grondexploitatie blijft positief.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o. heeft zes weken ter inzage gelegen. Er zijn 77 zienswijzen ingediend. Een aantal reclamanten heeft de zienswijze buiten de daartoe gestelde termijn ingediend. Deze zijn niet-ontvankelijk verklaard. In de Nota van beantwoording wordt per zienswijze inhoudelijk op het daarin naar voren gebrachte ingegaan. Daarbij wordt op de in samengevatte vorm weergegeven zienswijzen inhoudelijk gereageerd. Een aantal zienswijze geeft aanleiding tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Zo is bijvoorbeeld de discotheek in blok A vervallen. In het bestemmingsplan is ten opzichte van het ontwerp ook een aantal

ambtshalve wijzigingen aangebracht. Het betreffen voornamelijk technische wijzigingen. Alle wijzigingen zijn benoemd in de Nota van wijzigingen.

Hogere waarden

Het bestemmingsplan voorziet in het oprichten van vier nieuwe gebouwen. In de gebouwen worden woningen gerealiseerd, naast andere niet-geluidgevoelige functies. In het totaal zullen 450 woningen in het gebied worden gerealiseerd, waarvan maximaal 60 in een uit te werken bestemming. Cauberg-Huygen heeft een akoestisch onderzoek verricht voor het bestemmingsplan 'Amstelstation e.o. Het onderzoek en de resultaten daarvan zijn beschreven in het rapport 'Bestemmingsplan Amstelstation e.o. Amsterdam; geluidonderzoek Wet geluidhinder' d.d. 20 juli 2012, referentie 20080055-12. De conclusie van het onderzoek is dat de voorkeursgrenswaarden zowel door het wegverkeer als door het railverkeer op een diverse locaties zullen worden overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden, met uitzondering van de westgevel (zijde spoorweg) van blok D. Deze gevel dient, tenzij geen sprake is van een geluidgevoelige bestemming (kantoor of hotel), als dove gevel te worden uitgevoerd of te worden voorzien van een gebouwgebonden geluidscherm. Geluidreducerende maatregelen zijn onvoldoende doeltreffend dan wel overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Daarom zijn hogere waarden vastgesteld.

Volgens Amsterdams beleid dienen woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld te beschikken over een geluidluwe zijde, hiervan kan slechts in bijzondere omstandigheden worden afgeweken. Woningen die worden uitgevoerd met een dove gevel dienen altijd te beschikken over een geluidluwe zijde. Dit is in het bestemmingsplan in de regels vastgelegd.

Exploitatieplan

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit de stadsdeelraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. De gemeente Amsterdam is eigenaar van het merendeel van de gronden binnen het plangebied. Amsterdam heeft ervoor gekozen om de kosten van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling te dekken vanuit de gronduitgifte in erfpacht of herziening van bestaande erfpachtcanons als gevolg van bestemmingswijzigingen. Met gebruikmaking van het Amsterdamse erfpachtstelsel is dan ook op afdoende wijze zeker gesteld dat de kosten gedekt zijn. Voor de gronden die niet in eigendom van de gemeente zijn voorziet het bestemmingsplan niet in ontwikkelingen waarover kostenverhaal op grond van de Wro noodzakelijk is. Het is dan ook niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen, aangezien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd en geen noodzaak wordt gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels hoeft te worden vastgesteld.

Juridische aspecten

Tegen het besluit kan beroep aangetekend worden.

Communicatie

Na vaststelling door de stadsdeelraad zal het bestemmingsplan voor zes weken ter inzage worden gelegd ten behoeve van de beroepsprocedure. Overeenkomstig artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening wordt van de vaststelling en de ter inzage legging kennis

gegeven in de Echo, op de website en in de Staatscourant. Indieners van een zienswijze worden schriftelijk bericht over de beantwoording van de zienswijzen en de vervolprocedure.

De beeldkwaliteitsparagraaf vormt een aanvullend welstandskader bij de beoordeling van bouwplannen. De beeldkwaliteitsparagraaf is tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Er zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.

Op grond van vorenstaande wordt in overeenstemming met het advies van de raadscommissie u voorgesteld als volgt te besluiten:

1. de Nota van beantwoording en Nota van wijzigingen vast te stellen;
2. het bestemmingsplan Amstelstation e.o., bestaande uit een verbeelding en planregels en vergezeld gaande van een toelichting, met plan-ID NL.IMRO.0363.M1006BPSTD, gewijzigd vast te stellen, overeenkomstig de in de Nota van wijzigingen opgenomen wijzigingen;
3. geen grondexploitatieplan als bedoeld in artikel art. 6.12 Wro vast te stellen, aangezien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd en geen noodzaak wordt gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen;
4. dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is.
5. de beeldkwaliteitsparagraaf vast te stellen.

Het DB van Stadsdeel Oost



Frank van Erkel,
Secretaris



Fatima Elatik,
voorzitter



De raad van het stadsdeel (Amsterdam) Oost, in vergadering bijeen op dinsdag 16 oktober 2012,

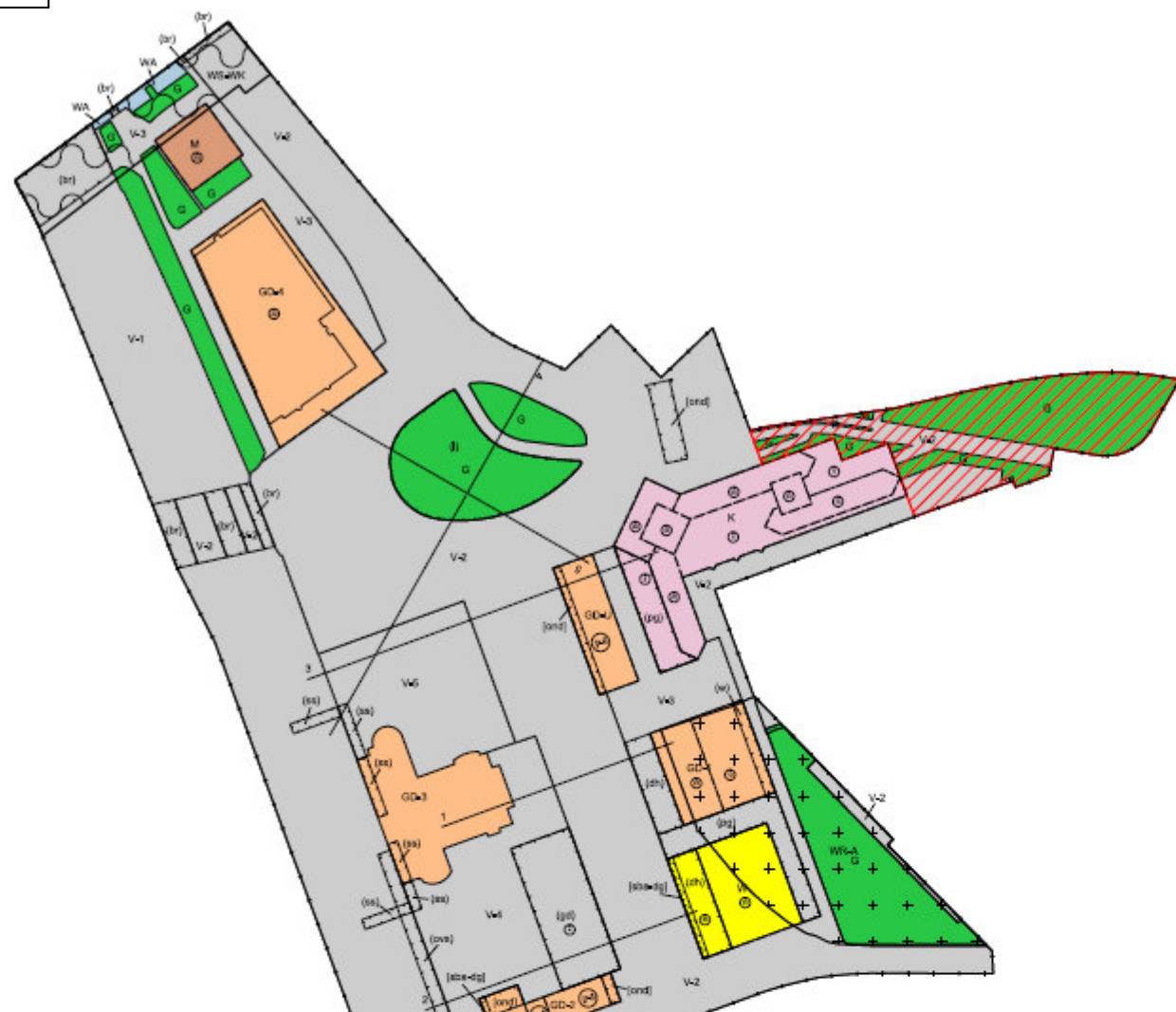
gezien de voordracht voor de vaststelling van het Bestemmingsplan Amstelstation;

overweegt dat:

- het grootste gedeelte van het bestaande groen in het bestemmingsplan is ondergebracht in de bestemmingen Verkeer 1 t/m 5..(art. 10 t/m 14)
- dit geen optimale bescherming biedt aan het bestaande groen aangezien het mogelijk is de totale hoeveelheid groen op andere plaatsen binnen een van die vijf bestemmingen te realiseren; er kan dus maximaal geschoven worden met het groen;.
- .dit met name voor de grote bomen op het circuit van het Prins Bernhardplein bestemmingsplantechnisch niet de optimale bescherming biedt;
- het wenselijk is om het groen inclusief de bomen in het circuit onder te brengen in de bestemming Groen (art. 7)
- dat hiertoe het voorschrift van art. 7 enigszins moet worden aangepast zodat het mogelijk is om een gedeelte van de trambaan via het circuit te laten lopen en ook de voorschriften betreffende de Verkeer bestemmingen moeten worden aangepast;
- in art. 19.2 sub i van de planvoorschriften een typefout staat: de verwijzing naar het bepaalde onder i moet zijn naar het bepaalde onder k;

Besluit:

1. Op de verbeelding (plankaart) en dwarsprofiel 4 en 5 van bestemmingsplan Amstelstation wordt op de binnencirkel van het Prins Bernhardplein de bestemming Verkeer 2 gewijzigd in Groen met een functieaanduiding "infrastructuur".
2. Artikel 7,11,12, 13, 14, de verbeelding en de dwarsprofielen 4 en 5 worden aangepast, overeenkomstig de bij dit amendement gevoegde bijlagen A en B.
3. de zinsnede "*in afwijking van het bepaalde in onder i*" in art. 19.2 sub I wijzigen in: "*in afwijking van het bepaalde in onder k*"



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

- GD-1/4 Gemengd-1 t/m 4
- G Groen
- K Kantoor
- M Maatschappelijk
- V-1/5 Verkeer-1 t/m 5
- WA Water
- W Wonen

Uit te werken bestemmingen

- GD-U Gemengd - Uit te werken

Dubbelbestemmingen

- W-A+ Waarde - Archeologie
- W-W Waterstaat - Waterkering

Gebedsaanduidingen

- wro-zone - wijzigingsgebied
- dwarsprofiel 1 t/m 5

Functieaanduidingen

- (b) bedrijf
- (br) brug
- (dh) detailhandel
- (gd) gemengd
- (l) infrastructuur
- (ovs) openbaar vervoerstation
- (pg) parkeergarage
- (ss) specifieke vorm van sport
- (w) wonen

Bouwvlak

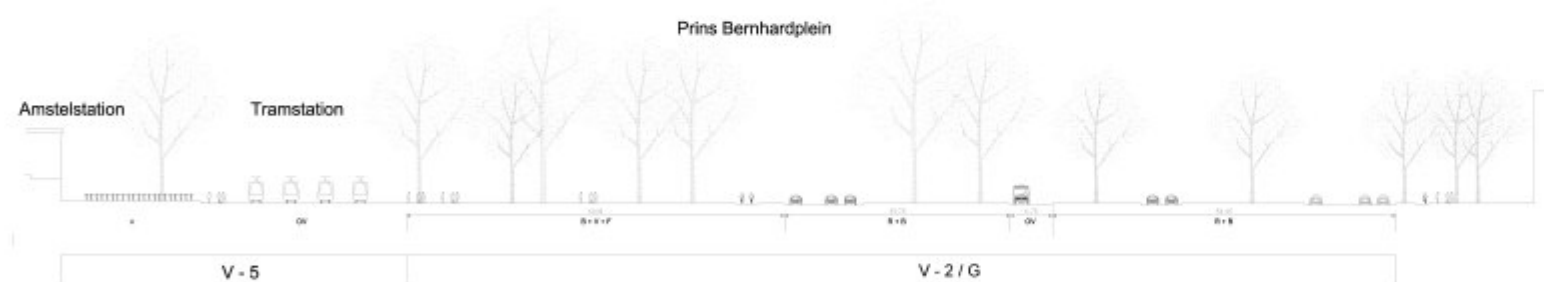
- bouwvlak

Bouwaanduidingen

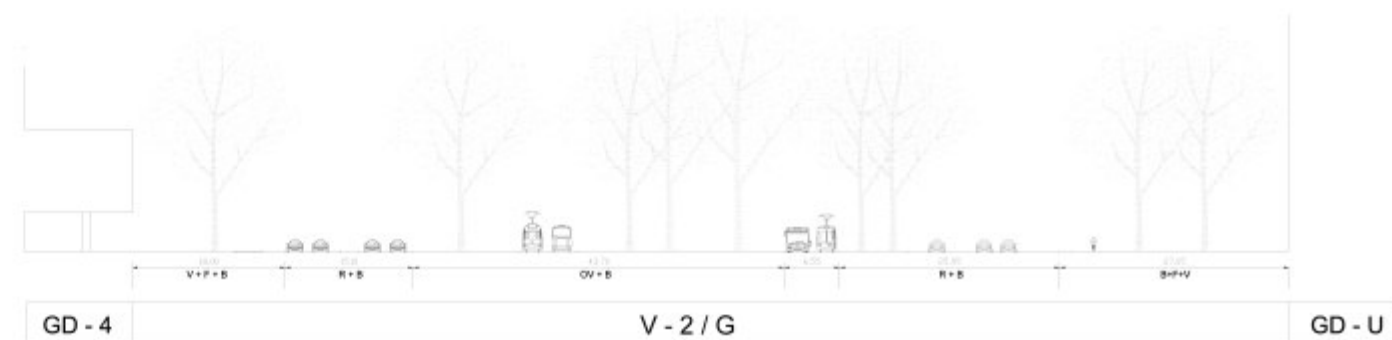
- [ond] onderdoorgang
- [sba-dg] specifieke bouwaanduiding - dove gevel

Maatvoeringaanduidingen

- maatvoeringsvlak



Dwarsprofiel 4



Dwarsprofiel 5

Bijlage B

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. plantsoenen;
- b. parken;
- c. groenvoorzieningen;
- d. waterlopen en waterpartijen;
- e. tram- en busvoorzieningenter plaatse van de aanduiding 'infrastructuur';

met de daarbij behorende

- f. speelvoorzieningen;
- g. voet- en fietspaden;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. water, duikers en oevervoorzieningen.

7.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 7.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 1 meter mag bedragen.

7.3 Specifieke gebruiksregels

- a. ten behoeve van de tram- en busvoorzieningen mag maximaal 530 m² van de gronden worden verhard ter plaatse van de aanduiding infrastructuur;
- b. In aanvulling op artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van
 - 1. parkeervoorzieningen.
 - 2. het inrichten van de gronden in afwijking van de in de bij deze regels behorende bijlage aangegeven dwarsprofielen.

7.4 Afwijken van de gebruiksregels

Indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de verkeersveiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan het dagelijks bestuur een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van:

- a. het bepaalde in lid 7.3, onder c, in die zin dat wordt afgeweken van de in de bij deze regels behorende bijlage aangegeven dwarsprofielen indien er geen wezenlijke verslechtering van de geluidsituatie optreedt.

Artikel 11 Verkeer - 2

11.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen, met op de verbeelding aangegeven dwarsprofielen;
- b. tramvoorzieningen;
- c. fiets- en voetpaden;
- d. openbare ruimte;
- e. fietsenstalling;
- f. kunstobject, zoals gedenktekens of plastieken;
- g. een onderdoorgang ten behoeve van voet- en fietspaden, ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'onderdoorgang';

met de daarbij behorende

- h. ondergrondse infrastructuur;
- i. groenvoorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen;
- k. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen.

11.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 11.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 2 meter mag bedragen;
- c. voor kunstobjecten, als bedoeld in lid 11.1, onder f, gelden de volgende bepalingen:
 - 1. in afwijking van het bepaalde onder b, mag de bouwhoogte maximaal 30 meter bedragen;
 - 2. de bebouwingsoppervlakte per object mag maximaal 25 m² bedragen;
 - 3. het aantal kunstobjecten mag maximaal 1 bedragen.

11.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 11.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalings:
 - 1. binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is er in totaal tenminste 6.742 m² groen;
- b. In aanvulling op artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
 - 1. het inrichten van de gronden in afwijking van de in de bij deze regels behorende bijlage aangegeven dwarsprofielen.

11.4 Afwijken van de gebruiksregels

Indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de verkeersveiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan het dagelijks bestuur een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van:

- a. het bepaalde in lid 11.3, onder b, in die zin dat wordt afgeweken van de in de bij deze regels behorende bijlage aangegeven dwarsprofielen indien er geen wezenlijke verslechtering van de geluidssituatie optreedt.

Artikel 12 Verkeer - 3

12.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 3 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voet- en fietspaden;
- b. groenvoorzieningen zoals bermen, beplanting en groenstroken;
- c. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen;
- d. in- en uitritten ten behoeve van gebouwde parkeervoorzieningen binnen de aangrenzende bestemmingen Gemengd - Uit te werken en Wonen;
- e. detailhandel;

met de daarbij behorende

- d. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. ondergrondse infrastructuur;
- f. nutsvoorzieningen.

12.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 12.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met uitzondering van het bepaalde onder b;
- b. ter plaatse van de aanduiding "detailhandel" mogen gebouwen worden gebouwd tot maximaal 0,5 meter boven peil;
- c. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende maxima:
 - 1. de bouwhoogte mag maximaal 1 meter bedragen;
 - 2. het bebouwingspercentage mag maximaal 5% bedragen.

12.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 12.1 genoemde gronden gelden de volgende specifieke gebruiksregels:

- a. voor de functie detailhandel als bedoeld in lid 12.1, onder e, gelden de volgende bepalingen:
 - 1. detailhandel is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding "detailhandel";
 - 2. de totale bruto vloeroppervlakte (bvo) mag binnen de bestemmingen Gemengd – 1 en Verkeer – 3 gezamenlijk minimaal 3.500 m² en maximaal 4.500 m² bedragen;
 - 3. de bvo per detailhandelsvestiging mag maximaal 500 m² bedragen, met uitzondering van de supermarkten;
 - 4. de totale bvo voor supermarkten binnen de bestemmingen Gemengd – 1 en 'Verkeer – 3 mag maximaal 2500 m² bedragen verdeelt over maximaal twee vestigingen;
- b. gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage";
- c. ongebouwde voorzieningen voor laden en lossen zijn niet toegestaan;
- d. voor de in lid 12.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbeperkingen:
 - 1. binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is er in totaal tenminste 6.742 m² groen.

Artikel 13 Verkeer - 4

13.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 4 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. fiets- en voetpaden;
- b. busstation;
- c. openbaar vervoersvoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. gebouwde en ongebouwde fietsenstalling met bijbehorende fietsenwinkel en werkplaats;
- f. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten en toegangen;
- g. functies als bedoeld in Artikel 4 Gemengd - 2, onder b en onder d tot en met g;
- h. taxistandplaatsen;
- i. openbare ruimte;
- j. schietinrichtingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport';

met de daarbij behorende

- g. toegangs- en ontsluitingswegen;
- h. ondergrondse infrastructuur;
- i. andere bijbehorende voorzieningen.

13.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 13.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding "gemengd";
- b. maximale bouwhoogte: zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- c. de gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd voor zover de voorgevels van de gebouwen hoofdzakelijk direct in de bestemmingsgrens worden gebouwd;
- d. voor de fietsenstalling als bedoeld in lid 13.1, onder e, gelden de volgende bepalingen:
 - 1. de bouwhoogte mag maximaal 2,5 meter bedragen;
- e. Voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. parkeervoorzieningen mogen tot maximaal 2,5 meter boven peil worden gebouwd;
 - 2. het aantal bouwlagen mag maximaal 2 bouwlagen bedragen;
 - 3. het bepaalde onder 1 geldt niet voor in- en uitritten en toegangen van deze parkeervoorzieningen;
- f. voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 12 meter mag bedragen;
- g. Voor de schietinrichtingen als bedoeld in lid 13.1 onder j, gelden de volgende bepalingen:
 - 1. maximaal vloeroppervlak bedraagt 700 m².

13.3 Afwijken van de bouwregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 13.2, onder a, voor het bouwen van een gebouw ten behoeve van het busstation, mits is aangetoond dat binnen het stationsgebouw of een ander gebouw geen goede ruimte beschikbaar is, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte max maximaal 6 meter bedragen;
- b. de bebouwingsoppervlakte mag maximaal 50 m² bedragen;
- c. het aantal gebouwen mag maximaal 1 bedragen.

