

Bestemmingsplan Eenhoorn I



Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Algemeen	9
1.2	Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2	Plankader	13
2.1	Beschrijving van het plangebied	13
2.2	Geschiedenis van het plangebied	14
2.3	Geldend planologisch kader	16
Hoofdstuk 3	Beleidskader	19
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Regionaal beleid	21
3.4	Gemeentelijk beleid	22
3.5	Stadsdeelbeleid	24
Hoofdstuk 4	Ruimtelijk kader	27
4.1	Inleiding	27
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	29
Hoofdstuk 5	MER /mer-beoordeling	39
5.1	Algemeen	39
5.2	Beleid, wet- en regelgeving	39
5.3	Resultaten MER /mer-beoordeling	40
5.4	Conclusie	40
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	41
6.1	Algemeen	41
6.2	Beleid, wet- en regelgeving	41
6.3	Resultaten onderzoeken	43
6.4	Conclusie	44
Hoofdstuk 7	Geluid	45
7.1	Algemeen	45
7.2	Beleid, wet- en regelgeving	45
7.3	Resultaten onderzoeken	46
7.4	Conclusie	48
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	49
8.1	Algemeen	49
8.2	Beleid, wet- en regelgeving	49
8.3	Resultaten onderzoeken	50
8.4	Conclusie	52
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	53
9.1	Algemeen	53
9.2	Beleid, wet- en regelgeving	54

9.3	Resultaten onderzoeken	56
9.4	Conclusie	57
Hoofdstuk 10	Milieuzonering	59
10.1	Algemeen	59
10.2	Beleid, wet- en regelgeving	59
10.3	Conclusie	61
Hoofdstuk 11	Bodem	63
11.1	Algemeen	63
11.2	Beleid, wet- en regelgeving	63
11.3	Resultaten onderzoeken	64
11.4	Conclusie	66
Hoofdstuk 12	Water	67
12.1	Algemeen	67
12.2	Beleid, wet- en regelgeving	67
12.3	Watertoets	70
12.4	Conclusie	71
Hoofdstuk 13	Natuur en landschap	73
13.1	Algemeen	73
13.2	Beleid, wet- en regelgeving	73
13.3	Resultaten onderzoeken	75
13.4	Conclusies	76
Hoofdstuk 14	Luchthavenindelingbesluit	77
14.1	Algemeen	77
14.2	Beleid, wet- en regelgeving	77
14.3	Conclusies	78
Hoofdstuk 15	Cultuurhistorie en archeologie	79
15.1	Algemeen	79
15.2	Beleid, wet- en regelgeving	79
15.3	Resultaten onderzoeken	81
15.4	Conclusies	84
Hoofdstuk 16	Overige milieuaspecten	85
16.1	Bezonnig	85
16.2	Windhinder	85
16.3	Duurzaamheid	85
Hoofdstuk 17	Juridische planbeschrijving	87
17.1	Algemeen	87
17.2	Artikelgewijze toelichting	87
Hoofdstuk 18	Handhaving	93
Hoofdstuk 19	Economische uitvoerbaarheid	95
Hoofdstuk 20	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	97
20.1	Overleg met betrokken overheden	97

Bijlagen

Bijlage 1	Nota van Beantwoording en Nota van Wijziging
Bijlage 2	Zienswijzen
Bijlage 3	Kennisgeving ontwerp bestemmingsplan
Bijlage 4	Dagelijks Bestuur besluit vrijgave ontwerp bestemmingsplan
Bijlage 5	Aanmeldingsnotitie voor MER-beoordeling
Bijlage 6	Notitie actualisering MER-beoordeling oktober 2012
Bijlage 7	Verkeersonderzoek
Bijlage 8	Parkeerbalans
Bijlage 9	Geluidonderzoek
Bijlage 10	Aanvullend geluidonderzoek
Bijlage 11	Geluidonderzoek Kavel 9
Bijlage 12	Luchtkwaliteitonderzoek WADA
Bijlage 13	Actualisatie luchtkwaliteitonderzoek juli 2012
Bijlage 14	Onderzoek externe veiligheid Wibaut aan de Amstel
Bijlage 15	Advies EV bestemmingsplan Eenhoorn I en II
Bijlage 16	Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging
Bijlage 17	Bodemonderzoek
Bijlage 18	Bodemonderzoek 2
Bijlage 19	Wateradvies Eenhoorngebied
Bijlage 20	Natuurtoets
Bijlage 21	Vleermuizenonderzoek
Bijlage 22	Archeologisch onderzoek
Bijlage 23	Onderzoek Bezonning
Bijlage 24	Onderzoek Windhinder
Bijlage 25	Hoogbouweffectrapportage

Bijlage 26	Notitie advies Louise Wenthuis
Bijlage 27	Duurzaamheidsambitie Eenhoorn
Bijlage 28	Toelichting grondexploitatieplan

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het Eenhoorngebied (Eenhoorn I en Eenhoorn II) maakt onderdeel uit van de ontwikkelingen in het kader van het project Wibaut aan de Amstel. Dit project omvat de gebieden die ten oosten van de Amstel liggen en weerszijden van de Wibautstraat en wordt verder begrensd door de Singelgracht, het Oosterpark, de Gooiseweg en de ring A10. Het is een groot en heterogeen stedelijk gebied met zeer diverse woonbuurten, grote kantoorlocaties, bedrijfsterreinen, opleidingsinstituten, een ziekenhuis en andere grootstedelijke functies. Uitstekend bereikbaar per auto, fiets, metro, trein en tram. Wibaut aan de Amstel is de laatste jaren al sterk aan het veranderen. Oude bedrijfsterreinen en gebouwen worden getransformeerd tot nieuwe woon- en werkgebieden, onderwijsinstellingen vestigen zich op kantoorlocaties, lege plekken krijgen een stedelijke invulling.

De veranderingen zijn zo groot en ingrijpend dat extra aandacht en regie noodzakelijk zijn. Het Amsterdamse gemeentebestuur en het bestuur van stadsdeel Oost hebben daarom in 2008 besloten tot een bestuurlijke coalitie.



Figuur 1. De ligging van het Eenhoorngebied in de Watergraafsmeer

De plannen voor de herontwikkeling van het Eenhoorngebied zijn niet nieuw. In 1997 werd voor het gebied een Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Als rijksbeleid gold het streven naar de ontwikkeling van een compacte stad. Tegen deze achtergrond werd er voor gekozen het Eenhoorngebied te ontwikkelen tot een hoogwaardig gemengd woonwerkgebied met een hoge dichtheid. Dit uitgangspunt is

in 2002 vastgelegd in de Structuurschets "Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer" en uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) dat op 8 september 2003 door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Oost - Watergraafsmeer is vastgesteld.