13.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 14.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalings:

- j. voor de in lid 14.1, onder i, genoemde functies gelden de volgende gebruiksregels:
 - 1. deze functies zijn uitsluitend toegestaan ter plaatsen van de aanduiding "gemengd";

- 2. de totale brutovloeroppervlakte (bvo) mag maximaal 2000 m² bedragen;
- k. voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. het totaal aantal parkeerplaatsen mag maximaal 255 parkeerplaatsen bedragen
- l. binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is er in totaal tenminste 6.742 m² groente bedragen.

Artikel 14 Verkeer - 5

14.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer - 5 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. tramstation;
- d. openbaar vervoersvoorzieningen;
- e. groenvoorzieningen;
- f. fietsenstalling;
- g. openbare ruimte;
- h. schietinrichtingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport';

met de daarbij behorende

- m. toegangs- en ontsluitingswegen;
- n. ondergrondse infrastructuur;
- o. andere bijbehorende voorzieningen;

14.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 14.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. op en onder deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met uitzondering van het bepaalde onder b;
- b. voor gebouwen ten behoeve van fietsenstallingen als bedoeld in lid 14.1, onder f, gelden de volgende bepalingen:
 - 1. de bouwhoogte mag maximaal 0,5 meter bedragen;
 - 2. het bepaalde onder 1 geldt niet voor in- en uitritten en toegangen van deze fietsenstalling;
- c. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 9 meter mag bedragen;
- d. Voor de schietinrichtingen als bedoeld in lid 14.1 onder j, gelden de volgende bepalingen:
 - 1. maximaal vloeroppervlak bedraagt 700 m².

14.3 Afwijken van de bouwregels

Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 14.2, onder a, voor het bouwen van een gebouw ten behoeve van het busstation, mits is aangetoond dat binnen het stationsgebouw of een ander gebouw geen goede ruimte beschikbaar is, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte mag maximaal 3,5 meter bedragen;
- b. de bebouwingsoppervlakte per kiosk mag maximaal 50 m² bedragen;
- c. het aantal kiosken mag maximaal 1 bedragen.

14.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 14.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

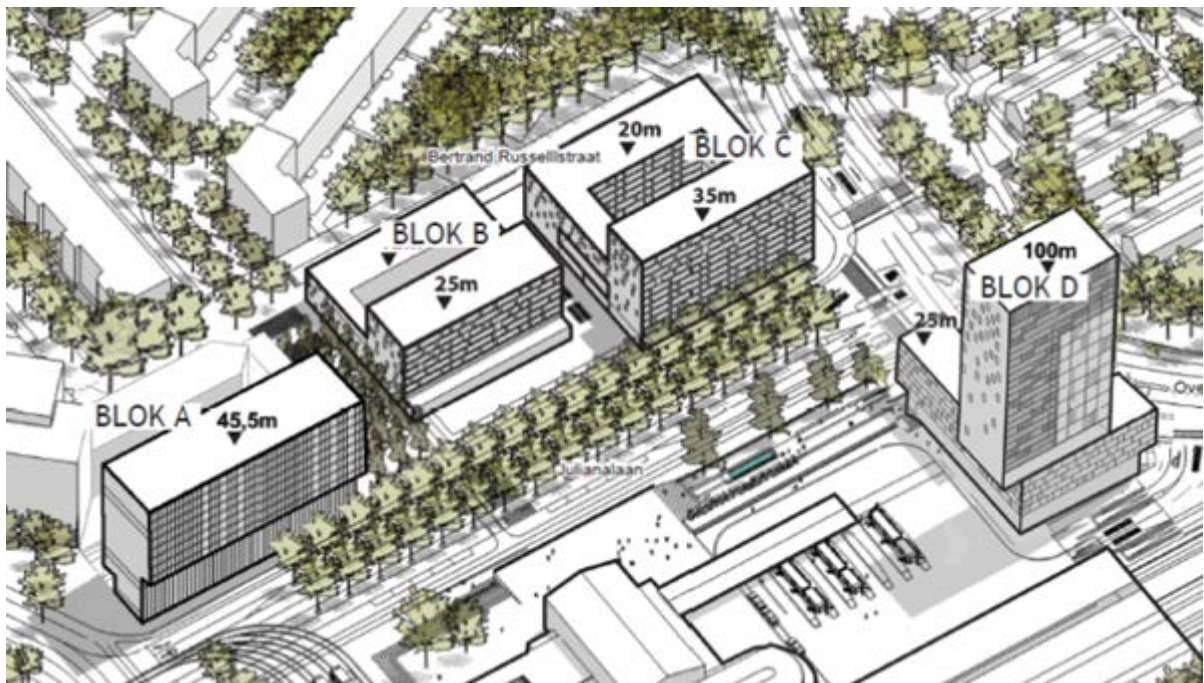
binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 dient gezamenlijk in totaal tenminste 6.742 m² groen.



**bestemmingsplan Amstelstation e.o.
Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam**

NOTA VAN WIJZIGING

AMSTELSTATION E.O.



16 oktober 2012

Algemeen

Nota van wijzigingen bestemmingsplan

Naar aanleiding van zienwijzen en ambtshalve wijzigingen is het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd. De wijzigingen zijn opgenomen in een nota van wijziging die onderdeel uitmaken van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan door de stadsdeelraad.

Genoemde paginanummers en artikelen verwijzen naar de nummering van het ontwerpbestemmingsplan.

Regels

ambtelijk	Artikel 1 begripsbepalingen, Ingevoegd: lid 1.18 bedrijfswoning: een woning die gezien ligging en functie bedoeld is voor de huisvesting van personen wier aanwezigheid gelet op de bestemming van een gebouw of terrein noodzakelijk is.																																				
reclamant 30	Ingevoegd lid 1.57 openbare vervoervoorzieningen: Dienstgebouwen, stations, rails, perrons, overkappingen, viaducten en onderdoorgangen, taluds, geluidsschermen, (keer-) muren, transformatorgebouwen, stationsvoorzieningen en vergelijkbare gebouwen en bouwwerken ten behoeve van railvervoer en ander openbaarvervoer.																																				
ambtelijk	Hernummering van opvolgende leden;																																				
ambtelijk	Lid 1.44 geluidluwe zijde, gewijzigd: 'gerealiseerd' in 'gebouwd'																																				
ambtelijk	Lid 1.60 overbouw / onderdoorgang, gewijzigd: 'opgericht' in 'gebouwd'																																				
ambtelijk	Artikel 3, Gemengd – 1 is vervallen, een nieuw artikel 19 Gemengd – Uit te werken is toegevoegd, hernummering van opvolgende artikelen 4 tot en met 19 met bijbehorende leden en subleden, volgens onderstaande transponeringstabel: <table> <tr> <td>ontwerp bestemmingsplan</td><td>vast te stellen bestemmingsplan</td></tr> <tr> <td>artikel 3, Gemengd – 1</td><td>artikel 19, Gemengd – Uit te werken</td></tr> <tr> <td>artikel 4, Gemengd – 2</td><td>artikel 3, Gemengd – 1</td></tr> <tr> <td>artikel 5, Gemengd – 3</td><td>artikel 4, Gemengd – 2</td></tr> <tr> <td>artikel 6, Gemengd – 4</td><td>artikel 5, Gemengd – 3</td></tr> <tr> <td>artikel 7, Gemengd – 5</td><td>artikel 6, Gemengd – 4</td></tr> <tr> <td>artikel 8, Groen</td><td>artikel 7, Groen</td></tr> <tr> <td>artikel 9, Kantoor</td><td>artikel 8, Kantoor</td></tr> <tr> <td>artikel 10, Maatschappelijk</td><td>artikel 9, Maatschappelijk</td></tr> <tr> <td>artikel 11, Verkeer – 1</td><td>artikel 10, Verkeer – 1</td></tr> <tr> <td>artikel 12, Verkeer – 2</td><td>artikel 11, Verkeer – 2</td></tr> <tr> <td>artikel 13, Verkeer – 3</td><td>artikel 12, Verkeer – 3</td></tr> <tr> <td>artikel 14, Verkeer – 4</td><td>artikel 13, Verkeer – 4</td></tr> <tr> <td>artikel 15, Verkeer – 5</td><td>artikel 14, Verkeer – 5</td></tr> <tr> <td>artikel 16, Water</td><td>artikel 15, Water</td></tr> <tr> <td>artikel 17, Wonen</td><td>artikel 16, Wonen</td></tr> <tr> <td>artikel 18, Waarde – Archeologie</td><td>artikel 17, Waarde – Archeologie</td></tr> <tr> <td>artikel 19, Waterstaat – Waterkering</td><td>artikel 18, Waterstaat – Waterkering</td></tr> </table>	ontwerp bestemmingsplan	vast te stellen bestemmingsplan	artikel 3, Gemengd – 1	artikel 19, Gemengd – Uit te werken	artikel 4, Gemengd – 2	artikel 3, Gemengd – 1	artikel 5, Gemengd – 3	artikel 4, Gemengd – 2	artikel 6, Gemengd – 4	artikel 5, Gemengd – 3	artikel 7, Gemengd – 5	artikel 6, Gemengd – 4	artikel 8, Groen	artikel 7, Groen	artikel 9, Kantoor	artikel 8, Kantoor	artikel 10, Maatschappelijk	artikel 9, Maatschappelijk	artikel 11, Verkeer – 1	artikel 10, Verkeer – 1	artikel 12, Verkeer – 2	artikel 11, Verkeer – 2	artikel 13, Verkeer – 3	artikel 12, Verkeer – 3	artikel 14, Verkeer – 4	artikel 13, Verkeer – 4	artikel 15, Verkeer – 5	artikel 14, Verkeer – 5	artikel 16, Water	artikel 15, Water	artikel 17, Wonen	artikel 16, Wonen	artikel 18, Waarde – Archeologie	artikel 17, Waarde – Archeologie	artikel 19, Waterstaat – Waterkering	artikel 18, Waterstaat – Waterkering
ontwerp bestemmingsplan	vast te stellen bestemmingsplan																																				
artikel 3, Gemengd – 1	artikel 19, Gemengd – Uit te werken																																				
artikel 4, Gemengd – 2	artikel 3, Gemengd – 1																																				
artikel 5, Gemengd – 3	artikel 4, Gemengd – 2																																				
artikel 6, Gemengd – 4	artikel 5, Gemengd – 3																																				
artikel 7, Gemengd – 5	artikel 6, Gemengd – 4																																				
artikel 8, Groen	artikel 7, Groen																																				
artikel 9, Kantoor	artikel 8, Kantoor																																				
artikel 10, Maatschappelijk	artikel 9, Maatschappelijk																																				
artikel 11, Verkeer – 1	artikel 10, Verkeer – 1																																				
artikel 12, Verkeer – 2	artikel 11, Verkeer – 2																																				
artikel 13, Verkeer – 3	artikel 12, Verkeer – 3																																				
artikel 14, Verkeer – 4	artikel 13, Verkeer – 4																																				
artikel 15, Verkeer – 5	artikel 14, Verkeer – 5																																				
artikel 16, Water	artikel 15, Water																																				
artikel 17, Wonen	artikel 16, Wonen																																				
artikel 18, Waarde – Archeologie	artikel 17, Waarde – Archeologie																																				
artikel 19, Waterstaat – Waterkering	artikel 18, Waterstaat – Waterkering																																				
ambtelijk	Gemengd – 1, Lid 3.2, onder b, gewijzigd: 'opgericht' in 'gebouwd' Lid 3.2, onder c, gewijzigd: 'gerealiseerd' in 'gebouwd' lid 3.4 Specifieke gebruiksregels Aanhef: dubbeling verwijderd Lid 3.4 onder c, onder tweede en vierde: Gemengd – 2 vervangen door Gemengd – 1 Lid 3.4 onder f toegevoegd: voorzieningen voor laden en lossen zijn niet toegestaan aan de zijde van de Julianalaan;																																				

	Hernummering, lid 3.4 onder f is lid 3.4 onder g
ambtelijk	Gemengd – 2, Lid 4.2, bouwregels: verwijzing: aanhef: op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden; onder c: gewijzigd: ‘opgericht’ in ‘gebouwd’, ‘gerealiseerd’ in ‘gebouwd’; onder d, gewijzigd: ter plaatse van de aanduiding “onderdoorgang” aan de oostzijde van het gebouw mag uitsluitend vanaf een hoogte van 10 meter worden gebouwd (was 17 meter); onder e, gewijzigd: ter plaatse van de aanduiding “onderdoorgang” aan de westzijde van het gebouw mag uitsluitend vanaf een hoogte van 25 meter worden gebouwd (was 10 meter); onder f, gewijzigd: ter plaatse van de aanduiding “dove gevel” mogen gebouwen ten behoeve van geluidgevoelige functies tot een hoogte van 54 meter uitsluitend worden gebouwd ...; onder g, gewijzigd: ‘opgericht’ in ‘gebouwd’; onder h onder 1, gewijzigd: ‘gerealiseerd’ in ‘gebouwd’; lid 4.4, verwijzing: ..van het bepaalde in lid 4.2 onder f, indien... Lid 4.5 Specifieke gebruiksregels: lid 4.5 onder b eerste vervallen, ten tweede hernummerd (eerste); lid 4.5 onder c ten tweede gewijzigd: de totale bvo mag minimaal 1.500 m² bedragen en ... (was 2.500 m²) lid 4.5 onder e gewijzigd: in aanvulling op artikel 2.1, lid 1 onder c...
ambtelijk	Gemengd – 3, Lid 5.1 onder a, ‘dienstwoning’ gewijzigd in ‘bedrijfswoning’ toegevoegd, lid 5.1 onder g, schietinrichting ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van sport’; lid 5.4 onder a gewijzigd: mag maximaal 1.750 m² bedragen (was 1.300 m²)
ambtelijk	Gemengd – 4 Lid 6.1 onder g, verwijderd, opvolgende subleden hernummerd; Lid 6.2 onder c, gewijzigd: ‘opgericht’ in ‘gebouwd’;
ambtelijk	Groen Lid 7.2 onder b, verwijderd: ‘overige’; Lid 7.3 onder a. gewijzigd: In aanvulling op artikel 2.1 lid 1 onder c...
reclamant 52	Kantoor lid 8.3 Specifieke gebruiksregels geheel toegevoegd: In afwijking van het bepaalde in artikel 22 gelden voor de in lid 8.1 genoemde gronden, de volgende gebruiksbepalingen: 1. het totaal aantal gebouwde parkeerplaatsen mag maximaal 389 parkeerplaatsen bedragen; 2. het totaal aantal ongebouwde parkeerplaatsen mag maximaal 21 parkeerplaatsen bedragen.
ambtelijk	Maatschappelijk, <i>aanhef verwijzing: op en onder de in lid 9.1 genoemde gronden...</i>
ambtelijk	Verkeer – 1, Lid 10.2 onder a, gewijzigd ‘opgericht’ in ‘gebouwd’; Lid 10.2 onder b. gewijzigd ‘opgericht’ in ‘gebouwd’, ‘gerealiseerd’ in ‘gebouwd’; lid 10.1 toegevoegd onder j: <i>Schietinrichting ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van sport’</i> hernummering opvolgende subleden lid 10.2 bouwregels: onder c, eerste, verwijzing gewijzigd:...in afwijking van lid 2.3, gemeten.. onder d, verwijzing gewijzigd: ...in afwijking van lid 2.3, gemeten.. nieuw toegevoegd, onder e: <i>Voor de schietinrichting als bedoeld onder artikel 10.1 lid j, gelden de volgende bepalingen:</i> 1. maximaal vloeroppervlak bedraagt 700 m².

39 tot en met 49, 52, 54 tot en met 58, 61, 63 en 65, 69 tot en met 77 reclamant 59	e. voor de in lid 12.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen: 1. binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2 , Verkeer - 3 , Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is in totaal tenminste 10.500 m ² groen.
ambtelijk ambtelijk reclamant 30 ambtelijk ambtelijk ambtelijk ambtelijk ambtelijk ambtelijk ambtelijk ambtelijk ambtelijk ambtelijk reclamant 59	Artikel 13 Verkeer-4 lid 13.1, onder e (kiosken) vervallen, opvolgende subleden hernoemd; lid 13.1, onder e, (was f), toegevoegd: met bijbehorende fietsenwinkel en werkplaats; lid 13.1 onder g, verwijzing gewijzigd, functies als bedoeld in Artikel 4 Gemengd - 2 , onder b en onder d tot en met g; lid 13.1 onder j, toegevoegd: schietinrichtingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport'; lid 13.2, onder a, gewijzigd: 'opgericht' in 'gebouwd'; lid 13.2, onder c, gewijzigd: 'opgericht' in 'gebouwd', 'gerealiseerd' in 'gebouwd'; lid 13.2, onder d (kiosken) vervallen, opvolgende subleden hernoemd; lid 13.2, onder d (was e), aanhef, verwijzing gewijzigd: voor de fietsenstalling als bedoeld in lid 13.1 onder e.; lid 13.2, onder e, onder 1, gewijzigd: 'gerealiseerd' in 'gebouwd'; lid 13.2, onder g toegevoegd: Voor de schietinrichtingen als bedoeld in lid 13.1 onder j, gelden de volgende bepalingen: 1. maximaal vloeroppervlak bedraagt 700 m ² . lid 13.3 afwijken bouwregels, nieuw toegevoegd: Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 13.2 , onder a, voor het bouwen van een gebouw ten behoeve van het busstation, mits is aangetoond dat binnen het stationsgebouw of een ander gebouw geen goede ruimte beschikbaar is, met in achtneming van de volgende bepalingen: a. de bouwhoogte max maximaal 6 meter bedragen; b. de bebouwingsoppervlakte mag maximaal 50 m ² bedragen; c. het aantal gebouwen mag maximaal 1 bedragen. opvolgende leden zijn hernoemd lid 13.4 (was lid 13.3) onder a, verwijzing gewijzigd: voor de in lid 14.1 onder g (was i)..; onder c, nieuw toegevoegd: binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is in totaal tenminste 10.500 m ² groen.
ambtelijk	Artikel 14 Verkeer – 5 lid 14.1, onder f (kiosk) vervallen, opvolgende subleden hernoemd; lid 14.1, onder h toegevoegd, schietinrichtingen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van sport'; lid 14.2, onder a, gewijzigd: 'opgericht' in 'gebouwd', ..met uitzondering van het bepaalde onder b (was b en c); lid 14.2, onder b (kiosk) vervallen, opvolgende subleden hernoemd; lid 14.2, onder b (was onder c) verwijzing gewijzigd: als bedoeld in lid 14.1 onder f lid 14.2, onder b, onder 1 gewijzigd: de bouwhoogte mag maximaal 0,5 meter bedragen; lid 14.2, onder d, toegevoegd: Voor de schietinrichtingen als bedoeld in lid 14.1 onder j, gelden de volgende bepalingen: 1. maximaal vloeroppervlak bedraagt 700 m ² . lid 14.3 Afwijken bouwregels, nieuw toegevoegd: Het dagelijks bestuur is bevoegd middels een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in lid 14.2 , onder a, voor het bouwen van een gebouw ten behoeve van het busstation, mits is aangetoond dat binnen het stationsgebouw of een ander gebouw geen

reclamant 59	goede ruimte beschikbaar is, met in achtneming van de volgende bepalingen: a. de bouwhoogte mag maximaal 3,5 meter bedragen; b. de bebouwingsoppervlakte per kiosk mag maximaal 50 m² bedragen; c. het aantal kiosken mag maximaal 1 bedragen. lid 14.4 Specifieke gebruiksregels, nieuw toegevoegd Voor de in lid 14.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels: binnen de gronden met de bestemmingen Verkeer - 2, Verkeer - 3, Verkeer - 4 en Verkeer - 5 gezamenlijk is in totaal tenminste 10.500 m² groen.
ambtelijk	Artikel 15 Water Lid 15.2, aanhef en onder a, gewijzigd: 'opgericht' in 'gebouwd';
ambtelijk	Artikel 16 Wonen Lid 16.2, onder b, gewijzigd: 'gerealiseerd' in 'gebouwd', 'opgericht' in 'gebouwd'; Lid 16.2, onder d (dove gevel) vervallen, opvolgende leden hernummerd; Lid 16.2, onder e (geluidluwe zijde, vh onder d), gewijzigd, 'opgericht' in 'gebouwd'; Lid 16.2, onder g, onder 1, gewijzigd, de bouwhoogte mag maximaal 0,5 meter bedragen;
ambtelijk	Artikel 17 Waarde-Archeologie Lid 17.2, onder a, gewijzigd, .. dient de aanvrager van een <i>omgevingsvergunning</i> een archeologisch rapport te overleggen; Lid 17.2, onder c, gewijzigd, ...en een kleinere verticale diepte van 2,00 meter; Lid 17.4, onder a, onder 1, gewijzigd, ..op een grotere verticale diepte dan 2,00 meter.. Lid 17.4, onder b, onder 1, gewijzigd, ..en een kleinere verticale diepte dan 2,00 meter;
ambtelijk	Artikel 18 Waterstaat – Waterkering Lid 18.2 onder a, gewijzigd: 'opgericht' in 'gebouwd'
Reclamanten 2 tot en met 14 tot en met 20, 22, 23 tot en met 29, 31, 33 tot en met 37, 39 tot en met 49, 52, 54 tot en met 58, 61, 62, 63 en 65, 69 tot en met 77	Nieuw toegevoegd: <i>Artikel 19 Gemengd – Uit te werken.</i> Artikel 19 Gemengd - Uit te werken 19.1 Bestemmingsomschrijving De voor Gemengd - Uit te werken aangewezen gronden zijn bestemd voor: a. wonen, waaronder mede begrepen short-stay, al dan niet inclusief parktijk of vrije beroepsbeoefening aan huis; b. kantoren; c. consumentverzorgende dienstverlening; d. horeca 3; e. horeca 4; f. culturele voorzieningen; g. sportvoorzieningen; met de daarbij behorende h. parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten; i. detailhandel als nevenactiviteit en gerelateerd of ondersteunend aan de hoofdactiviteit voor de functies als bedoeld onder b tot en met g; j. groenvoorzieningen; k. tuinen en erven; l. nutsvoorzieningen 19.2 Uitwerkingsregels Het dagelijks bestuur werkt, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 lid 1 onder b van de Wet ruimtelijke ordening, de in 19.1 bedoelde bestemming nader uit, met inachtneming van de volgende regels: a. de maximale bouwhoogte mag niet meer bedragen dan de verbeelding is weergegeven; b. de gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd voor zover de voorgevels van de eerste bouwlaag van de gebouwen hoofdzakelijk in de bestemmingsgrens worden

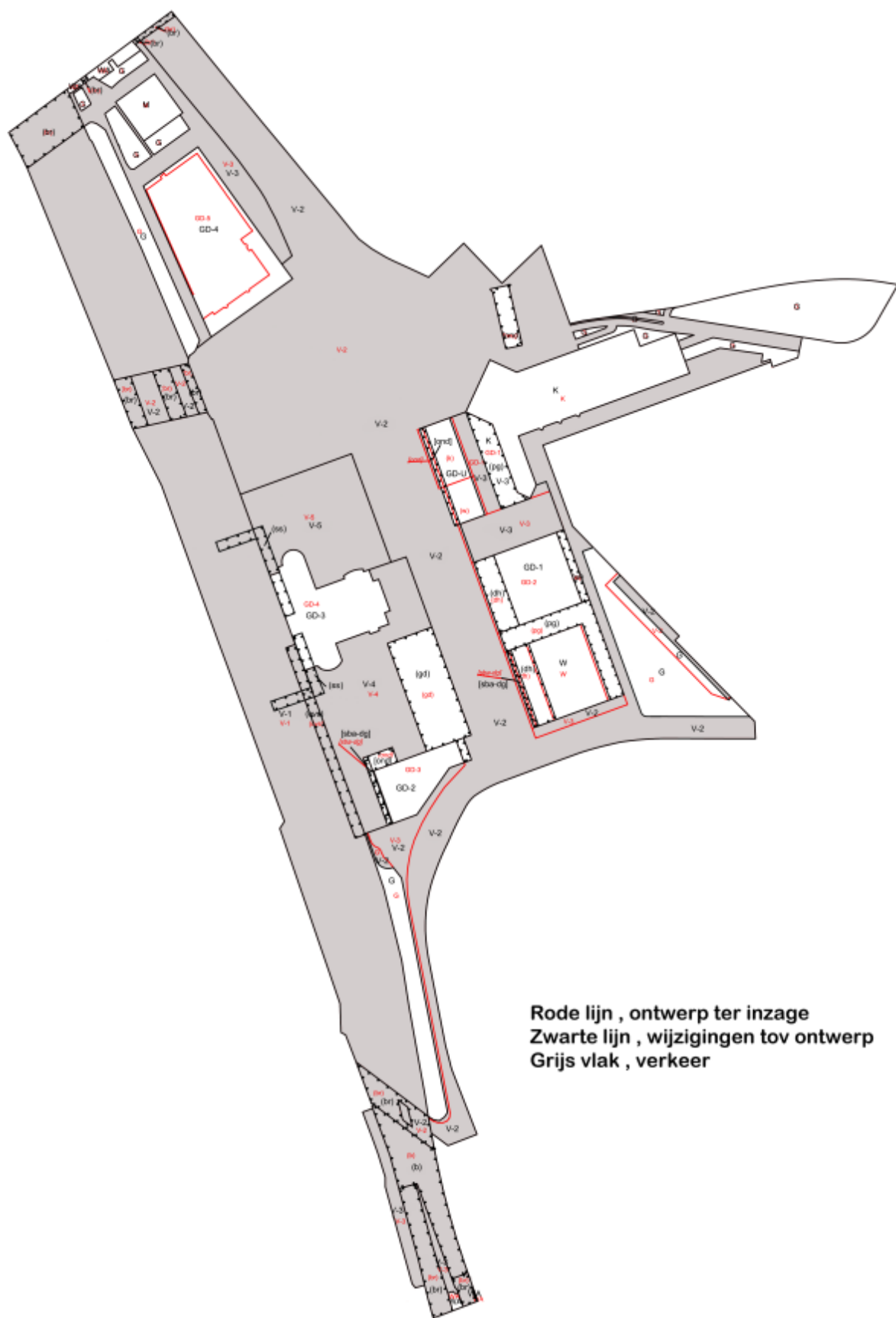
	gebouwd; c. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag vanaf een hoogte van 17 meter worden gebouwd; d. het bvo voor de functie wonen als bedoeld in lid 19.1 onder a bedraagt minimaal 4.500 m²; e. het bvo voor de functie kantoor als bedoeld in lid 19.1 onder b bedraagt maximaal 7.300 m²; f. het bvo voor de functies als bedoeld in lid 19.1 onder c tot en met f, bedraagt minimaal 1.000 m²; g. het totaal maximum bvo bedraagt maximaal 13.050 m²; h. de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten door het wegverkeer mag niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde; i. geluidgevoelige objecten dienen te beschikken over een stille zijde; j. er mag geen afbreuk worden gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden; k. de toegang en bruikbaarheid van het parkeerdek van naastgelegen kantoorgebouw mag uitsluitend worden verhinderd indien en voor zover is voorzien in compenserende maatregelen; l. in afwijking van het bepaalde in onder i, mogen ter compensatie 21 extra parkeerplaatsen boven de in Artikel 22, onder b, onder 2 geldende parkeernorm worden gebouwd en uitsluitend ten behoeve van kantoorgebouw op aangrenzend perceel. 19.3 bouwverbod Op de gronden mag uitsluitend worden gebouwd in overeenstemming met een uitwerkingsplan dat rechtskracht heeft verkregen en krachtens een in zodanig plan gestelde eisen. 19.4 Afwijken van bouwverbod Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 19.3 en kan worden toegestaan dat, voordat een uitwerkingsplan rechtskracht heeft verkregen, op deze gronden uitsluitend wordt gebouwd indien de op te richten bebouwing naar zijn bestemming en gebruik, alsmede de afmetingen en plaats binnen het plangebied in overeenstemming zal zijn met, dan wel op verantwoorde wijze kan worden ingepast in een reeds vastgesteld uitwerkingsplan of een daarvoor ter inzage gelegd ontwerp.
Reclamanten 2 tot en met 14, 16 tot en met 20, 23 tot en met 29, 31, 33 tot en met 37, 39 tot en met 49, 52, 54 tot en met 58, 61, 63 en 65, 69 tot en met 77 ambtelijk	Artikel 21 Algemene bouwregels nieuw toegevoegd, lid 21 onder a, hernaummering aanhef wordt onder b, daarna opnieuw genummerd volgens gebruikelijke systematiek (a, b, c, a, b, c wordt 1, 2, 3, 4, 5 ,6): onder a: De bouwdiepte van gebouwen mag maximaal 5,50 meter bedragen; onder b (was aanhef) gewijzigd: 'gevellijn' vervangen door 'positionering van de gevel'
reclamant 59	Artikel 22 Algemene gebruiksregels, toegevoegd lid a onder 1, opvolgende subleden hernaummerd: het in gebruik nemen en gebruik van gronden en bouwwerken als niet aan alle volgende voorwaarden is voldaan: • de watercompensatie bedraagt tenminste 10% van het te verhard oppervlak; • de watercompensatie wordt gerealiseerd voordat de verharding plaatsvindt • de watercompensatie vindt plaats in hetzelfde peilgebied als de verharding

reclamant 52	gewijzigd lid a onder 4 (was 3), gemengd – 4 wordt <i>gemengd – 3</i>
reclamant 52	gewijzigd lid a onder 1: het totaal aantal gebouwde parkeerplaatsen in het plangebied mag maximaal 602 bedragen; toegevoegd lid b, derde: het totaal aantal gebouwde en ongebouwde parkeerplaatsen binnen de bestemming 'Kantoor': maximaal 1 parkeerplaats per 50 m ² bvo
reclamant 52	Artikel 23 Algemene afwijkingsregels onder a, toegevoegd: .. <i>voorzieningen ter voorkoming van windhinder...</i> Artikel 23 lid d, laatste bijzin toegevoegd, ..uitgezonderd de gronden met de bestemming 'Gemengd – Uit te werken'; Artikel 23 lid e, nieuw, in afwijking van het bepaalde onder d, mag de afwijking niet tot gevolg hebben dat geluidgevoelige functies dichterbij de geluidbron komen te liggen.
ambtelijk	Artikel 24 Algemene wijzigingsregels Aanhef, verwijderd "en met in achtneming van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht"; Artikel 24, lid 2, aanhef gewijzigd: ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'wro-zone-wijzigingsgebied' kan de bestemming Groen worden gewijzigd...

Verbeelding

Reclamanten 2 tot en met 14 tot en met 20, 22, 23 tot en met 29, 31, 33 tot en met 37, 39 tot en met 49, 51, 54 tot en met 58, 61, 62, 63 en 65, 69 tot en met 77	de gronden die in het ontwerp waren aangewezen als Gemengd-1 (GD-1) met de aanduidingen kantoor (k) en wonen (w) zijn gewijzigd in: • Kantoor (K) met de aanduiding parkeergarage (pg); • Verkeer-3 (V-3); • Gemengd-Uit te werken (GD-U);
ambtelijk	de minimale bouwhoogte Gemengd-2 (GD-2), grenzend aan Verkeer-4 (V-4) is gewijzigd van 25 meter naar 10 meter;
ambtelijk	de noordelijke punt van gronden aan de zuidkant aangewezen als Groen (G) is gewijzigd in Verkeer-2 (V-2);
ambtelijk	de maximale bouwhoogte Kantoor (K), is gewijzigd: • grenzend de Betrand Russelstraat van 5 meter naar 20 meter, van 12 meter naar 6 meter en van 17 meter naar 13 meter; • grenzend aan de Gooiseweg van 27 meter naar 20 meter en van 5 meter naar 3 meter; • grenzend aan de Julianalaan van 7 meter naar 3 meter; • grenzend aan het Prins Bernardplein van 41 meter naar 38 meter; • het centrale deel tussen de Betrand Russelstraat en de Gooiseweg van 27 meter naar 24 meter;
ambtelijk	de gronden aangewezen als Verkeer-3 (V-3), grenzend aan Gemengd-2 (GD-2) is gewijzigd in Verkeer-2 (V-2);
Reclamanten 2 tot en met 14, 16 tot en met 20, 23 tot en met 29, 31, 33 tot en met 37, 39 tot en met 49, 51, 54 tot en met 58, 61, 63 en 65, 69 tot en met 77	het voetpad langs de oostzijde van de Julianalaan is 1,5 meter verbreedt, de bestemmingsvlakken Gemengd-Uit te werken (GD-U) en Wonen (W) zijn 1,5 meter verschoven in oostelijke richting;
ambtelijk	in de bestemmingen Verkeer-1 (V-1), Verkeer-4 (V-4), Verkeer-5 (V-5) en Gemengd-3 is de functieaanduiding 'specifieke vorm van sport' (ss) opgenomen.
ambtelijk	in de bestemming Gemengd-2 is in het oostelijke bouwdeel de minimale bouwhoogte gedeeltelijk verlaagd.

Zie figuur



Rode lijn , ontwerp ter inzage
 Zwarte lijn , wijzigingen tov ontwerp
 Grijs vlak , verkeer

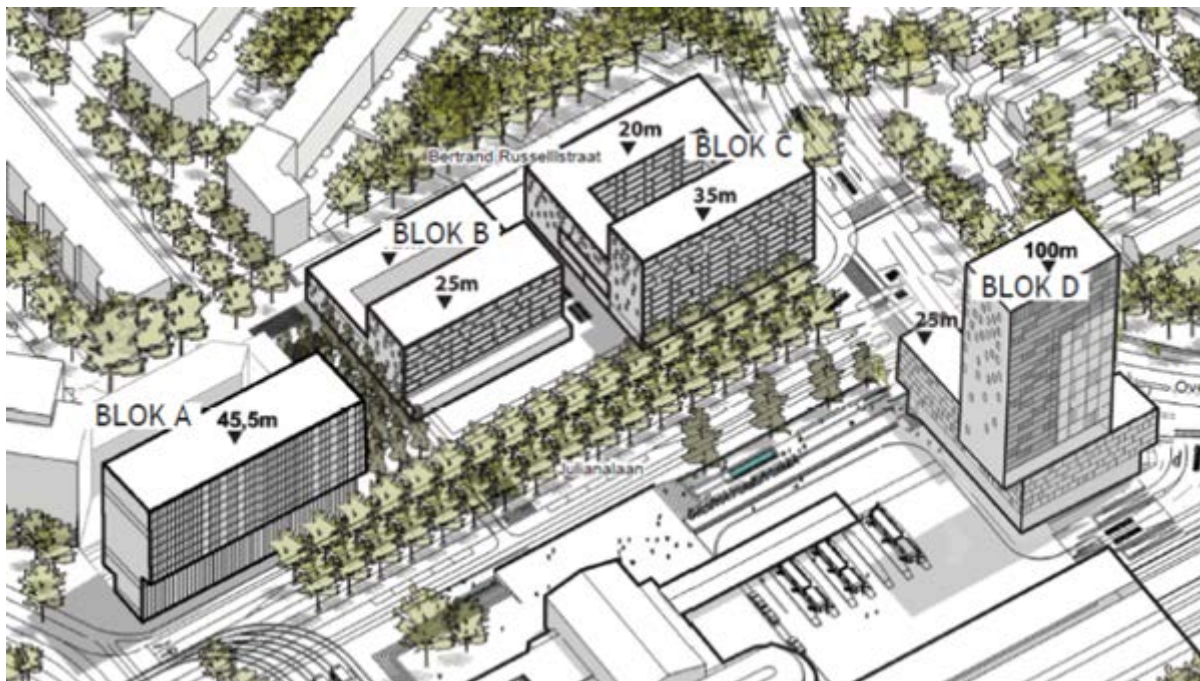


bestemmingsplan Amstelstation e.o.

Stadsdeel Oost, Gemeente Amsterdam

NOTA VAN BEANTWOORDING

BESTEMMINGSPLAN AMSTELSTATION E.O.



16 oktober 2012

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerp bestemmingsplan Amstelstation e.o. met ingang van 2 juni 2011 voor de duur van zes weken ter inzage gelegen, met de mogelijkheid voor ieder zienswijzen naar voren te brengen. Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn 77 zienswijzen ingediend door de volgende reclamanten:

- Reclamant 1 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 8 juni 2011, ontvangen d.d. 10 juni 2011;
- Reclamanten 2 tot en met 14, 16 tot en met 20, 23 tot en met 29, 31, 33 tot en met 37, 39 tot en met 49, 51, 54 tot en met 58, 69 tot en met 74 [personen], [adressen] te Amsterdam, bij gelijkluidende brieven, alle ontvangen voor 14 juli 2011, waarvan reclamanten 8, 16 en 37 op een enkel punt de zienswijze aanvulden;
- Reclamant 15 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 5 juli 2011, ontvangen d.d. 6 juli 2011;
- Reclamant 21 [persoon], namens [samenwerkingsverband], bij brief d.d. 8 juli 2011, ontvangen d.d. 6 juli 2011;
- Reclamant 22 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 4 juli 2011, ontvangen d.d. 7 juli 2011;
- Reclamant 30 [persoon] namens [rechtspersoon], [adres], te Utrecht bij brief d.d. 7 juli 2011, ontvangen 8 juli 2011;
- Reclamant 32 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 8 juli 2011, ontvangen d.d. 11 juli 2011;
- Reclamant 38, [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 10 juli 2011, ontvangen d.d. 12 juli 2011;
- Reclamant 50, [persoon], [adres] te Amsterdam en namens [vereniging] te Amsterdam, bij brief d.d. 11 juli 2011, ontvangen d.d. 12 juli 2011;
- Reclamant 52, [persoon], namens [rechtspersoon], [adres] te Amsterdam bij brief d.d. 12 juli 2011 ontvangen d.d. 12 juli 2011;
- Reclamant 53 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 12 juli 2011, ontvangen d.d. 12 juli 2011;
- Reclamant 59 [persoon], namens [rechtspersoon] ,[adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 12 juli 2011, ontvangen d.d. 13 juli 2011;
- Reclamant 60 [persoon], namens [rechtspersoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 11 juli 2011, ontvangen d.d. 13 juli 2011;
- Reclamant 61 [persoon], [adres] te Amsterdam. bij brief d.d. 11 juli 2011, ontvangen d.d. 14 juli 2011;
- Reclamant 62 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 13 juli 2011, ontvangen d.d. 14 juli 2011;
- Reclamant 63 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 28 juni, ontvangen d.d. 14 juli 2011;
- Reclamant 64 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 13 juli 2011, ontvangen d.d. 14 juli 2011;
- Reclamant 65 [persoon], [adres] te Amsterdam bij brief d.d. 28 juni 2011, ontvangen 14 juli 2011;
- Reclamant 66 [persoon], [adres] te Utrecht, bij brief d.d. 13 juli 2011, ontvangen d.d. 14 juli 2011;

- Reclamant 67 [persoon] namens [rechtspersoon], [adres] te Utrecht, bij brief d.d. 13 juli 2011, ontvangen d.d. 14 juli 2011;
- Reclamant 68 [persoon], [adres] te Amsterdam, bij brief d.d. 6 juli 2011
- Reclamant 75 [persoon], [adres] te Amsterdam bij brief d.d. 28 juni 2011, ontvangen 15 juli 2011;
- Reclamanten 76 en 77 [personen], [adressen] te Amsterdam, bij brief d.d. 28 juni, ontvangen op 19 juli 2011

De zienswijzen zijn integraal opgenomen in de bijlage.

In deze Nota van beantwoording worden de zienswijzen (die tijdig zijn ingediend) beantwoord, voorafgegaan door een korte samenvatting. In een aantal gevallen leiden de zienswijzen tot wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan. Naast deze wijzigingen zijn ook (andere) ambtshalve wijzigingen aangebracht in het ontwerpbestemmingsplan. Deze zijn samen met de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen opgenomen in de Nota van wijzigingen bestemmingsplan. De Nota van beantwoording en de Nota van wijzigingen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het te nemen raadsbesluit over de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan 'Amstelstation e.o.'

Behandeling zienswijzen

Eerst wordt nader ingegaan op de formele aspecten van de zienswijzen. Daarna volgt de inhoudelijke behandeling.

Formele aspecten:

Ontvankelijkheid

Volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Deze termijn vangt, gelet op het tweede lid van dit artikel, aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd, in dit geval op 2 juni 2011. Een zienswijze is tijdig ingediend als deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 2 juni 2011 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een zienswijze worden ingediend. De termijn eindigde op 13 juli 2011.

De zienswijzen genummerd 1 tot en met 60 en 69 tot en met 74 zijn tijdig ontvangen. De zienswijze met nummer 68 is op onbekende datum ingekomen. Deze zienswijze merken wij aan als binnen de termijn naar voren gebracht.

De zienswijzen genummerd, 61 tot en met 67 en 75 tot en met 77 hebben wij ontvangen na afloop van de termijn, namelijk na 13 juli 2011. De zienswijzen met nummers 61 tot en met 65 en 75 tot en met 77 zijn op 13 juli 2011 ter post aangeboden en ontvangen binnen een week na afloop van de termijn. Dit betekent dat deze zienswijzen tijdig zijn ontvangen. De zienswijzen met nummers 66 en 67 zijn persoonlijk afgegeven op 14 juli 2011, dus na afloop van de termijn. De zienswijzen 66 en 67 zijn te laat ontvangen. Er zijn geen omstandigheden op grond waarvan geoordeeld zou moeten

worden dat het niet tijdig naar voren brengen van de zienswijzen redelijkerwijs niet kan worden verweten. Er is geen sprake van een verschoonbare termijnoverschrijding. De zienswijzen van reclamanten 66 en 67 zijn daarom niet-ontvankelijk verklaard.

Met het oog op een zorgvuldige voorbereiding van het besluit tot het vaststellen van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. zullen wij de informatie uit deze zienswijzen, voor zover die niet al bij de beantwoording van de tijdig ingediende zienswijzen terugkomen, betrekken bij de besluitvorming.