Op basis daarvan is het bestemmingsplan "De Eenhoorn" opgesteld dat door de stadsdeelraad op 31 januari 2005 is vastgesteld en door de provincie op 27 mei 2007 is goedgekeurd. Het plan is echter op 29 april 2008 door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd. Het bestemmingsplan, zo oordeelde de rechter, voldeed niet aan het bepaalde in artikel 7, derde lid, onder a, van het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Hoewel het nietig verklaren van het bestemmingsplan een grote tegenvaller was, bood het ook kansen. Onder leiding van de Supervisor Wibaut aan de Amstel is een nieuwe visie op het gebied geformuleerd en de mogelijkheden voor een meer duurzame ontwikkeling van het gebied onderzocht. Deze nieuwe visie op het gebied is vertaald in een stedenbouwkundig kader voor de herontwikkeling van het Eenhoorngebied. Dit Stedenbouwkundig Kader is in november 2009 vastgesteld door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Oost - Watergraafsmeer. De Wet Luchtkwaliteit die in 2007 is gewijzigd, geldt als toetsingskader voor het onderzoek luchtkwaliteit dat voor dit bestemmingsplan is uitgevoerd.



Figuur 2. Het Eenhoorngebied met bestaande (in rood) en nieuw te ontwikkelen locaties

Het Eenhoorngebied bestaat uit een ontwikkelingsdeel en een deel waar ontwikkelingen reeds in gang zijn gezet en die conserverend worden vastgelegd. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het plangebied Eenhoorn I waarbinnen zich de meeste conserverende delen bevinden. Voor het gedeelte waar de ontwikkelingen nog in gang moeten worden gezet, wordt het bestemmingsplan Eenhoorn II opgesteld. Het Eenhoorngebied is planologisch-juridisch gesplitst in "Eenhoorn I" en "Eenhoorn II". De

begrenzing van de beide gebieden volgt de historische begrenzing van de vigerende bestemmingsplannen (zie paragraaf 2.3 Geldend planologisch kader). De begrenzing is slechts op een punt aangepast, zodat deze niet door een nieuw te ontwikkelen bouwblok loopt.

Eenhoorn I bestaat uit een stedelijke rand van bedrijven en woongebouwen langs de Wibautstraat, de Gooiseweg en de Kamerlingh Onneslaan. In het gebied bevinden zich (studenten)woningen, bedrijfsruimten en horeca. (zie ook hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader).

1.2 Leeswijzer

Het bestemmingsplan De Eenhoorn I bestaat uit de verbeelding (plankaart) en planregels met de daarbij behorende toelichting. Op de verbeelding is de beoogde bestemming in het plangebied weergegeven. Deze bestemming is gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de stadsdeelraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) en de onderbouwing bij de bestemmingsplanregeling.

In de hoofdstukken 2 en 3 van deze toelichting worden respectievelijk het plankader en het algemeen beleidskader weergegeven. In hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader volgt een beschrijving van het ruimtelijke en stedenbouwkundige kader. In de hoofdstukken 6 tot en met 16 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid, en in hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid tot slot op de maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dat laatste hoofdstuk zal een beschrijving worden gegeven van de uitkomsten van het overleg met de artikel 3.1.1 Bro-instanties. Daarnaast wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving van het plangebied

Eenhoorn I ligt in Amsterdam, binnen het stadsdeel Oost. Het plangebied wordt globaal als volgt begrensd:

- aan de westkant door de Wibautstraat;
- aan de noordzijde door de Ringdijk;
- aan de oostzijde door de boerderij De Vergulden Eenhoorn, de George Westinghousestraat en het Pieter Nieuwlandcollege;
- aan de zuidoostkant door de Kamerlingh Onneslaan en
- aan de zuidzijde door de Gooiseweg.

Eenhoorn I is een gemengd gebied zowel wat betreft functie als bebouwing. Aan de randen van het gebied bevinden zich langs de Wibautstraat en de Gooiseweg hoge gebouwen met voornamelijk kantoren. Langs de Wibautstraat staat een woongebouw (het Louise Wenthuis) dat in 1963 is gebouwd, dit telt zeven bouwlagen. Tussen de James Wattstraat en de Kamerlingh Onneslaan bevinden zich het Europahuis en het voormalige Casa400 gebouw.

Aan de Eerste Ringdijkstraat is in 2006 studentenhuisvesting met 324 woningen opgeleverd. Op de begane grond is ruimte voor kleine winkels, horeca en bedrijven. Onder het gebouw ligt een parkeergarage. De bouwvergunning is destijds verleend met toepassing van artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Op de hoek van de Eerste Ringdijkstraat en de Stephensonstraat staat, sinds mei 2010, een nieuw gebouw voor hotel Casa400. Het gebouw heeft 150 permanente hotelkamers en 382 studentenkamers. Deze studentenkamers worden in de zomermaanden gebruikt als hotelkamers. Voor de bouw van het hotel is op basis van het bestemmingsplan uit 2005, vóór de vernietiging, een bouwvergunning verleend.

Langs de Ringdijk, oostelijk van hotel Casa400, is Bouwinvest eind 2010 gestart met de bouw van 179 woningen, voornamelijk vrije sector huurappartementen en sociale huurwoningen. Onder een gemeenschappelijk binnenterrein komt een half verdiepte parkeergarage. Voor dit kavel is, in 2010, een projectbesluit voor de oprichting van appartementen, commerciële ruimten en een parkeerkelder genomen. Het projectbesluit is in dit bestemmingsplan opgenomen. De plankaart en regels behorende bij het projectbesluit volgen voor de eenduidigheid van het geheel de systematiek van de overige delen van het bestemmingsplan.

Achter de hoge rand ligt een lager middengebied. In dit middengedeelte van het Eenhoorngebied zijn diverse kantoren en bedrijven gevestigd zoals onder andere het gebouw van de politie (stalling voertuigen, wasstraat, gevonden voorwerpen).