Crisis- en herstelwet

Het besluit hogere waarde wordt genomen in verband met de vaststelling van het bestemmingsplan Amstelstation e.o.. Het bestemmingsplan maakt de bouw van een hotel, woningen (meer dan 11), kantoor en voorzieningen mogelijk. Het betreft een project waarop afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Inhoudelijke behandeling

Wij ontvingen gelijkluidende zienswijzen van reclamanten 2 tot en met 14, 16 tot en met 20, 23 tot en met 29, 31, 33 tot en met 37, 39 tot en met 49, 51, 54 tot en met 58, 61, 63 tot en met 65, 69 tot en met 77. Drie indieners, reclamanten 8, 16 en 37 hebben deze zienswijze op bepaalde punten aangevuld. Deze zienswijzen worden gezamenlijk behandeld. Daarnaast zijn 16 afzonderlijke zienswijzen ingediend. De ontvangen zienswijzen zijn kort samengevat. Dit betekent overigens niet dat onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet genoemd worden, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld.

Reclamant 1:

Zienswijze 1

Het plan heeft niet ter inzage gelegen.

Reactie

Het plan heeft ter inzage gelegen van 2 juni 2011 tot en met 13 juli 2011 bij de balie Publieksvoorlichting van het stadsdeelkantoor Oost en bij het projectbureau Wibaut aan de Amstel. Bovendien was het ontwerp digitaal te raadplegen op de website 'ruimtelijke plannen.nl' en op 'bestemmingsplannen.amsterdam.nl'. Op 1 juni 2011 is dit in de gebruikelijke media gepubliceerd. Daarnaast is een informatieavond georganiseerd op 15 juni 2011.

Zienswijze 2

In het plan is geen coördinatieregeling voor sloop en bouwen opgenomen.

Reactie

Reclamant doelt kennelijk op de bevoegdheid van de stadsdeelraad om ingevolge artikel 3.3, aanhef en onder b, van de Wro een sloopvergunningstelsel in het bestemmingsplan op te nemen. Ingevolge deze bepaling kan, om te voorkomen dat in een bestemmingsplan begrepen grond minder geschikt wordt voor de verwezenlijking van de daaraan bij het plan te geven bestemming dan wel om een overeenkomstig het plan verwezenlijkte bestemming te handhaven en te beschermen, bij het bestemmingsplan worden bepaald, dat het verboden is om binnen een bij dat plan aangegeven

gebied zonder vergunning het verboden is bouwwerken te slopen. Dit is echter een bevoegdheid en geen verplichting.

Een planologische sloopregeling is een extra procedurele maatregel die tot doel heeft te voorkomen dat het leefmilieu wordt aangetast door gaten in de bebouwing ten gevolge van sloop van bouwwerken, zonder dat daarvoor nieuwbouw in de plaats komt. Met een sloopvergunningstelsel in het bestemmingsplan wordt beoogd te voorkomen dat een perceel minder geschikt wordt voor de te verwezenlijken bestemming of om een al verwezenlijkte bestemming te handhaven en te beschermen. Het sloopstelsel is dus gerelateerd aan de in het bestemmingsplan aan de grond toegekende bestemming.

Om de met dit bestemmingsplan beoogde ontwikkelingen te realiseren hoeft geen bestaande bebouwing te wijken. Voor zover wel sloop van bestaande bebouwing moet plaatsvinden, maakt deze juist de verwezenlijking van de beoogde bestemmingen mogelijk.

Ten overvloede merken wij het volgende op. Het niet opnemen van een sloopvergunningstelsel in het bestemmingsplan laat de sloopvergunning die nodig is op grond van de bouwverordening of Monumentenwet onverlet. Het doel van deze vergunningen is een andere dan de planologische sloopvergunning en strekt ter bescherming van andere belangen. Er is dan ook geen aanleiding tot het opnemen van een dergelijke regeling in het bestemmingsplan.

Reclamanten 2 tot en met 14, 16 tot en met 20, 23 tot en met 29, 31, 33 tot en met 37, 39 tot en met 49, 51, 54 tot en met 58, 61, 63 tot en met 65, 69 tot en met 77.

Zienswijze 3

- a. Het gebruikte model voor luchtkwaliteit is ongeschikt voor de complexe omgeving van het Amstelstation;*
- b. De toename van verharding, gebouwen en verkeerscongestie leidt tot verslechtering van luchtkwaliteit.*

Reactie

- a. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn in hoofdstuk 4 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 standaard rekenmethoden vastgelegd. De luchtkwaliteit is conform de Regeling bepaald met behulp van het meest recente CAR II model. Bij het eerste onderzoek is het CAR II, versie 8.1 gebruikt en de laatste actualisatie de versie 11.0. In het CAR is de standaardrekenmethode (SRM 1) geïmplementeerd. Het plangebied valt binnen het toepassingsbereik van SRM 1. Het CAR II model vormt een rechtstreekse implementatie van SRM 1. Dit betekent dat geen goedkeuring vereist is voor het gebruik van dit model. Het rekenmodel (CAR) houdt rekening met verhardingen, aan- of afwezigheid van bomen en bebouwing. Jaarlijks wordt CAR geactualiseerd met de nieuwste, door het ministerie van Infrastructuur en Milieu bekendgemaakte generieke invoergegevens.

Voor zover reclamanten verwijzen naar metingen merken wij het volgende op. Bij bestemmingsplannen moet een vergelijking worden gemaakt tussen de oude en de nieuwe situatie. De oude situatie is in de regel de autonome ontwikkeling zoals die op basis van eerdere planologische besluiten kan plaatsvinden. Voor het maken van deze vergelijking zijn vooral

berekeningen, niet metingen nodig. De deskundigen dienen zich ingevolge artikel 5.20 van de Wet milieubeheer voorts te houden aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit . Deze ministeriële regeling bevat voorschriften om de luchtverontreiniging te meten en te berekenen en bevat tevens rapportagevoorschriften. Het vaststellen van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen gebeurt door middel van vaste meetpunten in zones en agglomeraties, het landelijk meetpunt luchtkwaliteit van het RIVM (artikel 3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit). Op basis van die meetgegevens berekenen de deskundigen vervolgens de luchtkwaliteit, zowel in de autonome situatie (zonder planontwikkeling) en als in de situatie waarbij het in het bestemmingsplan opgenomen programma is gerealiseerd.

- b. Zoals in paragraaf 8.3. van de toelichting bij het bestemmingsplan is vermeld, is voor het projectgebied Wibaut aan de Amstel, waar het gebied rond het Amstelstation onderdeel van uitmaakt, een onderzoek uitgevoerd naar het effect van het nieuwbouwprogramma op de luchtkwaliteit tussen nu en 2020 en is gekeken of de nieuwbouwplannen in overeenstemming zijn met de Wet luchtkwaliteit. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in het 'Onderzoek Luchtkwaliteit Wibaut aan de Amstel Studie naar het effect van het bouwprogramma in relatie tot de Wet luchtkwaliteit 2007', Ingenieursbureau Amsterdam, 23 oktober 2009.

De rekenmethode is op de juiste wijze toegepast in dit onderzoek van 23 oktober 2009. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan is het onderzoek naar luchtkwaliteit is geactualiseerd, Notitie IBA, d.d. 27 juli 2012, daarbij is gerekend met het CAR II model, versie 11.0.

Uit de rapporten blijkt dat de luchtkwaliteit tussen 2007 en 2015 sterk verbetert ondanks het geplande bouwprogramma Wibaut aan de Amstel en de berekende jaargemiddelden stikstofdioxide ver beneden de geldende grenswaarden blijft. De jaargemiddelde concentratie fijnstof, welke ook verbetert over de jaren, bleef in 2008 reeds onder de grenswaarde van 2011 van 40 microgram per kubieke meter. Dit gold ook voor het aantal overschrijdingsdagen. Tevens is onderzocht of het nieuwbouwprogramma binnen Wibaut aan de Amstel op enig moment leidt tot een in betekenende mate verslechtering van de luchtkwaliteit op de wegen binnen het studiegebied. Omdat ten gevolge van de bouwfasering nergens in het studiegebied de verslechtering van de planontwikkeling groter is dan 1,2 microgram per kubieke meter, zal uitoefening van de bevoegdheid van de stadsdeelraad tot vaststelling van het bestemmingsplan Amstelstation e.o., niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van stikstofdioxide en/of fijn stof.

Zienswijze 4

- *Vrijwel alle grote bomen nabij het Amstelstation worden gekapt;*
- *Volgens het bomenbeleid geldt bij kap een herplantplicht. Aan de herplantplicht wordt geen gevolg gegeven;*
- *Voor de alternatieve ontsluiting zal het noodzakelijk zijn aan de noordkant van het gebied bij de Gooiseweg bomen te kappen;*
- *Voor de waterberging buiten het bestemmingsplan gebied zullen bomen gekapt moeten worden;*
- *Compensatie van bomen ter plaatse van het Julianapark is fysiek niet mogelijk.*

Reactie

Bij de realisering van het bestemmingsplan zal de omgeving van het Amstelstation en het Prins Bernhardplein ingrijpend veranderen. Een van de uitgangspunten bij de nieuwe inrichting is het behoud van het groene karakter. De bomen vormen immers een belangrijke sfeerbepaler en zijn dragers van kwaliteit.

Zoals uit de toelichting blijkt is er nauwkeurig onderzocht welke bomen kunnen blijven en welke bomen kunnen worden verplaatst (Amstelstation, Boomonderzoek 2008. en Boomonderzoek Amstelstation e.o. , Actualisatie 15 december 2008, beide Groenadvies Amsterdam B.V., zie ook notitie IBA van 18 september 2009). Daarnaast is een bomenplan opgesteld voor de herinrichting van de omgeving van het Amstelstation. In het bomenplan zijn de maatregelen, het aantal te handhaven, te verplanten en te kappen bomen en nieuw te planten bomen opgenomen en is een aantal aandachtspunten in het verdere planproces. De conditie van de bomen wordt periodiek gecontroleerd. De bomen zullen zoveel mogelijk binnen het plangebied worden herplant of gecompenseerd. Het is echter onvermijdelijk dat er bomen zullen verdwijnen vanwege de planontwikkeling. Dat doet zich onder andere voor bij de geprognosticeerde ontsluiting aan de noordkant van het plangebied. De nieuwe ontsluiting is bij wijzigingsbevoegdheid geregeld. De ligging van de ontsluitingsweg is nog niet precies bepaald. Indien voor de aan te leggen weg bomen geveld moeten worden, zal daarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk zijn, waarbij de belangen van de bomen worden afgewogen tegen de belangen van de ontsluiting en het gekozen traject. Ook hier geldt in principe een verplichting tot verplant. Voor watercompensatie buiten het plangebied zullen geen bomen geveld worden.

Bij het verlenen van de omgevingsvergunning wordt getoetst aan de Bomenverordening Stadsdeel Oost. De Bomenverordening Stadsdeel Oost regelt dat bij het vellen van bomen een vergelijkbaar aantal bomen moet worden herplant in de nieuwe situatie. Deze herplant kan plaatsvinden in het projectgebied maar ook in de directe omgeving. Ook biedt de Bomenverordening de mogelijkheid om de waarde van gevelde en niet te herplanten bomen te storten in een herplantfonds. Dit geld kan later gebruikt worden voor herplant. In het geval fysieke herplant in (bijvoorbeeld) het Julianapark niet mogelijk is, zal volgens de bomenverordening de waarde van de te herplanten bomen gestort worden in het herplantfonds. Tegen het besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning staat bezwaar en vervolgens beroep bij de rechtbank open.

Zienswijze 5

- a. De plannen zullen grondwaterproblemen in de lager gelegen omringende wijken veroorzaken;*
- b. Binnen het plangebied is geen mogelijkheid voor watercompensatie.*

Reactie

- a. Het Ingenieurs Bureau Amsterdam heeft nauwkeurig vooronderzoek verricht naar het opdrijvend effect op de grondwaterstand van de nieuwbouwplannen (vooronderzoek omgeving Amstelstation 7 januari 2010, Notitie IBA van 15 september 2009 en Notitie IBA van 17 maart 2011). Eén van de uitkomsten van dit onderzoek is dat in verband met de grondwaterstand mogen de vloeren van de nieuw op te richten gebouwen niet dieper liggen dan NAP -5,50 meter. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij de bouwdiepte in het bestemmingsplan geborgd.

De verticale bouwdiepte van gebouwen is in artikel 21 (algemene bouwregels) vastgelegd op maximaal 5,50 meter onder NAP.

- b. Volgens de Keur van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Keur AGV 2011) dient tenminste 10% van de toename van het verhard oppervlak vooraf gecompenseerd te worden. Het bestemmingsplan maakt een toename van verhard oppervlak mogelijk, zodat moet worden voorzien in compensatie. In het plangebied zelf is inderdaad onvoldoende ruimte voor watercompensatie. De benodigde watercompensatie wordt daarom gerealiseerd in de groenstrook bij het tuincentrum aan de Nobelweg. Deze locatie bevindt zich weliswaar buiten het bestemmingsplangebied, maar wordt, conform de Keur, gerealiseerd in hetzelfde watersysteem namelijk de Watergraafsmeerpolder. Dit gebied biedt ruim voldoende compensatie voor de toename van verharding voor het gebied Amstelstation e.o. Mede naar aanleiding van de naar voren gebrachte zienswijzen is in het bestemmingsplan op dit punt aangepast en is in artikel 22, lid a, onder 1, van de regels, middels een voorwaardelijke verplichting geborgd dat de watercompensatie voor de realisatie van de beoogde ontwikkelingen gerealiseerd zal zijn.

Zienswijze 6

Voorafgaande het project zijn maximale bouwhoogte van 45 meter vastgesteld. Iconen van 100 meter waren ongewenst. Het plan maakt de bouw van een hoge toren wel mogelijk; dit duidt op inconsequent en slecht bestuur.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is voorzien in een toren met een hoogte van 100 meter. Het bestemmingsplan vormt een uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan, waarin de toren ook is opgenomen. Het bestemmingsplan verschilt hierbij niet van het Stedenbouwkundig Plan. Bij het opnemen van de toren in het bestemmingsplan is geen sprake van inconsequent bestuur. Zie verder onder de beantwoording punt 8.

Zienswijze 7

De discotheek/nachtclub zal geluidsoverlast veroorzaken. Ook bezoekers en vertrekkers zullen geluidsoverlast veroorzaken. De discotheek genereert meer verkeer, er is geen goede oplossing voor de ontsluiting.

Reactie

Uitgangspunt voor het te ontwikkelen gebied rond het Amstelstation is het creëren van een hoog stedelijk gebied in een levendige omgeving, waarbij monofunctionele verdichting voorkomen moet worden. De mix van functies en voorzieningen zal bijdragen aan een stedelijke, levendige en veilige omgeving. In het Stedenbouwkundig Plan is inderdaad niet voorzien in een dancing/discotheek op deze locatie. Gelet hierop en op de maatschappelijke weerstand die dit gebruik teweeg bracht hebben wij besloten de mogelijkheid tot het vestigen van een discotheek in Blok A te laten vervallen.

Artikel 3, lid 3.5, onder e, van de regels is naar aanleiding van de zienswijzen geschrapt.

Zienswijze 8

Stedenbouwkundige uitgangspunten

- *In het Stedenbouwkundig Plan is onvoldoende rekening gehouden met omliggende wijken;*
- *De oriëntatie is gericht op de Wibautas, waardoor er onveilige achterkant situaties ontstaan;*
- *Er is geen centrale verblijfsruimte met aansluiting op de omgeving;*
- *De hoge bebouwing is zodanig geplaatst dat veel huidige en toekomstige bewoners te maken krijgen met schaduw-, wind-, en geluidsoverlast.*

Reactie

De uitgangspunten van het Stedenbouwkundig Plan zijn tot stand gekomen in een interactief proces met verschillende deelnemers, waaronder bijvoorbeeld bewoners en gebruikers van het gebied. Bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan is uitdrukkelijk rekening gehouden met de belangen van omwonenden en de inpassing van de beoogde ontwikkelingen in de omliggende wijken. Zo is al bij het proces tot vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit, (externe) veiligheid, geluid en schaduwwerking. Het Stedenbouwkundig Plan is vervolgens vertaald in het voorliggende bestemmingsplan. Bij het Stedenbouwkundig Plan is tot op grote hoogte rekening gehouden met de belangen van de grondgebruikers in en rond het gebied. *Zienswijze 9*

Reclamanten verwachten files, opstoppingen en gevaarlijke verkeerssituaties ten gevolge van het bestemmingsplan. Daarbij wijzen zij erop dat het gemotoriseerde verkeer niet wordt gebundeld op de nieuwe Julianalaan, maar voor een groot deel via de Bertrand Russellstraat zal worden afgewikkeld.

- a. Gemotoriseerd verkeer zal voor een groot deel via de Bertrand Russellstraat gaan, de toegangen van de blokken A, B en C, evenals het laden en lossen en al het verkeer voor de supermarkten wordt via de Bertrand Russellstraat ontsloten;*
- b. Blok D en het station worden ontsloten via de overbelaste Overzichtslaan waar ook alle bussen rijden;*
- c. De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers is niet onderbouwd.*

Reactie

Algemeen

Om de verkeersproductie en de verkeerskundige consequenties van het toevoegen van programma van deze deelprojecten in beeld te krijgen is een verkeersonderzoek verricht (verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel, fase II, DIVV, augustus 2010 (WadA) en Herberekening Amstelstation met aanpassing woontoren blok A, DIVV, 15 maart 2011). Het onderzoek heeft betrekking op het hele gebied Wibaut aan de Amstel. De resultaten van dit onderzoek maken deel uit van de toelichting en zijn als bijlage bij het plan gevoegd. In het verkeerskundig onderzoek zijn o.a. verkeersprognoses voor 2015 en 2022 opgesteld en analyses van de kruispunten verricht. De analyses laten zien waar de toekomstige knelpunten en oplossingsmogelijkheden in het netwerk zitten. Voor het Amstelstation zijn de verkeerskundige consequenties van de nieuwe tramlus, het nieuwe busstation en de herinrichting van de Julianalaan en het Prins Bernhardplein onderzocht.

Voor het stationsgebied is een ontwerp voor de openbare ruimte en verkeersontwerp gemaakt. Vanwege de aanbevelingen uit het verkeerskundig onderzoek is een nadere studie naar de doorstroming en oversteekbaarheid uitgevoerd (rapport 'Doorstroming kruispunten nabij Amstelstation van 16 februari 2012'). Daarbij is het ontwerp openbare ruimte en verkeersontwerp nader geanalyseerd en is onder meer de doorstroming van autoverkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer is vergeleken met de huidige situatie en op zichzelf beoordeeld.

Uit de analyse komt naar voren dat de bereikbaarheid van het gebied gewaarborgd is. De doorstroming is en de wachttijden voor langzaam verkeer zijn aanvaardbaar. In de studie is beschreven wat het ontwerp voor de doorstroming van autoverkeer, langzaamverkeer en openbaar vervoer betekent, uitgaande van prognoses van het verkeerskundig onderzoek.

- a. Hierbij zij opgemerkt dat binnen het stedelijk gebied van Amsterdam een aanzienlijke verkeersdruk bestaat met de daarmee samenhangende stagnatie. Door het treffen van maatregelen zal de doorstroming aanvaardbaar zijn en wordt de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers voldoende geborgd. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk deze maatregelen in het kader van de uitvoering te treffen.

De Bertrand Russellstraat zal de ontsluiting voor de nieuwbouw (blokken A, B en C) gaan vormen. De in- en uitritten van de parkeergarages zullen zodanig gesitueerd en ingericht zijn dat het verkeer op de Bertrand Russellstraat daar van geen hinder zal ondervinden. Het laden en lossen mag uitsluitend op eigen terrein plaatsvinden. Dat betekent dat ladende en lossende vrachtwagens niet zullen leiden tot verkeersonveilige situaties. In het bestemmingsplan is geregeld dat binnen de bestemming Verkeer-3 geen ongebouwde voorzieningen voor laden en lossen mogen worden gerealiseerd. Bovendien worden de in- en uitritten van de garages en de bestaande woningen aan de Bertrand Russellstraat gescheiden door een klein buurtpark. De mogelijke overlast voor de omwonenden wordt hiermee beperkt.

Naar aanleiding van de inspraakreacties van omwonenden bij het Stedenbouwkundig Plan heeft de stadsdeelraad opdracht gegeven te onderzoeken of de Bertrand Russellstraat nog verder ontlast kan worden. Verdere ontlasting van de Bertrand Russellstraat is mogelijk als autoverkeer van en naar het bestaande kantoorgebouw via een noordelijke ontsluiting direct de Gooiseweg op kan rijden. Deze ontsluiting in het bestemmingsplan is bij wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt. Met toepassing van de wijzigingsregels kan het dagelijks bestuur gebruik maken van haar bevoegdheid tot het realiseren van deze ontsluiting. In het wijzigingsplan zal de weg nader gedetailleerd worden. Een wijzigingsplan wordt volgens wettelijke bepalingen ter visie gelegd en tegen het besluit tot vaststelling staan de gebruikelijke rechtsmiddelen open.

Naar aanleiding van de zienswijze is in artikel 12, lid 12.3, opgenomen dat ongebouwde voorzieningen voor laden en lossen in de bestemming Verkeer-3 niet zijn toegestaan.