2.2 Geschiedenis van het plangebied

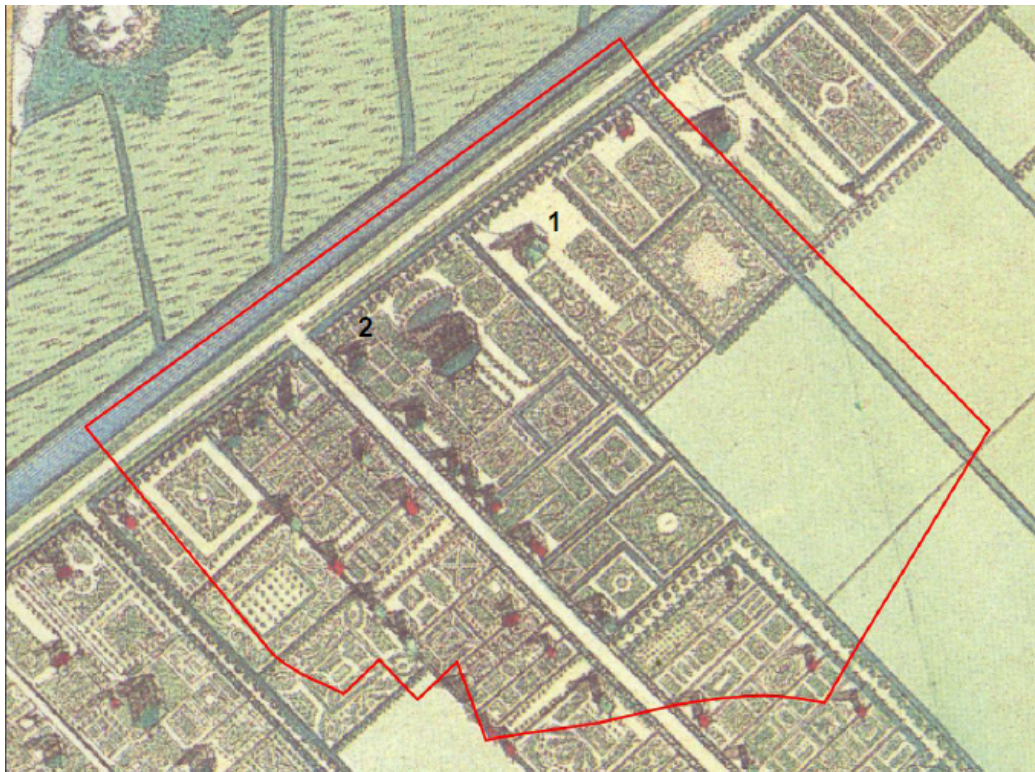
Het plangebied De Eenhoorn bevindt zich in het voormalige Diemermeer dat rond 1200 is ontstaan na een doorbraak van de Diemerzeedijk. Later vergrootte het Diemermeer zich tot het Watergraafsmeer. Graft, dat gracht betekent, verwijst naar de open verbinding tussen de Zuiderzee en de Amstel. Omdat de watermassa zich telkens uitbreidde en een bedreiging voor de omgeving werd, kreeg Amsterdam in 1624 toestemming om het meer te omdijken en droog te malen. Voor de inpoldering werd in 1628 de Ringvaart gegraven.

In de polder werden twee haaks op elkaar staande hoofdwegen aangelegd, de Middel Wech en de Kruis Wech, en werd een rechthoek van tochtsloten gegraven die naar de twee zijden afwaterden op de ringvaart. Door kleinere slootjes werd de polder in 60 kavels van circa 9 hectare gedeeld. Het ruimtelijke ontwerp weerspiegelt de 17^{de} eeuwse vormgevingsidealen van een overzichtelijke en evenwichtige ordening. Deze verkaveling is in de 20^{ste} eeuwse inrichting van de Watergraafsmeer bewaard gebleven.



Figuur 1. Het Diemermeer op de kaart van J.J. Beeldsnijderuit 1575

In de 17^{de} en 18^{de} eeuw ontwikkelde de Watergraafsmeer zich tot een gebied waar buitenhuizen (zoals De Vergulden Eenhoorn en 't Roode Hart), plezier- en moestuinen gevestigd waren. Vanwege de economische bloei en de internationale welvaart nam de vraag naar agrarische producten toe. Hierdoor werd de directe omgeving van Amsterdam van steeds groter belang voor de groentevoorziening. De groenten konden direct naar Amsterdam verscheept worden. Schuiten vertrokken vanaf de Schulpbrug (over de Ringsloot, nu Weespertrekvaart) en voerden tot aan de Amstelbrug.



Figuur 2. Het Eenhoorngebied (Eenhoorn I en Eenhoorn II) geprojecteerd op de kaart van Pieter Van den Berghe uit 1719, met de singels en siertuinen langs de Ringdijk en Schagerlaan (haaks gelegen op de Ringdijk); 1. De Vergulden Eenhoorn, 2. 't Roode Hart.

Tijdens de Franse overheersing aan het begin van de 19^{de} eeuw zijn bijna alle buitenplaatsen in de Watergraafsmeer vanwege de economische teruggang afgebroken. De grond werd opnieuw verkaveld en als bouwgrond verkocht. Langs de Ringdijk en de Schagerlaan werd van het beschikbare puin onder meer bebouwing opgericht.

In de 20^{ste} eeuw breidde de stad zich naar het zuiden toe uit en kwam in het plangebied een verstedelijkingsproces op gang. Verkavelingssloten werden gedempt en het terrein werd opgehoogd. In het zuidelijke deel van het plangebied werd in 1939 het Prins Bernhardpark aangelegd en werd het nieuwe Amstelstation geopend.

Het gebied vormde een niet onbelangrijk onderdeel van het AUP, vooral als entree van de stad vanaf de nieuw aan te leggen Gooiseweg die middels twee rotondes aansluiting gaf op de geprojecteerde Wibautstraat (richting centrum) en Mr. Treublaan (richting zuid). In 1952 werd het partiële uitbreidingsplan Eenhoorn vastgesteld dat voorzag in gemengd woon-/werkgebied: deze duplexwoningen aan de Rudolf Dieselstraat vormen daarin nog slechts een reminiscentie van de enigszins 'statig' gedachte wijk in het AUP 1935. Deze wijziging in 1952 was het gevolg van de ingrijpende herziening die nodig was voor het noordwestelijke gedeelte van het in 1939 in het kader van het AUP van kracht geworden uitbreidingsplan Watergraafsmeer. Gewijzigde verkeerstechnische oplossingen voor de ontsluiting van het plangebied rond het Amstelstation en voor de afwikkeling van de inmiddels als kruisingsvrije snelweg geprojecteerde Gooiseweg, deden het reeds in 1933 ontworpen verkeerscircuit ter hoogte van de Kamerlingh Onnesweg sneuvelen. Daardoor raakte dit gedeelte van het uitbreidingsplan Watergraafsmeer zijn logische en door Van Eesteren fraai ontworpen stedenbouwkundige ruggengraat kwijt. Om de belangrijke verbinding tussen Transvaalbuurt en (zuidelijke) Watergraafsmeer alsnog tot stand te brengen werd in 1959 de Nobelweg in het verlengde van de Schalk Burgerstraat als verkeersas doorgetrokken naar de Maxwellstraat, parallel aan de Gooiseweg. Mede daarom is het noordwestelijke

gedeelte langs de Ringdijk aan weerszijden van de Nobelweg in twee afzonderlijke gebieden uiteengevallen. Het plangebied 'Eenhoorn' is er zodoende nogal verweesd bij komen te liggen.

Het karakter van het Eenhoorngebied is sinds enige tijd aan het veranderen. In stedenbouwkundig opzicht blijft de gesloten westelijke en zuidelijke randbebouwing intact vanwege de geluid afschermende werking. Door de toevoeging van de woonfunctie aan de groene Ringdijk en aan de Kamerlingh Onneslaan, de nieuwe vestiging van hotel Casa400 en de studentenwoningen krijgt het gebied meer een gemengde functie (zie hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader).