- b. Blok D en station

In het bestemmingsplan schept een kader voor het realiseren van een compact geregeld kruispunt voor de kruising Hugo de Vrieslaan/ Julianalaan. Dit kader maakt een goede regulering van de verkeerstroom, onder andere op basis van verkeersbesluiten en andere verkeerskundige

maatregelen mogelijk. De regeling van kruispunten is een uitvoeringsaspect. Het kruispunt heeft voldoende capaciteit voor de afwikkeling van verkeer. Wij verwijzen hierbij naar het rapport “Doorstroming kruispunten nabij het Amstelstation” d.d. 16 februari 2012, dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

De in- en uitgang van het busstation en de parkeergarage zijn aan de Overzichtsweg geprojecteerd. In het bestemmingsplan is voorzien dat de bus op de Julianalaan over een aparte busbaan rijdt, de keerlus van de tram tegen het Amstelstation aanligt en is opgenomen in de verkeersregeling van het Prins Bernardplein. De gekoppelde regeling is zodanig ontworpen dat de bus zo goed mogelijk bediend wordt. De regeling van de verkeersstromen betreft een uitvoeringsaspect. De doorstroming van verkeer in het gebied is aanvaardbaar.

c. Verkeersveiligheid fietsers en voetgangers

In het gebied worden langs de Julianalaan aan weerszijden vrij liggende fiets- en voetpaden aangelegd. In het bestemmingsplan is dit geborgd met dwarsprofielen. Er is voorzien in veilige oversteekplaatsen. Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij nogmaals onderzocht of meer ruimte gecreëerd kan worden voor voetgangers in de openbare ruimte. Het is door optimalisatie van het ontwerp openbare ruimte mogelijk gebleken het voetgangersgebied aan de oostzijde van de Julianalaan met 1,5 meter te verbreden. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

Het plaatsen en afstellen van verkeerslichten hebben betrekking op de uitvoering. De verkeersveiligheid is planologisch geborgd. De nadere detaillering zal plaatsvinden in het kader van de regeling van verkeerslichten, het plaatsen van borden, etc..

Zienswijze 10

- a. Een kruisingsvrije uitloop voor de voetganger ontbreekt;*
- b. Hoogteverschillen in het gebied worden niet goed benut. Door de vele trappen ontstaan onneembare barrières voor mensen met een beperking, met kinderwagens of koffers.*

Reactie

De gemeente hecht veel waarde aan de toegankelijkheid van een vervoersknooppunt voor mensen met een fysieke en/of visuele beperking. Het bestemmingsplan voorziet daarom in een grote verbetering voor deze groep. Zo wordt bij de inrichting van het gebied de Maliebaan minder steil en zijn in het gebied meer rustpunten. Daarnaast wordt voorzien in veilige oversteekplaatsen met voldoende rustpunten tussen de rijbanen. De stationspassage (op niveau van de Julianalaan) geeft toegang tot een nieuwe lift die de voetganger en de gebruikers van rolstoelen etc. op het niveau van de stationshal brengt. Ook de ruimte rondom het stationsgebouw zal toegankelijker worden.

Bij de verdere uitwerking van het openbare ruimte wordt rekening gehouden met de geldende richtlijnen zoals de richtlijnen Geboden Toegang, voor de inrichting van OV-stations en haltes gericht op voorzieningen voor mensen met een visuele en/of fysieke beperking. Hierbij valt te denken aan het toepassen van gidslijnen, rateltickers en hellingbanen. De inpassing hiervan zal plaatsvinden in

het definitief ontwerp voor de openbare ruimte. Het bestemmingsplan maakt deze maatregelen mogelijk.

Zienswijze 11

- a. De wachttijden voor voetgangers bij het oversteken van de Julianalaan liggen boven de gemiddelde wachttijd;
- b. De gemiddelde wachttijden voor bus en trams zijn te hoog.

Reactie

- a. Ook hier betreft het weer voornamelijk uitvoeringsaspecten. Gelet op het belang van veiligheid voor alle weggebruikers is in ieder geval gezocht naar de juiste balans tussen doorstroming en verkeersveiligheid. Hierbij zijn de belangen van een goede doorstroming van het openbaarvervoer (en ander gemotoriseerd verkeer) worden afgewogen tegen de belangen van de verkeersveiligheid voor alle gebruikers en in het bijzonder het langzaam verkeer.

In het gebied geldt dat de gemiddelde wachttijd voor langzaam verkeer veelal onder de streeftijd van 30 seconden blijft, zo ook ter plaatse van de Julianalaan. Op die plekken waar de streeftijd niet gehaald wordt, overschrijdt de gemiddelde wachttijd de in het beleidskader gestelde maximumwaarde van 45 seconden niet. De wachttijden voor langzaam verkeer zijn daarmee acceptabel en aanvaardbaar. De gemiddelde wachttijd voor langzaamverkeer zal hierdoor verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

- b. Uit het onder 9 aangehaalde doorstromingsonderzoek blijkt dat de doorstroming van bussen en trams acceptabel en aanvaardbaar is. De verliestijd ten opzichte van de huidige situatie neemt af in het nieuwe ontwerp; voor de tram vanwege de nieuwe tramlus en voor het busverkeer vanwege het feit dat er niet meer met het verkeer wordt meegereden. De bussen krijgen een eigen rijstrook. In de verkeersregeling krijgt het openbaar vervoer waar mogelijk prioriteit.

Zienswijze 12

Bewonersparticipatie is slecht verlopen

- a. *Geen inspraak op hoofdlijnen van het plan;*
- b. *Toezeggingen aan bewoners zijn ingetrokken en aan het alternatieve plan geen serieuze aandacht besteed;*
- c. *Het stadsdeel tracht inspraak te ontmoedigen om in het stadsdeeljournaal te vermelden dat alles in het plan vastligt, inspraak is alleen mogelijk over de inrichting met straatmeubilair.*

Reactie

- a. Tot 1 juli 2005 verplichtte de Wet op de Ruimtelijke Ordening tot het bieden van gelegenheid tot inspraak alvorens een ontwerpbestemmingsplan ter inzage werd gelegd (artikel 6a WRO). inspraak hield in dat aan ingezetenen van de gemeente en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen de mogelijkheid werd geboden om hun mening te geven over

ruimtelijke plannen. Met de inwerkingtreding van de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb en de daarbij behorende Aanpassingswet (Stb 2005,282) is artikel 6a WRO geschrapt. De reden daarvoor is gelegen in het feit dat de wetgever de verplichting tot het bieden van de mogelijkheid tot inspraak naast de uitgebreide uniforme openbare voorbereidingsprocedure teveel van het goede vond. Ook de huidige Wro verplicht de gemeenten niet meer tot het bieden van de mogelijkheid van inspraak. Dat neemt niet weg dat op veel verschillende momenten en fasen bij de voorbereiding van de ontwikkeling van het gebied ingezetenen en anderen zoals vervoersmaatschappijen en vastgoedeigenaren betrokken zijn geweest bij het proces. Het ontwerpbestemmingsplan en het daaraan ten grondslag liggende Stedenbouwkundig Plan is tot stand gekomen na een uitgebreid participatie traject. Bewoners zijn geïnformeerd met bewonersbrieven en informatieavonden. Het ontwerpbestemmingsplan heeft, volgens wettelijke bepalingen, gedurende een termijn van zes weken ter inzage is gelegen. Een ieder heeft gedurende deze periode zijn zienswijze naar voren kunnen brengen. Ook de zienswijzen zijn zorgvuldig afgewogen en hebben op onderdelen geleid tot wijzigingen in het plan.

- b. Naar aanleiding van de inspraakreacties op het Stedenbouwkundig Plan en het alternatieve plan van het bewonersplatform hebben wij het Stedenbouwkundig Plan zorgvuldig heroverwogen waarbij gemaakte keuzes ter discussie zijn gesteld. Het alternatieve plan biedt echter geen verbetering ten opzichte van het Stedenbouwkundig Plan. In dit verband wijzen wij bijvoorbeeld op de volgende aspecten.
- In het bewonersalternatief is een voetgangersbrug over de Julianalaan tussen de Maliebaan en het niveau van de hal van het Amstelstation opgenomen. De te verwachten drukte rechtvaardigt het verticaal scheiden van de verkeerstromen op deze plaats niet. De brug houdt geen rekening voor een toekomstige tramlijn in de Julianalaan. Voor deze reservering dient de brug verhoogt te worden, het extra hoogteverschil wordt opgevangen met trappen en daarmee vermindert de bereikbaarheid voor mindervaliden;
 - de tramlus zoals deze in het bewonersalternatief is getekend voldoet niet aan de eisen van het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB);
 - een woontoren aan de noordzijde van het station boven het tramspoor biedt onvoldoende ruimte voor entrees, liften, trappenhuizen e.d. De constructie is technisch/constructief ingewikkeld en dus kostbaar. De woontoren ontnemt het zicht op het station vanaf belangrijke zichtlijnen. Dat is stedenbouwkundig ongewenst.

Reclamant 15

Zienswijze 13

Door de massale bomenkap wordt de visuele kwaliteit van het gebied vernield. Bomen zijn belangrijk voor het filteren van fijnstof, volwassen bomen filteren tot wel 14 keer meer dan een gemiddelde stadsboom. Bomen dragen bij aan het voorkomen van hitte-eilanden. Het bomenplan is onvolledig en de noodzaak voor de bomenkap wordt niet onderbouwd.

Reactie

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijze 4.

Zienswijze 14

De doorstroming van het openbaar vervoer is onvoldoende. Wachttijden voor voetgangers zijn te lang, namelijk boven de maximumwaarde.

Reactie

Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijze 11.

Zienswijze 15

De discotheek in blok A zal geluidsoverlast veroorzaken. Ook bezoekers van de discotheek zullen op straat geluidsoverlast veroorzaken. De bewoners van blok A zullen hiervan overlast ondervinden.

Reactie

De mogelijkheid tot het vestigen van een discotheek is komen te vervallen. Wij verwijzen hierbij naar onze reactie bij zienswijze 7.

Artikel 3, lid 3.5, onder e, van de regels is naar aanleiding van de zienswijzen geschrapt.

Reclamant 21

Zienswijze 16

Reclamant (Stadsregio) verwijst naar haar reactie op het voorontwerp bestemmingsplan. In haar reactie wijst reclamant om het regionaal verkeer en vervoerbeleid beter op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie

De regionale OV-visie 2010-2030 is vastgesteld in 2008. De OV-Visie is, samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties en vervoerbedrijven, ontwikkeld. Het Uitvoeringsprogramma (UVP) 2010 geeft vervolgens een overzicht van lopende en nieuwe acties en maatregelen om de in de Visie gestelde doelen te realiseren. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt in Hoofdstuk 5.1.2 verwezen naar het Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeer & Vervoerplan (2009) terwijl inhoudelijk het UVP 2010 beschreven wordt. Deze omissie is hersteld en de toelichting is op dit punt aangepast. Dit leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

Reclamant 22

Zienswijze 17

Volgens metingen van het landelijk meetpunt luchtkwaliteit op het Prins Bernardplein zijn in de eerste helft van 2011 al 23 dagen met een daggemiddelde concentratie fijnstof (PM10) boven de 50 microgram.m³ gemeten, waar dit maximaal 35 keer per jaar mag zijn. Door de effecten van dit ontwerpbestemmingsplan, meer verkeer en minder groen, zal de luchtkwaliteit verder verslechteren.

Reactie

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze 3..

Zienswijze 18

De grootschalige bomenkap leidt tot een verslechtering van leefklimaat en luchtvervuiling.

Reactie

Voor de reactie verwijzen wij naar onze reactie van zienswijze 4.

Zienswijze 19

In de nabijheid van Blok A bevinden zich veel woningen. De bewoners zullen 's nachts geluidsoverlast ondervinden van zowel de discotheek zelf als van het publiek op straat.

Reactie

De mogelijkheid tot het vestigen van een discotheek is komen te vervallen. Wij verwijzen naar onze reactie bij zienswijze 7. De planregels zijn aangepast.

Zienswijze 20

In het plan krijgt de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsers en voetgangers onvoldoende ruimte. De doorstroming van het openbaarvervoer is onvoldoende.

Reactie

Wij verwijzen naar onze reactie op zienswijze 9.

Zienswijze 21

Een verhoging van de al forse geluidsbelasting is zeer ongewenst en past niet in het streven om de kwaliteit van de wijk te verhogen. Reclamant verzoekt het besluit hogere waarde in te trekken.

Reactie

Dit onderdeel van de zienswijze richt zich primair tegen het ontwerpbesluit van het dagelijks bestuur houdende het met toepassing van de Wet geluidhinder vaststellen van hogere waarden. Hierna zal niettemin kort worden stil gestaan bij de door reclamant gestelde verhoging van de geluidbelasting in het plangebied.

Het ingenieursbureau Cauberg-Huygen (bestemmingsplan Amstelstation e.o. Amsterdam; geluidonderzoek Wet geluidhinder van 20 juli 2012) heeft onderzocht of de komst van de nieuwbouw leidt tot een afname dan wel een geringe toename van de geluidbelastingen ter plaatse van de bestaande woningen. De geluidbelastingen zijn berekend voor zowel wegverkeerslawaai als voor spoorweglawaai. Uit het onderzoek volgt dat de geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen de voorkeursgrenswaarden niet overschrijden.

Zo blijkt uit de berekeningsresultaten dat de berekende toenames van de geluidbelastingen gering zijn, maximaal 0,3 dB bij één woningen langs het IJlandtpad. Bij de overige woningen langs het IJlandtpad vindt geen verslechtering plaats. De geluidbelasting afkomstig van wegverkeer neemt ter plaatse van de woningen aan de Bertrand Russellstraat af met minimaal 1,2 dB als gevolg van de geluidafschermde werking door de nieuwbouw. Ten gevolge van het spoorweglawaai neemt ter plaatse van één woning de grens aan het IJlandtpad toe met minder dan 0,1 dB en voor de geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaai ter plaatse van de woningen aan de Bertrand Russellstraat neemt af met minimaal 1,1 dB. Voor de woningen in de Omval/Van der Kunbuurt is berekend dat ten gevolge de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer in de plansituatie met ten hoogste 0,6 dB toeneemt en de geluidbelastingen ten gevolge van railverkeer neemt in de plansituatie met ten hoogste 1,1 dB toe (van 47 naar 48 dB).

De berekende toenames van de geluidbelastingen bij de woningen worden, mede gezien de geringe hoogten van de geluidbelastingen, als aanvaardbaar beschouwd.

Overigens is de omgeving van het Amstelstation is een stationsmilieu, knooppunt en stadsentree. Uitgangspunt voor het gebied rond het Amstelstation is het creëren van een hoogstedelijk gebied in een levendige omgeving, waarbij monofunctionele verdichting voorkomen moet worden. De ontwikkeling voorziet in deze mix door wonen, werken en andere voorzieningen mogelijk te maken. De mix van zal bijdragen aan een stedelijke, levendige en veilige omgeving en zodanig voorzien in een kwalitatief hoogwaardig stationsgebied. Het feit dat in het gebied voor een aantal woningen een hogere waarde wordt vastgesteld doet daaraan niet af. Het enkele gegeven dat er een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, betekent niet dat er geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat en staat ook niet op gespannen voet met een hoge kwaliteit van het gebied.

Reclamant 30

Zienswijze 22

Het begrip openbaar vervoervoorzieningen is niet gedefinieerd in de regels. Reclamant verzoekt een definitie van dit begrip op te nemen.

Reactie

Net als in andere Amsterdamse bestemmingsplannen is het begrip 'openbaar vervoervoorzieningen' niet opgenomen in de begripsbepalingen van het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o.. Het algemeen taalgebruik biedt voldoende aanknopingspunten voor de uitleg van het begrip. Echter, om misverstanden te voorkomen en tegemoet te komen aan de wens van reclamant hebben wij in de begripsbepalingen het begrip 'openbaar vervoervoorzieningen' alsnog opgenomen.

Naar aanleiding van de zienswijze is in artikel 1, onder 1,58 het begrip openbaar vervoersvoorziening gedefinieerd..

Zienswijze 23

*De fietsenwinkel en commercie zijn gelegen in de bestemmingen 'Gemengd-3' en 'Verkeer-4'.
Gevraagd wordt de fietsenwinkel en commercie te benoemen en (ook) mogelijk te maken in de bestemming Verkeer-4*

Reactie

Terecht merkt reclamant op dat de fietsenstalling, fietsenwinkel en bijbehorende werkplaats zijn gelegen in de bestemmingen "Verkeer – 4" en "Gemengd – 3". Met het oog op de gewenste uniformiteit binnen de regels zijn de regels van artikel 5, ("Gemengd – 3") en van artikel 13, ("Verkeer – 4"), met elkaar in overeenstemming gebracht.

Artikelen 13 zijn naar aanleiding van de zienswijze aangepast.

Reclamant 32

Zienswijze 24

De ontwikkelingen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, ook tijdens de bouw. Verder leiden de ontwikkelingen tot grootschalige bomenkap. Het plan maakt veel verhardingen mogelijk en biedt onvoldoende ruimte voor waterberging. De bebouwing is hoog en zodanig geplaatst dat huidige en toekomstige bewoners te maken krijgen met schaduw-, wind-, en geluidsoverlast. De bewonersparticipatie is slecht verlopen.

Reactie

Voor de reactie op deze zienswijzen verwijzen wij naar de reactie op de zienswijzen 3, 4, 5, 8.

In aanvulling daarop merken wij op dat het onderzoek naar luchtkwaliteit betrekking heeft op alle ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Extra verkeersbewegingen tijdens de bouw betreft een uitvoeringsaspect dat in dit kader niet aan de orde kan komen.

Zienswijze 25

De ontwikkelingen rond het Amstelstation passen niet bij de demografische kenmerken van het Amsteldorp.

Reactie

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven is de omgeving van het Amstelstation een stadsmilieu, een knooppunt van openbaar vervoer en een stadsentree. De uitgangspunten van het bestemmingsplan zijn vastgelegd in het Stedenbouwkundig Plan. Bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig Plan en het bestemmingsplan is een zorgvuldige belangenafweging gemaakt waarbij de belangen en de demografische kenmerken van het Amsteldorp mee zijn gewogen. De aangevoerde belangen van reclamant zijn bij de beoordeling betrokken maar wogen niet zwaarder dan de belangen gemoeid met de ontwikkeling van het gebied rond het Amstelstation.

Zienswijze 26

In deze tijd van crisis is sprake van een grote leegstand van kantoren. In het bestemmingsplan wordt voorzien in nieuwbouw van kantoren. De nieuwbouw zal ook leeg blijven. De grondopbrengsten zullen lager zijn dan verwacht.

Reactie

De kantorenmarkt staat onder druk, de behoefte aan kantoren op stationslocaties wordt door populairder. De goede bereikbaarheid van deze plekken heeft een gunstige invloed op de afzetmogelijkheden.

Op 14 juli 2011 is de kantorenstrategie door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. In de kantorenstrategie is specifiek aangegeven waar kantoorontwikkelingen gewenst en ongewenst zijn en welke strategie voor locaties en plannen geldt. De locatie 'Amstelstation' is aangewezen als locatie waar een beperkte groei mogelijk is. Deze locatie kenmerkt zich door een goede marktpotentie vanwege een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto en het aanbod van voorzieningen. Echter, gelet op de recente economische ontwikkelingen wil het gemeentebestuur het kantooraanbod verder beperken. Uit de tweede Voortgangsrapportage 'Aanpak leegstand kantoren (20 oktober 2011)' blijkt dat de noodzaak voor het zoeken naar andere gebruiksmogelijkheden voor leegstaande kantoorgebouwen onverminderd hoog is. In verband met deze ontwikkelingen is het kantoorvloeroppervlak in het definitieve plan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aanzienlijk verminderd, namelijk van een minimum bvo 16.500 m² naar maximaal bvo 7.300 m².

Het verminderde kantoorvloeroppervlak zal bijdragen aan de vergroting van de afzetmogelijkheden waardoor de economische uitvoerbaarheid van het plan reëel zal zijn. In verband met het verminderde kantoorvloeroppervlak en het kleinere programma in blok A is doorgerekend in de grondexploitatie. De grondexploitatie voor het plan is positief.

Reclamant 38

Zienswijze 27

Reclamant stelt dat het bestemmingsplan onvoldoende ruimte biedt voor fietsparkeerplaatsen. Ten westen van het Amstelstation, in de Van der Kunbuurt en in de Omval bestaat overlast van geparkeerde fietsen.

Reactie

In het bestemmingsplan is ruimte voor bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Bij de herinrichting van het gebied is uitgebreid aandacht gegeven aan het optimaliseren van het gebruik van de openbare ruimte, een logische fietsinfrastructuur maakt daar deel van uit. Daarbij merken wij op dat door optimalisatie van het ontwerp openbare ruimte het mogelijk is gebleken het de openbare ruimte aan de oostzijde van de Julianalaan met 1,5 meter te verbreden. Hierdoor is ook extra ruimte gecreëerd om – indien gewenst – te voorzien in fietsparkeervoorzieningen.