2.3 Geldend planologisch kader

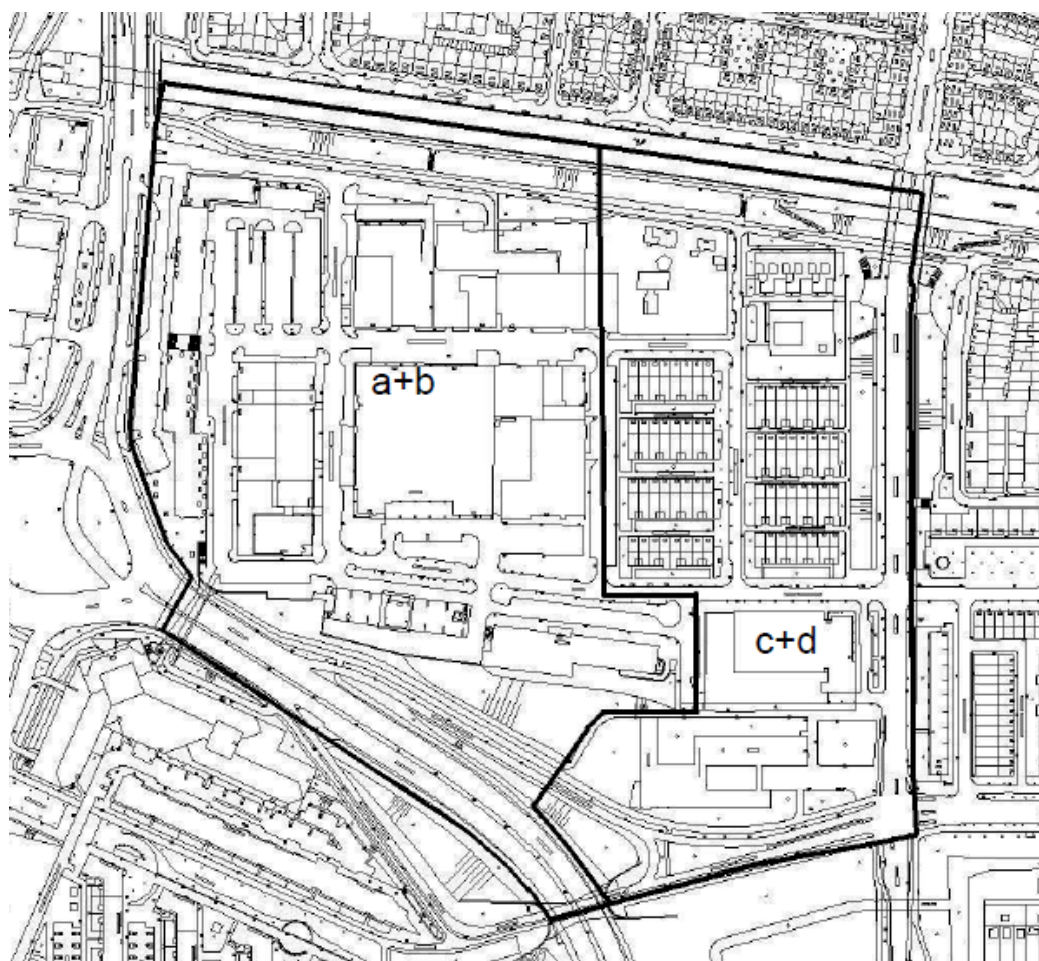
Om een aantal redenen is het gewenst en zelfs noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Eenhoorn I op te stellen, namelijk:

- het geldende bestemmingsplan is ouder dan tien jaar en moet, conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro), worden geactualiseerd;
- diverse bouwplannen, die zijn gerealiseerd door middel van een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), moeten in een passende bestemmingsregeling worden opgenomen;
- het projectbesluit voor het bouwveld aan de Ringdijk moet worden opgenomen in een bestemmingsplan;
- de nieuwe gewenste ontwikkelingen passen niet binnen het verouderde planologische regiem.

De vigerende bestemmingsplannen voor het gebied Eenhoorn I zijn:

- a. Uitbreidingsplan Eenhoorn II, vastgesteld in de gemeenteraad van 8 februari 1961 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van 27 maart 1962;
- b. Wijziging bebouwingsvoorschriften begrepen in het bestemmingsplan Eenhoorn II (Oost), vastgesteld op 23 juni 1971 door de gemeenteraad van Amsterdam en goedgekeurd op 7 december 1971 door Gedeputeerde Staten.

Op onderstaande figuur is aangegeven voor welke delen van het Eenhoorngebied welk bestemmingsplan geldt. Het voorliggende bestemmingsplan voor plangebied Eenhoorn I volgt in hoofdzaak de begrenzing van het gebied aangegeven met a+b. De begrenzing is slechts op een punt aangepast, zodat deze niet door een nieuw te ontwikkelen bouwblok loopt. Het gebied aangegeven met c+d valt binnen het bestemmingsplan Eenhoorn II.



Figuur 3. De vigerende bestemmingsplannen in het Eenhoorgebied

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en Herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1. of afdeling 3.3. van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie. De Crisis- en herstelwet is dan ook van toepassing.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De SVIR heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

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

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen. Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op de bescherming tegen overstromingen en het behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land.

In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het besluit geeft nadere regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. De projecten van rijksbelang waarop het besluit aanvankelijk slechts betrekking had, zijn: mainport Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee c.a.,

defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

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

Nationaal Milieubeleidsplan 4

In het Nationaal Milieubeleidsplan (2001) is onder andere beleid opgenomen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van het Nationale Milieubeleidsplan 4 zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn. In hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 1 november is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

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

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd. Dit bestemmingsplan past binnen een aantal van de beleidsdoelstellingen, zoals die met betrekking tot de netto toevoeging van 165.000 woningen in de periode tot 2040 die de provincie in de Metropoolregio Amsterdam nodig acht. Verder wordt in dit bestemmingsplan bijgedragen aan de doelstelling om meer ruimte te bieden aan de gedifferentieerde vraag naar woningen en het inzetten op meervoudig ruimtegebruik.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Van deze regels kan vervolgens op verzoek van de gemeente ontheffing worden verleend. De Verordening bevat uitdrukkelijk geen nieuw beleid. Met andere woorden: de beleidsdoelen zoals verwoord in het streekplan Noord-Holland Zuid (inclusief herzieningen) en het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord worden niet gewijzigd. Bij afwijking van de beleidsdoelen heeft de provincie de mogelijkheid om in te grijpen met een proactieve aanwijzing of met een inpassingplan.

Het bestemmingsplan Eenhoorn I is in overeenstemming met de verordening.

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

3.3 Regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk. Het bestemmingsplan Eenhoorn I draagt bij aan de doelstellingen van de Metropoolregio Amsterdam door binnen de stad te verdichten en woningen toe te voegen in de nabijheid van een openbaar vervoerknooppunt; de bestaande ruimte optimaal te benutten waardoor het buitengebied gespaard blijft en een menging van functies mogelijk te maken zodat een hoogwaardig woon- en leefmilieu wordt gecreëerd.

Plabeka

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e NoordMeugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.

De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkelt tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

Het bestemmingsplan Eenhoorn I maakt geen grootschalige kantoorontwikkelingen mogelijk waardoor het in overeenstemming is met de regionale afspraken.

Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (2004) is het beleidskader op het gebied van huisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. De ontwikkelingen (toevoeging van woningen) in het gebied Eenhoorn I leveren daaraan een bijdrage.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam"

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Dat biedt B&W tevens de gelegenheid regie te houden op de uitvoering van plannen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen, efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen, en ruimte voor waterberging.

In de visie wordt geconstateerd dat het stedelijk centrummilieu zich al lang niet meer beperkt tot de historische stad, maar zich uitrolt tot aan de ring A10. De ontwikkelingen die in het kader van Wibaut aan de Amstel worden gerealiseerd (zie ook hoofdstuk 1 Inleiding) waaronder het Eenhoorngebied (Eenhoorn I en Eenhoorn II), passen in de, in de Structuurvisie, geformuleerde opgave van transformatie en intensivering.

Kantorenstrategie Amsterdam

De kantorenstrategie Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011) geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen. In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe kantoorontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt"

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

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

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

In dit bestemmingsplan Eenhoorn I wordt de realisatie van een gemengd woon-werkmilieu mogelijk gemaakt en het voorziet daarmee in bovenstaande uitgangspunten.

Beleidsnotitie short stay

Op 11 februari 2009 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het short stay beleid van het college van Burgemeester en Wethouders. Ruimte bieden aan huisvesting voor expats en bescherming van de woningmarkt staan daarbij voorop. Het nieuwe beleid maakt het mogelijk voor eigenaren om woningen voor dit doel te onttrekken aan de woningvoorraad. Het aanbieden van dergelijke woonruimte is van belang voor de (inter-)nationale economische positie van Amsterdam. Eén van de beleidsuitgangspunten is dat het vergunningenstelsel voor short stay niet geldt voor nieuwbouwwoningen die na 1 januari 2008 worden opgeleverd. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan. In het voorliggende bestemmingsplan is daar waar de functie wonen is toegestaan eveneens short stay toegestaan.

Nota Hotelbeleid

In de Nota Hotelbeleid 2007-2010 (december 2007) is vastgelegd dat de gemeente Amsterdam de uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties in samenwerking met marktpartijen, stadsdelen en Stadsregio stimuleert. Om te voorkomen dat de Amsterdamse hotelmarkt nog verder uit balans raakt, zal de gemeente zich er op toeleggen dat vóór 2015 nog 4.500 aanvullende hotelkamers worden gerealiseerd. Hiertoe zijn, rekening houden met planuitval, vóór eind 2010 voor 7.200 hotelkamers plannen ontwikkeld op reeds bekende of op geheel nieuwe locaties. Naast de bekende potentiële locaties zijn vóór het einde van 2008 nog minimaal 50 nieuwe kansrijke locaties aangewezen. Gezien de bestaande plannen moet de aandacht zich met name richten op hotels in het driesterren en lagere segment, maar ook in het vier- en vijfsterren segment is nog aandacht nodig. In de hogere segmenten is met name behoefte aan nieuwe concepten als lifestylehotels, congreshotels en echte tophotels.

Het inmiddels gerealiseerde hotel Casa400 is in dit bestemmingsplan opgenomen en past binnen het hotelbeleid van de gemeente Amsterdam.

Amsterdams Geluidbeleid

De Nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid is door het college van B&W op 13 november 2007 vastgesteld.

In het Amsterdamse geluidbeleid is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt

vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Woningen met een dove gevel of een geluidwerende gevel dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. In hoofdstuk 7 Geluid wordt ingegaan op de geluidsaspecten in het plangebied.

Hoogbouwbeleid

Het hoogbouwbeleid is vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam". Het hoogbouwbeleid beoogt de centrale stad te betrekken bij de beoordeling of een hoogbouwplan verantwoord is. Dit gebeurt o.a. aan de hand van een Hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijk landschap in beeld zijn gebracht. De HER geeft tevens de mogelijkheid te zoeken naar aanpassingen en alternatieven die eventuele negatieve effecten wegnemen. De HER is als bijlage 25 aan deze Toelichting gevoegd.

Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving, en onder middelhoogbouw: gebouwen van 22,50 tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het UNESCO-gebied. Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Rondom het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone) is een zone van 2 km opgenomen. Hoogbouw is hier alleen toegestaan als onder meer is voldaan aan het zichtbaarheidscriterium (landschappelijke inpassing) zoals omschreven is bij de HER-procedure.

Hoewel het Eenhoorngebied nog net binnen de 2 km zone ligt, is het van belang op te merken dat - zoals in de structuurvisie staat omschreven - hoogbouw gezien vanaf zekere afstand geen relevant effect meer heeft. Een gebouw van ca 60 meter hoog is op een afstand van 2 km misschien wel zichtbaar, maar het heeft nauwelijks invloed op een bestaand stadsbeeld. Een goed voorbeeld daarvan is het zicht op de hoogbouw in de omgeving van het Amstelstation, gezien vanaf de Leidsestraat over de Prinsengracht. De Rembrandttoren is dan niet groter dan een grachtenpand. De bebouwing in het gebied Eenhoorn I is lager dan 60 meter waardoor effecten op het stadslandschap niet aan de orde zijn. Bovendien zijn er geen directe open zichtlijnen vanaf het UNESCO-gebied naar de hoogbouw in het Eenhoorngebied, waardoor het te verwachten is dat de bebouwing in zijn geheel achter de bestaande bebouwing verdwijnt.

Op bezonningsaspecten en windhinder wordt ingegaan in paragraaf 16.1 Bezonnings- en 16.2 Windhinder van hoofdstuk 16. In hoofdstuk Luchthavenindelingbesluit wordt het Luchthavenindelingbesluit (LIB) behandeld.

3.5 Stadsdeelbeleid

Structuurschets Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer

Op 28 januari 2002 heeft het stadsdeel Oost - Watergraafsmeer (sinds 2010 stadsdeel Oost) de structuurschets Mozaïekstad Oost/Watergraafsmeer vastgesteld. De structuurschets geeft een doorkijk tot 2030 en stelt zes kwaliteitspijlers centraal:

1. Versterking van de diversiteit en (ruimtelijke) verscheidenheid;
2. Versterking van de ruimtelijke identiteit van stadslandschappen en identiteitsdragers;
3. Versterking van de kwaliteit van de buitenruimte: van 'sober en doelmatig' naar 'duurzame kwaliteit';
4. Ruimte voor 'kwetsbaarheid': voorkomen dat sterke functies de zwakkere verdringen;
5. Een veilige en leefbare leefomgeving;
6. Duurzaamheid en dynamiek: de ruimte moet ook op langere termijn blijven functioneren.