In de huidige situatie staan 1200 fietsenrekken in de openbare ruimte. Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal fietsenrekken in de toekomstige situatie niet af. De bewaakte fietsenstalling onder het station biedt nu ruimte aan 1400 fietsen. De fietsenstalling wordt slechts voor 60% van het aantal beschikbare plaatsen benut. Dit komt voornamelijk omdat de ingang van de fietsenstalling moeilijk te vinden is en omdat in de stalling slechts een korte tijd per dag een beheerder aanwezig is. Bovendien zijn kosten verbonden aan het stallen van de fiets.

Inzet is het volledig benutten van de bewaakte fietsenstalling. Om dit te bereiken wordt de ontsluiting van de fietsenstalling verbeterd: de toegang is direct aan en op hetzelfde niveau als het fietspad aan de Julianalaan. Bovendien wordt met de NS, Prorail en de Stadsregio overlegd over betere (langdurige) openingstijden, aanpassing van de tarieven en mogelijke uitbreiding van de fietsenstalling. Het bestemmingsplan maakt deze uitbreiding mogelijk.

Ingevolge artikel 4.27, tweede lid, onder a, van de APV is verboden een fiets of bromfiets te parkeren in door het college daarvoor aangewezen parkeervoorzieningen, langer dan een door het college te bepalen periode. Om de beschikbare fietsparkeercapaciteit beschikbaar te houden voor de dagelijkse gebruikers van de fiets, heeft het stadsdeelbestuur een maximale fietsparkeerduur bij de stations ingesteld. Het stadsdeelbestuur heeft in de Agenda Fiets (vastgesteld door het dagelijks bestuur op 29 november 2011) het stationsgebied ‘Amstelstation’ aangewezen als plek waar fietsen niet langer dan 28 dagen aaneengesloten geparkeerd mogen worden. Periodiek houdt de afdeling Handhaving van het stadsdeel (samen met NS) een opruimactie voor te lang geparkeerde fietsen en fietswrakken bij het Amstelstation.

In verband met de nieuw te bouwen woningen merken wij het volgende op. Voor de bouw van de woningen is een omgevingsvergunning voor bouw verplicht. Deze omgevingsvergunning wordt getoetst aan (voor zover hier relevant) het Bouwbesluit 2012. Dit betekent dat de woningen moeten voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit stelt. Volgens artikel 4.30 van het Bouwbesluit 2012 dient een te bouwen woonfunctie te beschikken over een fietsenberging om fietsen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen. Het Bouwbesluit 2012 bevat voorts voorschriften over de

minimale oppervlakte van bergruimten en de bereikbaarheid daarvan vanaf de openbare weg. De realisering van de nieuw te bouwen woningen zal derhalve niet moeten leiden tot extra overlast van geparkeerde fietsen.

De Van der Kunbuurt en de Omval vallen buiten het bestemmingsplangebied en daarom ook buiten de kaders van dit bestemmingsplan. Gelet op de afstand tussen het Amstelstation en de Van der Kunbuurt respectievelijk de Omval lijkt het niet waarschijnlijk dat eigenaren van fietsen voor het station op deze afstand hun fietsen parkeren.

Reclamant 50

Zienswijze 28

Het project Amstelstation e.o. maakt deel uit van de projecten in de RSL Noordvleugel. De Spaklerweg en in het verlengde daarvan de Overzichtsweg is de noordelijke heeft ontsluitingsweg van dit gebied. Daarmee grenst Overamstel aan Amstelstation, wat op zijn beurt deze ontsluitingsweg in zuidelijke richting heeft. Beide projecten vallen daarmee onder de anticumulatiebepaling van Artikel 5 Besluit Nibm. Beide projecten liggen immers naar definitie in elkaars directe nabijheid, worden in dezelfde periode gebouwd en maken gebruik van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur. Dit betekent:

- *dat hier sprake is van ‘salamitactiek’, door projecten in delen te beschouwen blijven deze binnen de normen terwijl de feitelijke effecten niet wordt berekend;*
- *dat het onderzoek naar de luchtkwaliteit als uitgevoerd door het IBA (2009) onjuiste cijfers bevat. Voor de Wada projecten (o.a. Amstelstation) zijn de effecten van de toenemende vervuiling ten gevolge van Overamstel opgenomen in de achtergrondconcentratie terwijl deze als lokale toename hadden moeten worden meegenomen.*

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar hetgeen wij in de toelichting ten aanzien van luchtkwaliteit is overwogen (hoofdstuk 8). Zoals in de toelichting is aangegeven blijkt uit het luchtkwaliteitonderzoek en de uitgevoerde actualisaties van dat onderzoek dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ruimtelijke ontwikkelingen langs de Wibautstraat inclusief het projectgebied Amstelstation. De onderzoeken laten zien dat er geen feitelijke of dreigende overschrijdingen zijn van de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide. Tevens is vastgesteld dat vanwege de ontwikkelingen langs de Wibautstraat inclusief het projectgebied Amstelstation de luchtkwaliteit niet in betekende mate verslechtert op de ontsluitingswegen in het gebied richting stad en stadsdelen en naar buiten.

Ten aanzien van het Besluit niet in betekende mate (Besluit Nibm) merken wij op dat het Besluit NIBM is van toepassing op projecten die niet in betekende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De Wet luchtkwaliteit heeft met de introductie van de niet in betekende mate-regeling, kortweg NIBM een nieuwe basis om in overschrijdingssituaties toch tot ruimtelijke besluitvorming te kunnen komen. Wanneer er sprake is van een overschrijding of net nog geen overschrijding, mag een project wel worden gerealiseerd als hierdoor een (verdere) overschrijding ontstaat, mits de toename maar onder de NIBM-grens blijft. De toename die plaatsvindt onder de

grenswaarde telt daarbij niet mee¹. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij de realisatie van een nieuw winkelcentrum. De diverse stedelijke wegen daarnaartoe worden wat zwaarder belast maar de extra emissies die daaruit voortvloeien zijn niet substantieel. Sinds de vaststelling van het NSL is deze grens 3% van de jaargemiddelde grenswaarde, ofwel 1,2 µg/m³. Blijft de toename van de concentraties onder die grens, dan mag de NIBM-regeling worden toegepast. Voorheen was die grens 1%, ofwel 0,4 µg/m³. De regeling biedt uitkomst bij besluiten die een geringe verslechtering boven de norm (de ontwikkeling trekt meer verkeer) aanrichten waar geen verbeteringen elders tegenover staan. Voorheen kon zo'n besluit niet genomen worden.

In het Besluit NIBM is in art. 5 van het besluit NIBM een anticumulatiebepaling opgenomen. Wanneer de uitoefening van een bevoegdheid betrekking heeft op twee locaties die gebruik maken of zullen maken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur (sub a) en aan elkaar grenzen of zullen grenzen, dan wel in elkaars directe nabijheid zijn gelegen of zullen zijn gelegen (sub b), wordt er voor de toepassing van het besluit uitgegaan van één locatie. Concreet heeft deze cumulatiebepaling betrekking op projecten die elk afzonderlijk niet in betekenende mate bijdragen, en die:

- Gebruik (zullen) maken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur, en,
- Die aan elkaar (zullen) grenzen dan wel in elkaars directe nabijheid (zullen) zijn gelegen, tot een afstand van 1000 meter van de plangrenzen.

Ook is het toegestaan om onlosmakelijk met het project samenhangende maatregelen te nemen om de grenswaardenoverschrijding beperkt te houden tot de NIBM-grens.

De gebiedsontwikkeling ter plaatse van Overamstel tot 2030 is zodanig dat het een project betreft dat in betekenende mate kan bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van de in de verwachte stedenbouwkundige ontwikkeling. Mede als gevolg daarvan is het project Overamstel aangemeld en opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het programma als bedoeld in artikel 5.12 Wet milieubeheer. Het NSL, dat van kracht is sinds 1 augustus 2009, bevat een pakket aan maatregelen waarmee overal in Nederland tijdig wordt voldaan aan de Europese grenswaarden. Daarbij is rekening gehouden met de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen waarover binnen de looptijd van het NSL een besluit wordt genomen. Tot die ruimtelijke ontwikkelingen behoort Overamstel. De ten aanzien van het projectgebied Overamstel voorziene verslechtering van de luchtkwaliteit wordt geneutraliseerd door de in het NSL eveneens opgenomen generieke maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van de luchtkwaliteit.

Zoals gezegd draagt Overamstel in betekenende mate bij en is Overamstel daarom opgenomen in het NSL. Er is er geen wettelijke grond meer om luchtkwaliteit in samenhang met zijn omgeving te beschouwen.

Zoals hierboven reeds is opgemerkt blijkt uit de verrichte onderzoeken naar de luchtkwaliteit niet dat sprake is van verslechtering in betekenende mate van de luchtkwaliteit in het plangebied Amstelstation e.o.. Datzelfde geldt ten aanzien van de ontsluitingswegen.

¹ Handreiking luchtkwaliteit: niet in betekende mate bijdragen (NIBM), mei 2008, p.23, zie ook het voorbeeld op p. 20/21.

De voorwaarden van art. 5.16 lid 5 Wet milieubeheer zijn van toepassing. Van "opknippen" van projecten of gebieden is reeds hierom geen sprake. Desondanks is de samenhang met de omgeving wel beschouwd.

Beide gebieden (Amstelstation en Overamstel) grenzen in geografische zin niet aan elkaar en kennen evenmin een functionele samenhang. De gebieden worden in geografische zin gescheiden door het gebied 'De Omval'. Overamstel en Amstelstation maken nauwelijks gebruik van dezelfde ontsluitingswegen. Het verkeer dat gegenereerd wordt ten gevolge van de gebiedsontwikkeling Overamstel zal het gebied verlaten via twee routes Spaklerweg/A10 en de A2. Het gebied rond het Amstelstation wordt ontsloten via de Gooiseweg en de Wibautstraat, die beide deel uitmaken van het 'Hoofdnet Auto' (een netwerk van infrastructuur dat de ontsluiting van buurten en wijken garandeert). Overamstel en Amstelstation zijn niet met elkaar verbonden via dit "Hoofdnet Auto". De gebieden hebben dus hun eigen, zelfstandige ontsluitingsinfrastructuur. Er bestaat weliswaar een lokale verbinding tussen beide gebieden en enige uitwisseling van verkeer is mogelijk maar de capaciteit van deze lokale verbinding is beperkt en de gemeente Amsterdam wil de uitwisseling van verkeer naar de toekomst niet uitbreiden.

Overamstel en Amstelstation worden ieder zelfstandig ontwikkeld. De ontwikkeling van Overamstel is veel eerder in gang is gezet dan die van Amstelstation e.o. In het gebied Overamstel kan voor de diverse deelgebieden vanaf ongeveer 2010 worden beschikt over onherroepelijke bestemmingsplannen. Op basis van die bestemmingsplannen zijn omgevingsvergunningen verleend waarvan gebruik is (en wordt) gemaakt. Grote delen van Overamstel zijn thans in uitvoering. De planontwikkeling van Amstelstation bevindt zich niet in een dergelijk vergevorderd stadium. Ook wat dat betreft is sprake van twee onvergelykbare gebieden.

De projectgebieden zijn functioneel en ruimtelijk bovendien van elkaar gescheiden door de spoordijk en de tunnel. Beide gebieden zijn autonome stedelijke gebieden, zo hebben de gebieden hun eigen scholen, supermarkten en andere voorzieningen. Beide gebieden worden ontwikkeld door verschillende bevoegde gezagen; het stadsdeel Oost voor het gebied Amstelstation e.o., de centrale stad voor het projectgebied Overamstel.

Voor het gehele projectgebied Wibaut aan de Amstel (inclusief Amstelstation e.o.) heeft het Ingenieursbureau IBA in 2009 onderzoek verricht naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de in dit projectgebied voorgenomen nieuwbouwplannen. Bij het opstellen van de verkeersmodellen is rekening gehouden met ontwikkeling van projecten in de omgeving, waaronder Overamstel. Deze zijn in het verkeersmodellen verwerkt, en daarmee is eventueel toegenomen automobilité als gevolg van de ontwikkeling van Overamstel en als gevolg daarvan verslechterende luchtkwaliteit ook bepalend geweest voor de uitkomsten van het luchtkwaliteitsonderzoek t.b.v. dit bestemmingsplan. Bij het onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkelingen rond het Amstelstation zijn de cijfers van Overamstel als autonome ontwikkeling opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de bijdrage van de ontwikkelingen rond het Amstelstation niet leidt tot overschrijdingen van de normen, en niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. De luchtkwaliteit in de periode tussen 2007 en 2015 zal verbeteren ondanks het bouwprogramma Wibaut aan de Amstel. Na 2015 leidt realisatie van het bouwprogramma tot een berekende verslechtering van de luchtkwaliteit. Omdat ten gevolge van de bouwfasering het niet de verwachting is dat ergens in het studiegebied tussen 2013 en 2015 de verslechtering van de planontwikkeling groter is dan 1,2 microgram per kubieke meter, typeert de

Wet luchtkwaliteit 2007 de planontwikkeling als ‘niet in betekenende mate’. De toevoeging van het bouwprogramma na 2015 is beperkt en zal niet leiden tot dreigende overschrijdingen van grenswaarden.

Zienswijze 29

Uit een vergelijking met nieuwe onderzoeken blijkt dat het IBA onderzoek uit 2009 niet meer representatief is voor de huidige werkelijkheid. Recent onderzoek van de Rekenkamer (2011) noemt de Wibautstraat een “bijna-knelpunt” terwijl er volgens het rapport van IBA niets aan de hand is.

Reactie

Ten aanzien van de gehanteerde rekenmethode verwijzen wij in de eerste plaats naar hetgeen wij onder zienswijze 3 hebben overwogen. IBA heeft het kwaliteitsniveau van de buitenlucht vastgesteld met toepassing van de artikelen 5.19 en 5.20 Wet Milieubeheer en heeft daarbij toepassing gegeven aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Wij hebben geen reden om aan de uitkomsten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit te twijfelen.

In genoemde rapport van de Rekenkamer (juni 2011) is in samenwerking met de rekenkamers van Den Haag, Rotterdam en Utrecht het luchtkwaliteitsbeleid in de periode 2006-2010 onderzocht. Vanaf 2009 is hierbij rekening gehouden met de gemeentelijke maatregelen opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De centrale vraag in het rapport is of het gemeentelijk beleid en maatregelen voldoende zijn om binnen de in het NSL gestelde termijn aan de wettelijke voorwaarden te voldoen. De resultaten in het rapport dienen in dat licht te worden gezien. Het gebied Wibaut aan de Amstel is niet als zodanig opgenomen in het NSL. Zoals hierboven reeds aangegeven blijkt uit het onderzoek naar de gevolgen van de luchtkwaliteit voor het gebied Wibaut aan de Amstel, waar het gebied Amstelstation e.o. deel van uitmaakt, dat de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ niet overschreden worden en niet in betekenende mate toenemen.

Zienswijze 30

In het verkeersonderzoek van DIVV wordt geconcludeerd dat in het verkeersbeeld 2015 de verkeersintensiteit ter plaatse van de spoortunnel is gedaald ten gevolge van de planvorming in Overamstel. Tegelijkertijd blijkt dat er voor het Amstelkwartier 1e fase ruim 81.000 woningen bijkomen. Een afname van het aantal arbeidsplaatsen wordt echter pas in de periode daarna voorspeld.

Reactie

Om de verkeersproductie en de verkeerskundige consequenties van het toevoegen van programma van deze deelprojecten in beeld te krijgen is een verkeersonderzoek verricht (verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel, fase II, DIVV, augustus 2010 (WadA)). Het verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel, heeft betrekking op het gehele gebied Wibaut aan de Amstel. In de DIVV studie WadA fase II (2010) is gebruik gemaakt van verschillende verkeersmodellen. Voor het onderzoek is een verkeersmodel gebouwd op basis van het Amsterdamse verkeersmodel GenMod (General Model).

Het is op zichzelf juist dat DIVV op blz. 24 en 25 van haar onderzoeksrapport van 27 augustus 2010 (Verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel) op basis van het door haar gehanteerde model uitgaat van iets lager verkeersintensiteiten in 2015 dan in 2008. Die constatering geldt niet alleen ten aanzien van het door reclamant genoemde wegvak, maar voor alle in 2.9 op blz. 24 van het onderzoeksrapport genoemde wegvakken.

De prognose van de toekomstige verkeersontwikkeling is slechts mogelijk door middel van modellering. Modellen zijn naar de aard van de zaak een abstractie van de werkelijkheid en houden mitsdien een zekere mate van onzekerheid in. Het verkeersmodel is gebaseerd op verkeersgegevens die DIVV de afgelopen dertig jaar heeft verzameld onder meer door een grote hoeveelheid tellingen. In het model worden voorts sociaaleconomische gegevens ingevoerd en is de ruimtelijke ontwikkeling in heel Amsterdam meegenomen. Het model maakt zo de toekomstige ontwikkelingen van verkeersbewegingen met een zo groot mogelijke mate van betrouwbaarheid inzichtelijk. Om de toekomstige verkeersontwikkeling van het gebied Amstelstation e.o. te berekenen zijn de verkeerskundige effecten van het plan in beeld gebracht aan de hand van de algemeen beschikbare gegevens uit het verkeersmodel in combinatie met de specifieke kenmerken van het project.

In het verkeersonderzoek zijn de ruimtelijke ontwikkelingen buiten het plangebied als autonoom meegenomen bij de berekeningen. Dit zijn de ontwikkelingen in bijvoorbeeld Overamstel, Zuidas, IJburg, etc.. Vanwege de nabijheid is besloten om de gegevens van Overamstel zoals deze in het model als basisgegevens waren opgenomen te vervangen en te actualiseren door de gegevens zoals zij op het moment van het verrichten van het verkeersonderzoek voorlagen.

Bij de laatste gegevens is, ten opzichte van de oorspronkelijke gegevens van Overamstel, het aantal inwoners en arbeidsplaatsen afgenomen. Deze afname resulteerde in een afname van de verkeersintensiteiten ter plaatse van bijvoorbeeld de spoortunnel.

Overigens gaat het niet om de realisatie van 81.000 woningen, maar om 81.000 m² bruto vloeroppervlak voor de functie wonen.

Zienswijze 31

De verkeersintensiteiten ten gevolge van de Wadaplannen en die van Overamstel zijn op zich en in relatie tot elkaar berekend. Volgens het rapport van IBA (2009) neemt het aantal auto's met 4% toe, de ontwikkelingen in Overamstel zijn hierbij als autonome ontwikkelingen meegenomen. Echter, volgens het rapport van DIVV is de samenhang tussen de gebieden berekend, dan blijkt er een afname van 8%. Hoe kan dat?

Reactie

Reclamant verwijst in zijn zienswijze naar tabel 2 van het luchtkwaliteitsrapport van IBA. In deze tabel wordt evenwel geen percentage van 4 % niet genoemd. Deze tabel geeft gemiddelde aantallen motorvoertuigen per etmaal weer in de verschillende situaties. Het is ons dan ook niet geheel duidelijk waar reclamant op doelt.

In de verkeerscijfers die ten grondslag liggen aan het rapport luchtkwaliteit (2009) zijn gebaseerd op globale autonome ontwikkelingen. De ontwikkelingen in Overamstel zijn daarna geactualiseerd. Deze geactualiseerde gegevens zijn verwerkt in het verkeersrapport van DIVV (2010).

Daarbij geven de cijfers in het rapport luchtkwaliteit de gemiddelde verkeersintensiteiten per etmaal weer. Zoals hierboven aangegeven zijn de verkeersmodellen gebaseerd op de avondspits. De cijfers uit het verkeersonderzoek en de cijfers genoemd in de tabellen van het onderzoek naar luchtkwaliteit zijn dus niet hetzelfde en ook niet in een oogopslag te vergelijken.

Wij merken hierbij op dat bij de actualisering van het rapport luchtkwaliteit (2012) gebruik is gemaakt van een geactualiseerde cijferset. Bovendien zijn de hoogste verkeersintensiteiten gebruikt uit GenMod of WadA, zodoende is luchtkwaliteit beoordeeld in een worst-case scenario.

Zienswijze 32

Verder deelt reclamant de zienswijzen zoals deze zijn verwoord in de standaardzienswijze.

Reactie

Voor de beantwoording van de standaardzienswijze verwijzen wij naar onze reactie, ad 3 tot en met 12.

Reclamant 52

Voordat wij ingaan op de zienswijzen merken wij het volgende op.

In verband met het opstellen van een Stedenbouwkundig Plan voor de 'Omgeving Amstelstation' heeft de Gemeente in 2004 een samenwerkingsovereenkomst gesloten met verschillende marktpartijen waaronder reclamante. Het doel van de overeenkomst was in samenwerking met verschillende partijen een Stedenbouwkundig Plan tot stand te brengen. Daarna zou de gemeente een ontwerpbestemmingsplan opstellen en in procedure brengen. Reclamante heeft ingestemd met het Stedenbouwkundig Plan en de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten.

In het Stedenbouwkundig Plan was reeds het bouwblok A opgenomen. Dit bouwblok A was deels geprojecteerd op gronden van reclamante. Het Stedenbouwkundig Plan vormt de basis voor het bestemmingsplan. Bij het naar voren brengen van de zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan heeft reclamante haar standpunt gewijzigd en heeft zij de gemeente bericht dat zij alsnog niet instemt met het ontwerpbestemmingsplan, in het bijzonder ten aanzien van bouwblok A. Naar aanleiding daarvan en gelet op de verslechterende economische situatie c.q. de zienswijzen van de andere reclamanten hebben wij ons nader beraden.