De kwaliteitspijlers zijn uitgewerkt in stedenbouwkundige hoofduitgangspunten met bijbehorende structuurkaart. Het Eenhoorngebied wordt genoemd als een gebied waar herstructurering en

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

intensivering plaatsvindt om een gemengd stedelijk milieu te creëren. Door de functie wonen toe te voegen wordt tegemoet gekomen aan de woningbehoefte in het stadsdeel. De Vergulden Eenhoorn wordt als een belangrijke identiteitsdrager gezien en zal als zodanig benut worden. Hoofduitgangspunten met een betekenis voor het Eenhoorngebied zijn de volgende:

- 'Oost' bouwt voort op de bestaande stedenbouwkundige verkavelingstructuur;
- De relatief open bebouwing van 'de polder Watergraafsmeer' ondergaat een beheerste verstedelijking. Hiernaar worden de komende jaren studies verricht;
- Concentratie en intensivering van functies rond bestaande en nieuwe openbaar vervoersstations (Amstelstation, WTCW-station, Spaklerweg, Weesperplein en Wibautstraat);
- De bebouwing langs water is laag en loodrecht op de oever gericht. Zones direct langs het water blijven openbaar en moeten bijdragen aan recreatie.

Ruimtelijke Economische Structuurvisie

Het stadsdeel Oost - Watergraafsmeer (sinds 2010 stadsdeel Oost) heeft op 5 juli 2004 de Ruimtelijk Economische Structuurvisie (RES) vastgesteld. In de RES is beschreven wat de huidige kenmerken zijn van het stadsdeel, welke ontwikkelingskansen er liggen voor publieksgerichte voorzieningen (detailhandel, horeca en vermaak) en overige bedrijvigheid, gevolgd door een beschrijving op hoofdlijnen van de meest wenselijke ruimtelijke economische structuur voor Oost/Watergraafsmeer in 2010. Daarbij is een aanzet gegeven voor te treffen (fysieke) maatregelen die nodig zijn om een dergelijk resultaat te bereiken. Tot 2010 was de bestaande situatie, naast sociaal economische en ruimtelijke ontwikkelingen, een belangrijk aandachtspunt. De visie kan in de volgende drie kernpunten worden samengevat:

1. Behoud diversiteit aan vestigingsmilieus;
2. Uitbouwen en kwalitatieve verbetering voorzieningenclusters en werkgebieden;
3. Intensivering door menging van bij elkaar passende functies.

In het bestemmingsplan Eenhoorn I wordt de transformatie naar een gemengd woon-werkmilieu die al enige tijd aan de orde is, positief bestemd waarmee het bijdraagt aan de kernpunten van de RES.

Instellingsbesluit Wibaut aan de Amstel

Het instellingsbesluit is op 26 mei 2008 vastgesteld door de stadsdeelraad van het toenmalige Oost - Watergraafsmeer en op 25 juni 2008 door de gemeenteraad. Het instellingsbesluit voorziet in de oprichting van het 'projectbureau Wibaut aan de Amstel' om de gewenste ontwikkelingen voor het complete gebied Wibaut aan de Amstel een krachtige impuls en sturing te geven. Het instellingsbesluit bestaat uit de volgende onderdelen: de visie, het programma Amsteloevers, het programma Bereikbaarheid, Duurzaamheid & Luchtkwaliteit, een organisatievoorstel, de communicatiestrategie en het financieel kader. Voor het Eenhoorngebied is in het instellingsbesluit opgenomen dat hiervoor een plan wordt gemaakt met als doel een buurt te ontwikkelen met een duidelijke, groene identiteit. Met het instellingsbesluit wordt door het college van Burgemeester en Wethouders toegezegd de Raad een coalitiebesluit voor te leggen waarmee de bevoegdheidsverdeling tussen de centrale stad en het stadsdeel wordt geregeld, waaronder de overdracht van de financiële bevoegdheden. De gemeenteraad heeft op 20 mei 2009 met dit coalitiebesluit ingestemd.

Strategienota Wibaut aan de Amstel

De Strategienota (november 2009) bevat een inventarisatie van belangrijke aspecten en kenmerken van het projectgebied, een opsomming van geldende wetten en regels, een beschrijving van de gewenste sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkeling en een overzicht van de wijze waarop deze wordt gefinancierd. Daarnaast legt het Strategiebesluit vast hoe de toekomstige organisatie en communicatie van het project gaat verlopen. De Strategienota bevat de uitgangspunten en voorwaarden waaraan toekomstige plannen, projecten en programma's worden getoetst. Eén van de voorwaarden is dat voor de geleidelijke transformatie van het Eenhoorngebied een nieuw projectgericht bestemmingsplan nodig

is, aangezien het vigerende bestemmingsplan geen gepast middel is om deze aanpak te realiseren. Om aan deze voorwaarde te voldoen, is voor het plangebied met hoofdzakelijk ontwikkelingslocaties het bestemmingsplan Eenhoorn II opgesteld. Voor het meer conserverende deel is dit bestemmingsplan (Eenhoorn I) opgesteld. Het document 'De Ruimtelijke hoofdlijnen Wibaut aan de Amstel' vormt een bijlage bij het Strategiebesluit van Wibaut aan de Amstel.

Hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader

4.1 Inleiding

Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is het in 2009 vastgestelde Stedenbouwkundige Kader. Dit kader is een nadere uitwerking van het eerder vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor het gehele Eenhoorngebied. Het Stedenbouwkundige Kader beschrijft het plan om het Eenhoorngebied gefaseerd te transformeren in een woongebied met ruimte voor wonen, voorzieningen, groen en water.

Het SPvE deelt het Eenhoorngebied op in kavels die afzonderlijk van elkaar ontwikkeld kunnen worden en geeft op hoofdlijnen richting aan de gewenste ontwikkeling. Nadeel van deze benadering was dat elke individuele ontwikkelaar zich kon richten op zijn eigen kavel. Het risico bestond dat samenhang ontbrak. De vernietiging van het bestemmingsplan is aanleiding geweest om opnieuw naar de ontwikkelmogelijkheden van het gebied te kijken.

In een aantal workshopsessies is gezamenlijk met de ontwikkelende marktpartijen en architecten onder leiding van de supervisor van Wibaut aan de Amstel een nieuwe visie op het gebied geformuleerd. Het uitgangspunt van deze visie is het creëren van een stedelijke wand met gemengd programma, een ontspannen binnengebied met voornamelijk wonen en groene assen die de verbinding vormen van het gebied naar de groene . Deze visie is vervolgens met de overige vastgoedeigenaren in het gebied besproken en vertaald in het Stedenbouwkundige Kader.

Wijzigingen

Het stedenbouwkundige kader is zo veel mogelijk één op één overgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Er zijn echter ook wijzigingen. De reden voor deze wijzigingen zijn van stedenbouwkundige of programmatische aard.

1. De positionering van de centrale bouwblokken 2 en 3, 4, 6, 7 en 8 (zie figuur 1) is aangepast. De blokken zijn naar het zuidoosten verplaatst en verlengd om aan te sluiten bij de rooilijn van de bestaande studentenhuysvesting en om verschillende straatprofielen meer in evenwicht met elkaar te brengen. Dit heeft geresulteerd in een vergroting van het grondoppervlak met 263 m² bruto vloeroppervlak (bvo).
2. Op de locatie van bouwveld 9 en 10 was in het stedenbouwkundige kader de sloop van het oude Casa 400 gebouw opgenomen. Op 8 mei heeft de stadsdeelraad een alternatief plan voor bouwveld 9 en 10 goedgekeurd. Dit plan gaat uit van het behoud van de oude Casa 400. Achter het bestaande gebouw komt een nieuwe toren van 21 bouwlagen. Dit bouwplan is opgenomen in dit bestemmingsplan. Op de kaartjes in deze toelichting zijn nog de oude bouwvelden uit het stedenbouwkundige kader afgebeeld.



Figuur 1. Verhouding nieuwe ontwikkeling (blok I, II en III en 2 t/m 10) en te behouden elementen

Behoud

Zoals in hoofdstuk 2 Plankader is aangegeven, is het Eenhoorn I gebied geheel verkaveld en bebouwd. De behoefte aan intensivering en functiemenging betekent dat verschillende functies uit het gebied verdwijnen en nieuwe erbij zullen komen. De locaties waar binnen de looptijd van dit bestemmingsplan geen ontwikkelingen voorzien zijn, zijn als te behouden locaties opgenomen in het stedenbouwkundige kader. De herontwikkelingsmogelijkheden beperken zich hiermee tot een deel van de locaties in het gebied. Het grootste deel van het gebied is conserverend in dit bestemmingsplan opgenomen. In onderstaande afbeelding zijn de te behouden kvls in rood aangegeven.



Figuur 2. Bestaande (in rood) en nieuw te ontwikkelen locaties in het Eenhoorngebied.

De te behouden elementen betreffen de gebouwen aan de Wibautstraat (Louise Wenhuis, kantoorgebouwen), het kantoor van de Alliantie, het Europahuis aan de Gooiseweg, het oude Casa gebouw (staat op bovenstaande kaart nog niet als zodanig afgebeeld), het gebouw van de politie regio Amsterdam-Amstelland, het nieuwe gebouw van hotel Casa400 en de woongebouwen aan de Ringdijk die op grond van het projectbesluit zijn gebouwd.

De bestemming van de te behouden elementen is conform het huidige gebruik opgenomen. In de plint van de kantoren aan de James Wattstraat en in het Europahuis is een gemengde bestemming toegevoegd om flexibiliteit te bieden in het toekomstige gebruik. Dit geldt ook voor de garageboxen bij het Louise Wenhuis. Hier wordt het mogelijk gemaakt deze als bedrijfsruimten te gebruiken. Voor bestaande en te behouden delen worden gedetailleerde eindbestemmingen toegepast, zodat de huidige situatie wordt vastgelegd. Op de overige locaties is herontwikkeling conform het stedenbouwkundige kader mogelijk. De ontwikkelmogelijkheden voor deze locaties zijn als uitwerkingsplicht opgenomen. Een uitwerkingsplicht is een procedure, waarbij de bestemming van dat bepaalde gebiedsdeel nog nader moet worden uitgewerkt volgens de in het bestemmingsplan genoemde uitwerkingsregels.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Ontwikkeling

Herontwikkeling in het Eenhoorn I gebied is mogelijk conform het stedenbouwkundige kader. Uitgangspunten hierbij zijn:

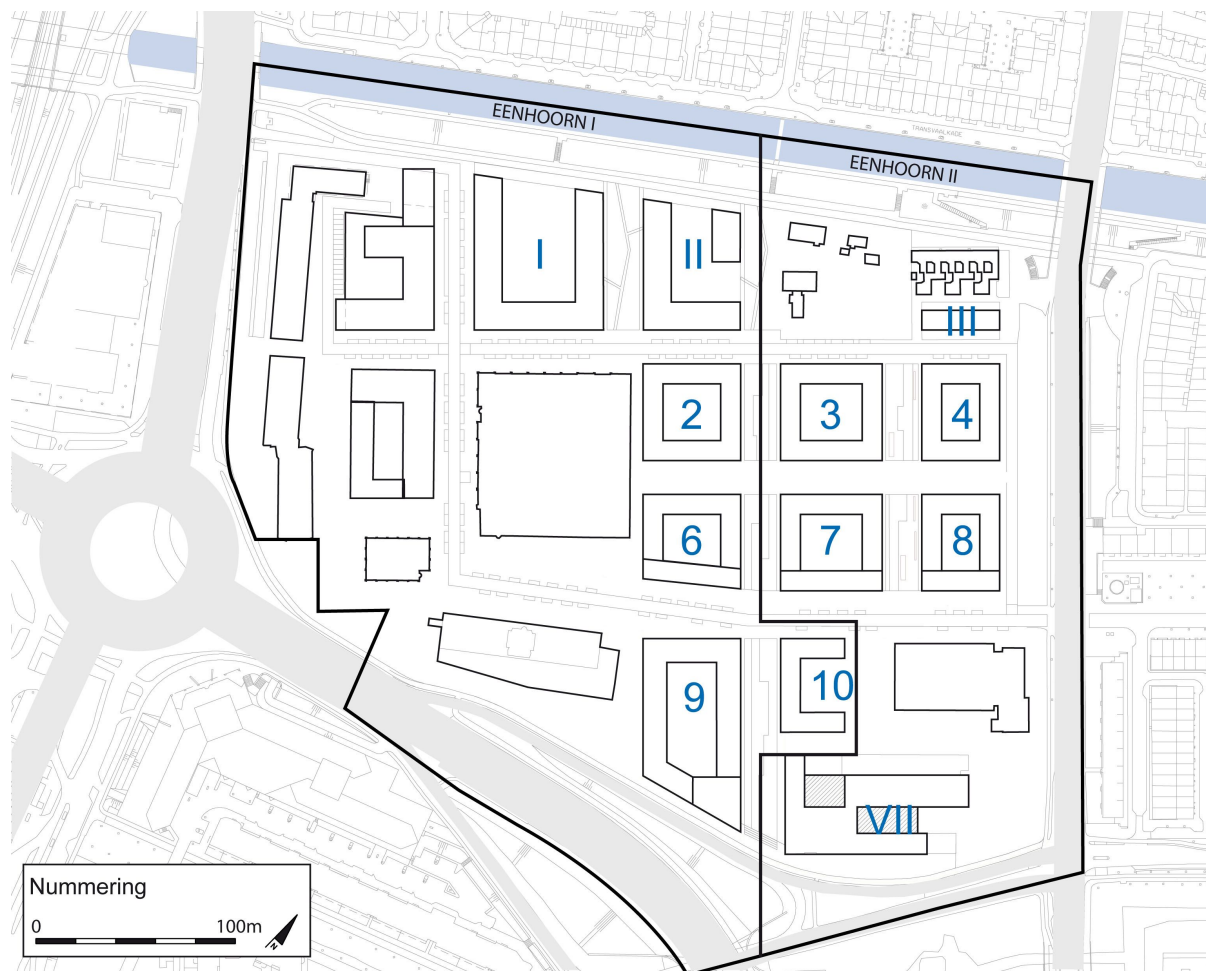
- stedelijke rand met hogere bebouwing in hogere dichtheden en menging van functies;

- ontspannen binnen gebied gericht op wonen in de geest van de Watergraafsmeer;
- faseerbaar plan: het plan houdt rekening met de bestaande bebouwing en infrastructuur t.b.v. faseerbaarheid in uitvoering;
- toevoegen van groen: noord/zuid gerichte groene assen die het gebied verbinden met de Ringdijk.