Zienswijze 33

- *Het kantoorgebouw maakt deel uit van het bestemmingsplan en niet van het daaraan ten grondslag liggende Stedenbouwkundig Plan;*
- *Het stuk naar aanleiding waarvan het plangebied is uitgebreid met het bestaande kantoorgebouw heeft onterecht niet ter inzage gelegen. Naar aanleiding van dit stuk is een ontsluiting naar de Gooiseweg toegevoegd aan het plan;*
- *Reclamant wordt onevenredig benadeeld door het plan, van het conserverend bestemmen van het kantoorgebouw is geen sprake.*

Reactie

Het bestaande kantoorgebouw van reclamante maakt geen deel uit van het Stedenbouwkundig Plan. Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is om een aantal redenen besloten de begrenzing van het bestemmingsplan gebied te verruimen ten opzichte van de begrenzing van het Stedenbouwkundig Plan. In het oorspronkelijke plan bestond een nauwe ruimtelijke samenhang met het bestaande kantoorgebouw en het nieuw op te richten bouwblok A. Bouwblok A was tegen het bestaande kantoorgebouw van reclamante, en deels op haar gronden geprojecteerd. Ook thans nog is bouwblok A op korte afstand van de gronden van reclamante geprojecteerd. Ook de mogelijkheid een ontsluiting te realiseren vanaf het bestaande kantoorgebouw naar de Gooiseweg hangt samen met de ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden in het bestemmingsplan. Gelet op de ruimtelijke samenhang is besloten het plangebied zodanig uit te breiden dat er een logische begrenzing ontstaat. Daarbij sluit het plangebied aan op naastliggend(e) bestemmingsplan(nen). Hierbij wijzen wij erop dat ook het gebouw van de voormalige Renault-garage en de bakkersschool zijn opgenomen in het plangebied.

De loskoppeling van het bestaande kantoor met het nieuw op te richten bouwblok leidt niet tot een nieuwe begrenzing van het plangebied. De mogelijkheid tot ontsluiting van het bestaande kantoorgebouw op de Gooiseweg blijft gehandhaafd, zodat een logische planologische samenhang blijft bestaan.

Reclamante merkt terecht op dat in de toelichting 'conservatief' opgenomen in plaats van 'conserverend'. Deze ommissie is hersteld.

Zienswijze 34

Bestaande belangen van reclamante als eigenaar zijn onvoldoende meegewogen:

- *Het plan voorziet in de bouw van een bouwblok (blok A) gedeeltelijk op gronden, welke thans bebouwd zijn en in gebruik zijn bij reclamante;*
- *De autonomie van het kantoorgebouw vervalt, de parkeergarage van blok A is slechts bereikbaar via de garage van het kantoorgebouw van reclamante;*
- *De zichtbaarheid van het kantoorgebouw vanaf het Amstelstation zal volledig verdwijnen waardoor de verhuurbaarheid van het pand ernstig aangetast zal worden;*

- *De thans geldende parkeernorm van ca. 1:50 m² is niet als zodanig bestemd in het plan. In het plan wordt de norm van 1:250 m² gehanteerd;*
- *Reclamant zal als eigenaar van het kantoorpand geen uitvoering geven aan het thans ter visie liggende plan, de realisering van het plan binnen de planperiode is dan ook niet aannemelijk (zie ook punt 25).*

Reactie

Het bestemmingsplan vormt een vertaling van het Stedenbouwkundig Plan. Daarbij hebben wij de belangen van reclamante gewogen tegen het algemeen belang gemoeid met de stedenbouwkundige opzet en uitgangspunten van het plan. Het gebied bij het Amstelstation is een binnenstedelijk gebied waar voor intensivering gekozen is. Een concentratie en optimaal ruimtegebruik maken hier deel van uit. Aan de westkant van het gebouw van reclamant is voldoende ruimte beschikbaar voor het oprichten van een nieuw gebouw. Het nieuwe gebouw vormt met de bouwblokken B en C een straatwand. De zichtbaarheid van het gebouw van reclamante zal hierdoor enigszins beperkt worden. Toch zal het intensieve ruimtegebruik en de ensemblewaarde van de bebouwing tot een kwaliteitsverbetering van het gebied leiden en in navolging positief uitstralen op het bestaande kantoorgebouw van reclamante.

Het Stedenbouwkundig Plan is tot stand gekomen in samenwerking met een aantal marktpartijen waaronder reclamant. In het Stedenbouwkundig Plan is het bouwblok A met hetzelfde bouwvolume en op dezelfde gronden opgenomen in het bestemmingsplan. In de gezamenlijke voorbereidingen bij het tot stand brengen van een Stedenbouwkundig Plan heeft reclamant zich niet tegen deze positionering en niet tegen het bouwvolume uitgesproken.

In haar zienswijze laat reclamante voor het eerst weten dat zij bezwaren heeft tegen de positionering en het volume van het geprojecteerde gebouw. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze hebben wij het plan nogmaals gezien en de nieuwe stellingen van reclamante, waarvan wij na de tervisielegging pas kennis van hebben kunnen nemen, opnieuw gewogen tegen de algemene belangen gediend met de oprichting van bouwblok A mede gelet op de verslechterde economische situatie en de zienswijze van andere reclamanten, heeft dat geleid tot een andere situering en een op onderdelen gewijzigd programma van blok A.

Het huidige bouwblok kan, met behoud van zijn stedenbouwkundige waarde, op de vrije ruimte voor het gebouw van reclamante worden gepositioneerd. Hierdoor bestaan geen privaatrechtelijke belemmeringen meer en kan het bouwblok onafhankelijk van de medewerking van reclamante worden opgericht. De fysieke uitvoerbaarheid van het plan is niet langer in geding. Bovendien zal, door de verplaatsing van blok A, de daglichttoetreding in het kantoor gehandhaafd blijven en zal ook de autonomie van het kantoor van reclamante zal blijven bestaan. Ook is rekening gehouden met het gebruik van het parkeerdek van reclamante. Wanneer de nieuwe bebouwing wordt opgericht, kan het huidige gebruik van het parkeerdek door reclamante gehandhaafd worden.

Naar aanleiding van deze zienswijze is in de algemene gebruiksregels de parkeernorm ten behoeve van de bestemming 'Kantoor' conform het bestaande gebruik aangepast en is het aantal parkeerplaatsen in de betreffende bestemming vastgelegd.

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamante is artikel 22 aangepast.

Zienswijze 35

Planschade is voorzienbaar, vanwege de sloop van bestaande bebouwing, beëindiging van rechten van reclamant op de gronden en verlies van autonome status. De schade wordt geschat op € 19,5 miljoen. In het plan is geen rekening gehouden met de planschadevergoeding, het plan kan in alle redelijkheid niet worden vastgesteld vanwege strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 Awb. Dit betekent dat het plan vernietigbaar zal zijn.

Reactie

Op 16 december 2009 heeft de gemeenteraad de grondexploitatie bij het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation (nr. BD2009-007178) vastgesteld.

Zoals in de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven is bij de grondexploitatie rekening gehouden met de kosten vanwege mogelijke, voorzienbare planschade. Daartoe is een risicoanalyse planschade opgesteld door de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (SAOZ) voor de mogelijke kosten vanwege planschade tengevolge van de ontwikkelingen in het gehele gebied en de kosten van planschade ten gevolge van Blok A in het bijzonder. De planschaderisicoanalyse zal als bijlage bij het bestemmingsplan worden gevoegd. In de planschaderisicoanalyse is uitgegaan van de huidige , gewijzigde opzet van bouwblok A. Mede daardoor is geen sprake van een planschaderisico van de door reclamante gestelde orden van grootte van € 19,5 miljoen. Wij hebben rekening gehouden met het door SAOZ begrote planschaderisico, voor het geval reclamante besluit een verzoek in te dienen.

Het saldo van grondkosten en grondopbrengsten is anno 2012 positief, de gemeentelijke grondexploitatie laat zien dat het plan financieel uitvoerbaar is. Voor het berekenen van de grondopbrengsten is uitgegaan van het programma zoals aangegeven in het voorliggende bestemmingsplan.

Zienswijze 36

De stelling dat het plan uitvoerbaar is en dat de grondexploitatie positief is, is onvoldoende om aannemelijk te maken dat het plan daadwerkelijk uitvoerbaar is en of het plan na de bouw exploitabel is.

Reactie

Met de vaststelling van de grondexploitatie bij het Stedenbouwkundig Plan heeft de gemeenteraad herbevestigd dat er kan worden geïnvesteerd in de ontwikkelingen ten behoeve van de uitvoering van de beoogde ontwikkelingen in voorliggend plan.

Het terugbrengen van het kantorenvolume zoals in het voorliggende bestemmingsplan is beschreven, is verwerkt in de grondexploitatie anno 2012. Het saldo van grondkosten en grondopbrengsten is positief.

Voor het berekenen van de grondopbrengsten is uitgegaan van het programma zoals aangegeven in het voorliggende bestemmingsplan.

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid van het programma aan kantoorfuncties verwijzen wij naar de 'Uitvoeringsstrategie PlaBeKa 2010-2040'. Hierin is de behoefte aan kantoorruimte uitgebreid onderzocht. Het in de planregels opgenomen beperkte nieuwbouwprogramma aan kantoorfuncties past binnen de Uitvoeringsstrategie en is, gelet op de specifieke locatiekenmerken, uitvoerbaar.

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid van het woningbouwprogramma verwijzen wij naar de Structuurvisie. Uit de structuurvisie blijkt dat er voldoende behoefte bestaat aan de in het plan voorziene woningen. De behoefte aan voorzieningen en detailhandel in het gebied zal toenemen als ook het aantal bewoners en andere gebruikers van gebied toeneemt. Ook wat dat betreft is het plan uitvoerbaar.

Zienswijze 37

Voor de realisatie van Blok A bestaan privaatrechtelijke belemmeringen. Voorts is niet aannemelijk dat het recht van erfpacht eindigt of wijzigt, waardoor het plan niet binnen de planperiode gerealiseerd kan worden.

Reactie

Naar aanleiding van de zienswijze van reclamant is het bouwblok A zodanig verschoven dat er geen privaatrechtelijke belemmeringen zijn bij het oprichten van de nieuwbouw. De bereikbaarheid en het gebruik van het parkeerdek is voldoende geborgd in de uitwerkingsregels.

Zienswijze 38

In Blok A vindt vermenging plaats van elkaar niet verdragende functies. Horeca 2b (dancing, discotheek) heeft een andere verkeersaantrekkende werking dan een kantoorgebouw, dit geldt eveneens voor de functie wonen. Mogelijke overlast en de mogelijke gevolgen zijn niet nader onderzocht. Voorts is dit in strijd met de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst.

Reactie

Door de zienswijze van reclamant en andere belanghebbenden is de bestemming discotheek op de bovenste verdieping van de kantoortoren vervallen. In dit verband verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze 7.

Wij zijn tegemoet gekomen aan de zienswijze. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

Zienswijze 39

Reclamant twijfelt aan de daadwerkelijke behoefte aan kantoorruimte. De behoefte dient zowel kwantitatief als kwalitatief onderbouwd te worden. Deze onderbouwing ontbreekt.

Reactie

Voor onze reactie verwijzen wij naar de reactie bij zienswijze 26.

Zienswijze 40

De oprit naar de Gooiseweg zal slechts ten dienste staan voor het bestaande kantoorgebouw. De parkeergarage is autonoom en niet publiek toegankelijk. De gevolgen voor de verkeersveiligheid van deze oprit is onvoldoende onderzocht.

Reactie

Bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan heeft de stadsdeelraad een motie aangenomen waarin aandacht gevraagd wordt voor de wens van de bewoners van de Bertrand Russelstraat om de Bertrand Russellstraat te ontlasten.

Zoals ten aanzien van zienswijze 9 reeds is overwogen heeft de stadsdeelraad naar aanleiding van de inspraakreacties van omwonenden bij het Stedenbouwkundig Plan heeft opdracht gegeven te onderzoeken of de Bertrand Russellstraat nog verder ontlast kan worden. Verdere ontlasting van de Bertrand Russellstraat is mogelijk is als autoverkeer van en naar het bestaande kantoorgebouw via een noordelijke ontsluiting direct de Gooiseweg op kan rijden.

Door de extra ontsluiting aan de noordzijde zal een deel van het verkeer dat eerst via de Bertrand Russellstraat naar de Gooiseweg reed, direct via een nieuwe ontsluiting naar de Gooiseweg rijden. De Bertrand Russellstraat wordt hierdoor ontlast. Deze ontsluiting in het bestemmingsplan is bij wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt. Met toepassing van de wijzigingsregels kan het dagelijks bestuur gebruik maken van haar bevoegdheid tot het realiseren van deze ontsluiting. In het wijzigingsplan zal de weg nader gedetailleerd worden. Een wijzigingsplan wordt volgens wettelijke bepalingen ter visie gelegd en tegen het besluit tot vaststelling staan de gebruikelijke rechtsmiddelen open.

Zienswijze 41

Het plan maakt volgens de toelichting dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. Deze mogelijkheid wordt niet weergegeven in de regels. De parkeergarage behorende bij het bestaande kantoorgebouw zal niet ten dienste staan aan de nieuwbouw.

Reactie

De bestaande parkeerplaatsen ten behoeve van het kantoor van reclamant zijn exclusief te gebruiken door reclamant en staan dus niet ten dienste aan de nieuwe bebouwing.

Zienswijze 42

- *Reclamant acht de wijziging van het uitzicht vanaf het bestaande kantoorgebouw op het projectgebied onacceptabel;*
- *Uit de bezonningstudie blijkt dat het bestaande kantoorgebouw gedurende het grootste deel van de dag in de schaduw zal staan;*
- *Het concept rapport Hoogbouw Effect is bij de stukken gevoegd, terwijl het definitieve rapport beschikbaar was.*

Reactie

Reclamant merkt terecht op dat het concept Hoogbouw Effect Rapportage (HER) bij het bestemmingsplan ter inzage gelegd terwijl het definitieve rapport beschikbaar was. Het niet opnemen van de Hoogbouw Effect Rapportage berust op een omissie. Echter, de onderbouwing en de resultaten van het rapport zijn weergegeven in de toelichting en in het conceptrapport dat wel ter inzage heeft gelegen. Deze omissie is hersteld en de toelichting is op dit punt aangepast. Dit leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

Overigens is door de wijzigingen in het programma de maximale bouwhoogte van het geprojecteerde bouwblok A verlaagd. Daarom is ook opnieuw een HER opgesteld. De conclusies zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan en de HER (d.d. 29 maart 2012) is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Dit nieuwe rapport vervangt het eerdere rapport.

Zienswijze 43

Uit het windtunnel onderzoek blijkt dat rondom Blok A een matig dan wel slecht windklimaat wordt verwacht. Er wordt geadviseerd om in dit gebied wind afschermende maatregelen te treffen, Uit het ontwerpplan blijkt onvoldoende welke maatregelen zullen worden getroffen. Vanwege het slechte windklimaat zullen gebruikers van het bestaande kantoorgebouw ernstige hinder ondervinden en wordt reclamant op onevenredige wijze aangetast in haar belangen.

Reactie

Bij van de hoogbouweffectrapportage (HER) is een onderzoek naar windhinder uitgevoerd. Een windhinderonderzoek is echter pas effectief als de daadwerkelijke plaatsing en de vormen van het bouwplan bekend zijn omdat de uiteindelijke vorm en locatie van het gebouw bepalend zijn voor de reële effecten van de windhinder. In de regels is daarom in de 'nadere eisen' per bestemming (voor zover relevant) aangegeven dat het dagelijks bestuur nadere eisen kan stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 35 meter of meer voor tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder.

Voor het verminderen van het bouwvolume van blok A ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar het te verwachten windklimaat bij blok A. Uit het aanvullende onderzoek (Aanvullend windtunnelonderzoek met betrekking tot het te verwachten windklimaat rondom blok A, rapportnummer WC 196-1-RA-002 d.d.

21 februari 2012) blijkt dat bij blok A is het windklimaat goed is. Het aanvullend rapport is als bijlage gevoegd bij de toelichting en de conclusies zijn verwerkt in Hoofdstuk 16.4 van de toelichting.

Naar aanleiding van de zienswijze is in de algemene afwijkingsregels, artikel 23, de mogelijkheid opgenomen om bouwwerken te realiseren ter voorkoming van windhinder.

Zienswijze 44

Het luchtkwaliteitsonderzoek is opgesteld met behulp van het CAR II model, versie 8.1. Inmiddels is een nieuwere versie beschikbaar. Bovendien heeft het ministerie de meest recente concentratie gegevens bekend gemaakt. Het onderzoek is niet actueel.

Reactie

Zie onze reactie op zienswijze 3.

Zienswijze 45

Het boomonderzoek 2005 ontbreekt bij de ter inzage gelegde stukken.

Reactie

Bij het ontwerpbestemmingsplan heeft het 'Bomenonderzoek maart 2008', het 'Bomenonderzoek Amstelstation e.o.' en het 'Bomenplan Amstelstation' ter inzage gelegen.

Het 'Boomonderzoek maart 2008' is een actualisatie van het in 2005 uitgevoerde onderzoek. In het geactualiseerde onderzoek is aangegeven in hoeverre dit verschilt van het onderzoek in 2005. Zo is de begrenzing van het onderzoeksgebied uitgebreid waardoor 120 extra bomen onderzocht zijn en is extra onderzoek uitgevoerd naar veranderingen in de aantasting door kastanjebloedingsziekte en de gevolgen daarvan. In beide rapportages zijn dezelfde soort gegevens geïnventariseerd. Alle verzamelde informatie is uitgewerkt in een inventarisatielijst. Bij de 190 eerder opgenomen bomen zijn de aanvullingen en wijzigingen cursief aangegeven. De onderbouwing en de resultaten van het eerdere rapport zijn opgenomen, verwerkt en geactualiseerd in het tweede rapport. Nog daargelaten dat wij van mening zijn dat het Bomenonderzoek uit 2005 niet bij de stukken die ter inzage zijn gelegd, hoefde te worden gelegd, zijn wij daarom van mening dat door het niet voegen van het onderzoeksrapport uit 2005 bij de stukken, reclamant niet benadeeld is in zijn mogelijkheden tot het indienen van een zienswijze.

Zienswijze 46

- *De geluidsdruk op Blok A is erg hoog, uit het plan blijkt onvoldoende welke maatregelen hiertegen worden ondernomen;*
- *Het is niet duidelijk wie de kosten van de te nemen maatregelen zal dragen.*

Reactie

Uit het verrichtte akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. In het Amsterdamse geluidbeleid (november 2007) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Om een stille zijde te creëren zijn aanvullende maatregelen mogelijk. Zo kan aan de oostgevel eens stille zijde worden gemaakt door galerijen aan deze zijde te situeren of door toepassing van serres. De kosten van eventueel te nemen maatregelen liggen bij de ontwikkelaar.

Ingevolge de regels van het ontwerpbestemmingsplan hoeven de woningen in Blok A – anders dan voor woningen in andere blokken – niet te beschikken over een stille zijde, terwijl voor blok A wel hogere waarden zijn vastgesteld. Van dit principe van een stille zijde kan worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAGVA) wordt hierbij om advies gevraagd. Het bestemmingsplan is op 10 november 2010 besproken in het TAVGA. Het TAVGA heeft aangegeven akkoord te gaan met de inhoud van het plan.

Overigens is Blok A in het bestemmingsplan als een uit te werken bestemming opgenomen. Bij van het uitwerkingsplan zal zo nodig opnieuw een procedure tot het vaststellen van hogere waarden gevolgd worden.

Zienswijze 47

- *Het verkeersonderzoek gaat uit van onjuiste gegevens. Het onderzoek houdt rekening met de invoering van de kilometerheffing. Al in maart 2010 was bekend dat de kilometerheffing niet zou worden ingevoerd.*
- *Er is geen onderzoek verricht naar de gevolgen van een mogelijke oprit vanaf het kantoorgebouw naar de Gooiseweg. Privaatrechtelijke belemmeringen staat de realisatie van deze oprit in de weg.*

Reactie

In het verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel, fase II (d.d. 27 augustus 2010) is bij de modelberekening uitgegaan van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM, rekeningrijden). In de rapportage is een gevoeligheidsanalyse opgenomen van de mogelijke effecten van het niet invoeren van ABvM. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat de conclusies van het verkeersonderzoek dan nog steeds gerechtvaardigd zijn.

In dit verband merken wij ten aanzien van het proces en de inhoud het volgende op. Bij de beleidskeuze om wel of niet uit te gaan van Anders Betalen voor Mobiliteit heeft de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk aansloten bij het landelijk beleid.. Het kabinetsbesluit van 30 november 2007 voorzag in een invoering van de kilometerprijs. Het wetsvoorstel hiervoor is op 13 november 2009 toegezonden aan de Tweede Kamer. Dit wetsvoorstel is echter niet behandeld. In maart van 2010 kwam het signaal dat ABvM niet door zou gaan. In oktober 2010 is het wetsvoorstel formeel teruggenomen.

De studie van DIVV is in de loop van december 2009 gestart met de toen beschikbare kennis. Voor wat betreft ABvM betekende dit dat ABvM voor 2015 en 2022 gerealiseerd verondersteld werd. Op het moment dat DIVV signalen kreeg dat ABvM niet door zou gaan (maart 2010) is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, om op deze manier tot robuuste verkeersprognoses te komen: kan de bereikbaarheid ook gewaarborgd worden als ABvM niet wordt gerealiseerd.

Uit de gevoeligheidsanalyse bleek dat de conclusies uit het verkeersrapport nog steeds gerechtvaardigd zijn. De bereikbaarheid van het gebied is voldoende.

De noordelijke ontsluiting is aanvaardbaar als voldaan wordt aan de bij het bestemmingsplan gestelde wijzigingsvoorwaarden. De ontsluiting ligt buiten de erfpachtgrenzen van reclamante. Bij het vaststellen van het wijzigingsplan zal het dagelijks bestuur nagaan of, gelet op de betrokken belangen, de wijziging gerechtvaardigd is.

Zienswijze 48

Door het in procedure brengen van het plan in strijd met de eerder overeengekomen afspraken, waaronder het vooraf toetsen van de economische en financiële uitvoerbaarheid van het plan, schendt de gemeente niet alleen de samenwerkingsovereenkomst, waarvoor de gemeente aansprakelijke kan worden gesteld, maar wordt bovenal grove inbreuk gemaakt op het vertrouwensbeginsel.

Reactie

De samenwerkingsovereenkomst gaat over het in samenwerking een Stedenbouwkundig Plan tot stand brengen. De samenwerking heeft geleid tot het opstellen en vaststellen van een Stedenbouwkundig Plan. Tijdens dit proces zijn regelmatig gesprekken gevoerd met alle partijen. Reclamante heeft niet laten weten dat zij niet tevreden zou zijn over de samenwerking, dan wel de gemeente op enig punt in gebreke heeft gesteld vanwege het niet nakomen van een afspraak.

Vervolgens is, zoals in de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen, ontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht. Reclamante is voor het eerst in haar zienswijze opgekomen tegen de ontwikkeling van bouwblok A. Ondanks herhaalde pogingen is geen overeenstemming bereikt. Daarom moet de gemeente het plandeel aan passen, zodat plandeel A kan worden ontwikkeld zonder de privaatrechtelijke instemming van reclamante als grondeigenaar/erfpachter van het bestaande gebouw. In haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan heeft reclamante hier terecht op gewezen. Zie ook ad 26.

Reclamant 53

Zienswijze 49

Het ontwerpbestemmingsplan heeft te kort ter inzage gelegen.

Reactie

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende een termijn van zes weken, vanaf donderdag 2 juni tot en met woensdag 13 juni 2011, ter inzage gelegen op de gebruikelijke locaties en is gepubliceerd in de gebruikelijke media. Daarnaast is het plan met de bijbehorende stukken langs elektronische weg beschikbaar gesteld. Het feit dat donderdag 2 juni als een algemeen erkende feestdag volgens de Algemene termijnen wet wordt aangemerkt, is geen reden de wettelijke termijn van zes weken te verlengen. De Algemene termijnen wet bepaalt dat een in de wet gestelde termijn alleen verlengd wordt als de termijn eindigt op een zaterdag, zondag of algemeen erkende feestdag. De termijn van terinzagelegging eindigde op woensdag 13 juni 2011.

Zienswijze 50

De bestemming groen is mede bestemd voor parkeerruimte. Dit ontkracht de betekenis van een groenvoorziening en is daardoor misleidend. Reclamant verzoekt dit artikel te schrappen.

Reactie

Volgens artikel 8 van de regels zijn de gronden aangewezen als 'Groen' bestemd voor plantsoenen, parken, groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen met daarbij behorende voorzieningen. Parkeervoorzieningen zijn niet toegestaan in de bestemming 'Groen'.

Zienswijze 51

Bij de bestemming 'kantoren' zou de in- en uitrit van de parkeerruimte worden verlegd. Enige zekerheid daarover ontbreekt echter.

Reactie

Bij de bestemming 'Kantoor' biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om op grond van een wijzigingsbevoegdheid een ontsluiting te realiseren vanaf het kantoor naar de Gooiseweg. Het precieze traject en de detaillering van deze ontsluiting dient nader bekeken te worden. In de wijzigingsregels staat in welk gebied de ontsluiting kan worden gerealiseerd en onder welke omstandigheden. De ontsluitingsweg mag maximaal één rijstrook omvatten en is uitsluitend toegestaan indien dit op planologische, stedenbouwkundige, milieutechnische en waterhuishoudkundige gronden aanvaardbaar is. Voorts verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijze 28.

Zienswijze 52

In de bestemming 'Wonen' is horeca toegestaan op de tweede bouwlaag. De noodzaak daarvan is niet duidelijk. Horeca op de tweede bouwlaag kan overlast veroorzaken, deze overlast kan beperkt worden door horeca op de tweede bouwlaag niet toe te staan.

Reactie

Het bestemmingsplan Amstelstation e.o. voorziet in een hoogstedelijk en levendig gebied. Monofunctionele doodsheid is ongewenst. De levendigheid wordt vergroot door de functies wonen, werken en voorzieningen binnen één gebouw te mengen. De horecafuncties in het gebied genereren ook 's avonds levendigheid en sociale veiligheid. Er ontstaat sociale veiligheid door het creëren van een publieksgerichte plint en voordeuren aan de straat. Het toestaan van de functie horeca in de eerste en tweede bouwlaag draagt bij aan de gewenste functiemenging en de levendigheid van de gebouwen en het voorplein.

Een horecagelegenheid kan worden aangemerkt als een inrichting in de zin van de Wet Milieubeheer. In het Activiteitenbesluit (Besluit Algemene regels voor inrichtingen milieubeheer) staan normen voor het beoordelingsniveau van geluid bij inrichtingen en activiteiten binnen deze inrichtingen. Wij verwijzen hierbij naar onze op zienswijze 5.

Zienswijze 53

In de bestemming 'Gemengd-3' kunnen de bouwvoorschriften zodanig geïnterpreteerd worden dat de beoogde slanke toren niet verwezenlijkt zal worden. In plaats daarvan kunnen bijvoorbeeld twee of drie torens worden opgericht, ook is een aanzienlijke bouwmassa op grote hoogte mogelijk. Reclamant verzoekt de bouwmassa van de beoogde toren te beperken door een maximaal torenoppervlak in de regels op te nemen

Reactie

In het bestemmingsplan zijn de randvoorwaarden van de toekomstige bebouwing van blok D vastgelegd. De architect heeft de vrijheid en mogelijkheden heeft om een aansprekend ontwerp te maken voor dit bouwblok.

Voor de ontwikkeling van bouwblok D zal een prijsvraag uitgeschreven worden. In de beoordelingscommissie zal naast deskundigen ook een vertegenwoordiger van de bewoners, zitting hebben. Vanzelfsprekend is voor het oprichten van het gebouw een omgevingsvergunning noodzakelijk. Voor het besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning wordt het bouwplan getoetst aan het bestemmingsplan en voorgelegd aan de Commissie voor Welstand en Monumenten. Bij een negatief advies van de Commissie kan de omgevingsvergunning geweigerd worden. Tegen het besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning staat bezwaar en beroep open.

Zienswijze 54

Bij gebouwen hoger dan 60 meter dient een windonderzoek en andere torengevolgen voor de omgeving verplicht te zijn.

Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze 42.

Zienswijze 55

Normen voor inpandig fietsparkeren ontbreken.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt in het gebied een aantal nieuwe bouwblokken mogelijk. Voor het oprichten van een bouwwerk is, voor zover hier relevant, een omgevingsvergunning noodzakelijk. Deze omgevingsvergunning wordt getoetst aan de eisen die vastgelegd zijn in het Bouwbesluit. Volgens het Bouwbesluit heeft een nieuwe woning een berging voor fietsen, hierbij stelt het Bouwbesluit nadere eisen. Omdat het Bouwbesluit heeft een uitputtend karakter heeft, mogen geen aanvullende regels in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Reclamant 59

Reclamant laat weten dat de eerdere adviezen die zij heeft gegeven zijn overgenomen, daarom kan zij instemmen met de inhoud van het bestemmingsplan. Reclamant merkt daarbij samengevat het volgende op.

Zienswijze 56

- *Volgens de toelichting, gebaseerd op de notitie 'Wateradvies Amstelstation' d.d. 17 maart 2011, bedraagt de toename van verhard oppervlak 9.187 m². De kaarten op basis waarvan de toename in verhard oppervlak is berekend in deze notitie, komen niet overeen met de in de verbeelding opgenomen functies. Een deel van wat volgens de notitie onverhard oppervlak is, heeft op de verbeelding de functie Verkeer 1 t/m 5 gekregen. Dit betekent dat meer oppervlak verhard kan worden dan voornoemde 9.187 m².*
- *Voorts merkt reclamant op dat een toename van verhard oppervlak vooraf gecompenseerd moet worden.*
- *De ontwikkeling van het gebied Amstelstation e.o. is een langlopend project. In de toekomstige ontwikkelingen is het aannemelijk dat wijziging gaan optreden in de totale hoeveelheid verhard oppervlak in het plangebied. Reclamant verzoekt tot het overeenkomen van een waterbalans.*

Reactie

Reclamant merkt terecht op dat op basis van het bestemmingsplan meer verhardingen mogelijk zijn dan de berekende toename van 9.187 m².

De verhardingstoename vloeit voort uit het (voorlopig) ontwerp openbare ruimte en verkeer, de maximale verhardingstoename was echter niet vastgelegd in het bestemmingsplan. Vanwege de zienswijze is in het bestemmingsplan een maximale toename van verharding 9.205 m² op de volgende manier geborgd. Binnen de bestemmingen Verkeer-2 tot en met Verkeer -5 dient ten minste 10.500 m² 'groen' gerealiseerd moet worden. In de bestemming Verkeer-1 (de spoorzone) vindt in principe geen verhardingstoename plaats. Bovendien is in de bestemming Verkeer -1 is een aanlegvergunningstelsel opgenomen ter bescherming van de waterhuishouding in het gebied. Dit betekent dat voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden een

omgevingsvergunning noodzakelijk is. Voor het verlenen van de omgevingsvergunning is een advies van de waterbeheerder noodzakelijk.

Om een voldoende en tijdige watercompensatie te borgen, is in de algemene gebruiksregels, artikel 22, de maatregel tot het treffen van watercompensatie als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Dit betekent dat de bestemmingen pas kunnen worden gerealiseerd, nadat aan de voorwaardelijke verplichting van artikel 22 aanhef en onder a is voldaan.

Naar aanleiding van de zienswijze zijn in de bestemmingsregels de artikelen 10 tot en met 14, en is in de algemene regels artikel 22, aangepast.

Zienswijze 57

Reclamant benadrukt het belang van grondig onderzoek in de VOfase, in verband hiermee verzoekt zij toezending van het definitieve geohydrologisch onderzoek.

Reactie

Wij onderschrijven het belang van een grondig onderzoek naar grondwater en zullen het definitieve onderzoek toezenden.

Reclamant 60

Reclamant merkt op dat vanwege haar rol als adviseur op het domein van fysieke veiligheid haar reactie zich hiertoe beperkt.

Zienswijze 58

Reclamant acht het niet regelen van voorzieningen ten behoeve van fysieke veiligheid aan gebouwen in het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

De gemeente hecht aan een goede en snelle bereikbaarheid van branden en ongevallen. De inrichting van de openbare ruimte voldoet aan de gemeentelijke bouwverordening. De eisen voor brandveiligheid, waaraan een nieuw gebouw moet voldoen, zijn opgenomen in het Bouwbesluit. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte en opstel mogelijkheden voor voorzieningen voor de fysieke veiligheid. Het aanbrengen van voorzieningen voor fysieke veiligheid aan gebouwen kan niet door middel van het bestemmingsplan worden verplicht.

Zienswijze 59

Het verdient aanbeveling om aandachtspunten in verband met de fysieke veiligheid in een aparte paragraaf te benoemen.

Reactie

De fysieke veiligheid is beschreven in het kader van de externe veiligheid. Om aan de wens reclamant tegemoet te komen is in hoofdstuk 16 van de toelichting een paragraaf opgenomen over de fysieke veiligheid. Dit leidt niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

Zienswijze 60

Het brandweer advies ontbreekt in de bijlagen.

Reactie

Het ontwerpplan en de daarbij behorende stukken zijn langs elektronische weg beschikbaar gesteld. Daarnaast heeft de papieren versie van het ontwerpplan en de hierbij behorende stukken op de bekende locaties ter inzage gelegen. Het advies van de Brandweer is zowel digitaal als analoog ter visie gelegd.

Reclamant 62

Zienswijze 61

Onderzoek wijst uit dat het temperatuurverschil tussen stad en de groenere gebieden steeds groter wordt. De oorzaak is de verdichting van het stedelijk gebied. Bij een hittegolf zijn er bij ouderen boven de 75 jaar aanzienlijk meer sterfgevallen. Parken en boomgroepen matigen de temperatuur. In het gebied rond het Amstelstation wordt een groot aantal volwassen bomen weggehaald. Door de kap van de bomen en de verdichting van het gebied verslechtert het leefklimaat vooral merkbaar tijdens hittegolven. In het Julianapark zijn in ieder geval twee flatblokken voor oudere bewoners, een stijging van sterfgevallen in verband met de stijging van de temperatuur binnen het gebied kan niet worden uitgesloten.

Reactie

Wij zijn bekend met verschillende onderzoeken naar de opwarming in stedelijk gebied. Onderzoek wijst uit dat veel steden warmer zijn dan het omringende platteland. De steden vormen een warmte-eiland in het landschap, bekend als Urban Heat Island (UHI). De grootte van een UHI, verschil in temperatuur in de stad en op het platteland neemt af van het centrum van de stad naar de buitenwijken en is vooral afhankelijk van de omvang van de stad en de weersomstandigheden.

In het plangebied moeten bomen wijken voor voorziene ontwikkelingen. Het bestemmingsplan heeft echter ruimte voor nieuwe aanplant. Volgens het inrichtingsplan zal aan weerszijden van de Julianalaan een bomenrij worden aangeplant, en zal een klein buurtpark met (o.a.) bomen worden ingericht tussen de Gooiseweg en de Kamerlingh Onneslaan.

Overigens voorkomen niet alleen bomen maar ook lage vegetaties dat versteende oppervlakten opwarmen. Het lage groen zorgt voor een isolerende laag, die de warmte tegenhoudt. Door hun ondiepe wortelstelsel en de beschermende laag op de bladeren transpireren kruidachtige planten,

grassen en mossen minder dan houtachtige gewassen. Ze zijn daardoor minder afhankelijk van een constantie toevoer van water uit de ondergrond en verdampen ook minder. Planten die aan droogte zijn aangepast vangen dauw en hemelwater op om te voorzien in de waterbehoefte en de koeling. Voor groende daken die in de volle zon liggen en waar het lastig is om altijd voldoende water aan te voeren zijn dit type planten dan ook zeer geschikt. Ook kunnen gebouwen worden voorzien van groene wanden. Daarnaast zijn andere technische oplossingen op gebouwniveau mogelijk, zo kan materiaalgebruik ervoor zorgen dat geen warmte geabsorbeerd maar juist gereflecteerd wordt.

Daarnaast kan stedelijk gebied worden gekoeld met oppervlaktewater, via fontein en de strijkwind over het oppervlaktewater. Waterpartijen zorgen ook voor watertoevoer naar planten en bomen, zonder goede watervoorziening hebben planten en bomen een minder koelend vermogen. In het bestemmingsplan is ruimte opgenomen voor water. Dit is nader uitgewerkt in het inrichtingsplan.

Het project Wibaut aan de Amstel heeft haar ambities op het vlak van milieu en duurzaamheid benoemd en weergegeven. Deze ambities zijn uitgewerkt in de energievisie De visie gaat uit van de door Amsterdam vastgestelde milieumambities en streeft er zelfs naar om nog verder te gaan. In de energievisie is aandacht voor duurzaamheid en energiezuinigheid van de gebouwen, zo is aandacht voor het (woning)ontwerp en buitenzonwering om de koelbehoefte in de gebouwen te reguleren. Ongewenste luchtlekken en koudebruggen dienen voorkomen te worden.

Al deze maatregelen zullen bijdragen aan een beperking van de mogelijke temperatuurstijging in het gebied door de toename van de bebouwing. Het bestemmingsplan faciliteert deze maatregelen.

Zienswijze 62

Vragen van bewoners over de luchtkwaliteit de het verkeersknooppunt vlak voor het Amstelstation worden niet beantwoord. Reclamant concludeert dat de luchtkwaliteit op dit punt niet zal voldoen aan de wettelijke eisen. Dit levert, mede vanwege de verwachte temperatuurstijging vanwege de bomenkap, een onaanvaardbaar gezondheidsrisico van bewoners, reizigers en andere bezoekers op.

Reactie

Voor onze reactie met betrekking tot luchtkwaliteit verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze 3.

Zienswijze 63

Discotheken horen niet thuis in een dicht bebouwde woonwijk. Een discotheek veroorzaakt geluidsoverlast en ongeregelde sluitingstijd. Dit effect zal versterkt worden door de stijging van de nachttemperatuur vanwege de bomenkap.

Reactie

De bestemming discotheek op de bovenste etage van de kantoortoren in blok A is vervallen. Wij verwijzen hierbij naar onze reactie op zienswijze 7.

Reclamant 68

Zienswijze 64

De geluidsberekeningen zijn theoretisch. De omgeving van het Amstelstation is met de vele bussen, treinen, metro's en auto's een kakofonie van geluid. Gebouwen weerkaatsen dit geluid. De aanwezige bomen dempen het geluid. Het laatste effect zal nagenoeg verdwijnen door de kap van bomen, en het andere effect zal toenemen vanwege een toename van beton. Dit is niet meegenomen in het onderzoek.

Reactie

De gebouwen in het gebied worden nieuw gebouwd. Het is niet mogelijk om metingen te verrichten op gevels van gebouwen die er nog niet zijn. Voor het akoestisch onderzoek is daarom gebruik gemaakt van een rekenmodel. Modellen zijn naar de aard van de zaak een abstractie van de werkelijkheid en houden mitsdien een zekere mate van onzekerheid in. Aan de hand van rekenmodellen is de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai en het spoorweglawaai berekend.

De berekeningen van de geluidbelastingen op de gevels van de woningen vanwege het wegverkeerslawaai, zijn uitgevoerd conform het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" (RMV2006) zoals bedoeld in artikel 110 van de Wet geluidhinder. Voor de Rekenmethode is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode II uit bijlage III van het RMV2006. Deze rekenmethode is een gangbare methode en kan gebruikt worden wegverkeerslawaai te berekenen.

De berekeningen van geluidbelastingen vanwege spoorweglawaai is eveneens uitgevoerd conform het RVM2006, hierbij is gebruik gemaakt van de Standaard Rekenmethode II uit bijlage IV van het RMV 2006.

De rekenmethoden zijn gangbare methoden en kunnen gebruikt worden om het wegverkeerslawaai en het spoorweglawaai te berekenen.

Zienswijze 65

Door de bouwhoogten van de Blokken C en D worden de woonwijken Julianapark en zeker de Bart de Ligtstraat verdrongen. Het gevolg zal zijn dat hoge- en middenklasse inkomens uit de wijk zullen vertrekken, er zal een probleemwijkje bij het station overblijven.

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is voorzien in (onder andere) een toren (Blok D) en een woonblok (Blok C). Het bestemmingsplan vormt een uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan, waarin deze Blokken zijn opgenomen. Het bestemmingsplan verschilt hierbij niet van het stedenbouwkundig plan. Het Stedenbouwkundig Plan is vastgesteld door de stadsdeelraad na een zorgvuldige voorbereiding waarin een zorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Ook aan de belangen van de bestaande wijken, zoals het Julianadorp, heeft hierbij een gewicht gekregen. Wij achten naar voren

gebrachte belang bij lagere torens niet zwaarder wegen dan het algemene belang van de ontwikkeling van de omgeving van het Amstelstation.

Conclusie

1. de naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o. naar voren gebrachte zienswijzen van reclamanten 1 tot en met 65 en 68 tot en met 77, ontvankelijk te verklaren;
2. de naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o. naar voren gebrachte zienswijzen van de volgende reclamanten 66 en 67 niet-ontvankelijk te verklaren wegens overschrijden van de termijn;
3. de zienswijzen van reclamanten met nummers 2 tot en met 14, 16 tot en met 20, 23 tot en met 29, 31, 33 tot en met 37, 39 tot en met 49, 51, 54 tot en met 58, 61, 63 tot en met 65, 69 tot en met 77, evenals de zienswijzen van de reclamanten met nummers 15, 22, 30, 50, 52, 59 en 62, zoals onderbouwd in deze Nota van beantwoording, gegrond te verklaren, voor zover deze zienswijzen aanleiding hebben gegeven om het bestemmingsplan Amstelstation e.o. gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o. zoals opgenomen in de Nota van wijzigingen;
4. de overige zienswijzen, voor zover deze niet hebben geleid tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation e.o., ongegrond te verklaren.