De entree voor autoverkeer van het gebied blijft net als in de huidige situatie via de Nobelweg en de Wibautstraat. De James Wattstraat en de Eerste Ringdijkstraat vormen de hoofdontsluiting van het gebied. Twee buurtstraten verbinden de verschillende bouwvelden met de hoofdontsluiting. Dwars hierop zijn groene assen gepland, mogelijk voorzien van een waterelement, die het gebied verbinden met de groene Ringdijk. Twee hiervan zijn nieuw, de derde bestaat al in de vorm van het talud van de Nobelweg.

In het stedenbouwkundig kader zijn de afzonderlijke bouwvelden aangegeven als eenvormige gesloten bouwblokken. Dit is een schematische weergave van de gewenste stedenbouwkundige ontwikkeling. Binnen elk bouwblok is een grote mate van vrijheid mogelijk in vorm en uitvoering van het bouwblok, mits dit binnen de kaders blijft.

Op de kaart hieronder zijn de bouwvelden aangegeven waar ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Voor de bouwvelden 2 en 6 geldt een uitwerkingsplicht. Voor de kavels 9 en 10 is door de stadsdeelraad een gewijzigd bouwplan goedgekeurd. Besloten is dat de oude Casa blijft bestaan en nieuwbouw ten zuidoosten van de Casa wordt gerealiseerd. In verband met verkeerslawaaï vanwege de Gooiseweg is in de regels opgenomen dat woningen uitsluitend kunnen worden gerealiseerd indien ze zijn voorzien van een dove gevel en een geluidluwe zijde.



Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

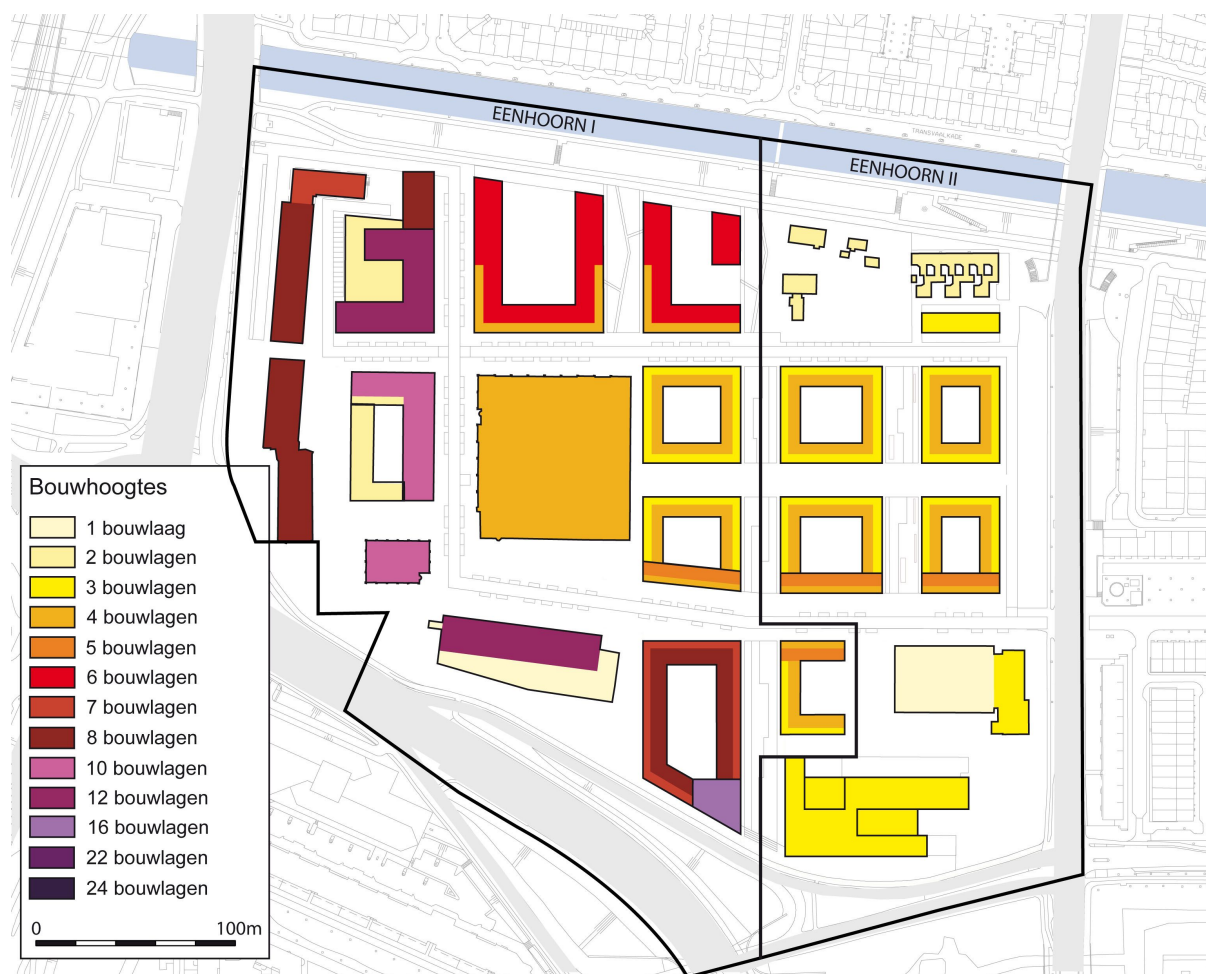
Figuur 3. Verdeling van de nieuwe ontwikkelingen over de bestemmingsplangebieden Eenhoorn I en II.

De bereikbaarheid van het gebied met het openbaar vervoer is goed. Het Eenhoorngebied ligt in de directe nabijheid van het Amstelstation waar alle vormen van openbaar vervoer te vinden zijn. Een tweede metrohalte (Wibautstraat) ligt eveneens op korte afstand. Bushaltes zijn aan de Wibautstraat te vinden en op korte afstand, aan de Nobelweg.

Voor het langzaamverkeer is het gebied vanaf de Ringdijk als prachtige wandel- en fietsroute uitstekend bereikbaar. In de toekomst is het gewenst dat het langzaam verkeer een betere en directe verbinding krijgt met het Prins Bernardplein en het Amstelstation. Nu is de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers problematisch. Deze oplossing ligt echter buiten de grenzen van dit bestemmingsplan. Het tunneltje naar het Eenhoorn I gebied biedt nu een alternatief.

Bouwhoogtes

De bouwhoogten van de bouwvelden I en II zijn in het Stedenbouwkundige Kader ten opzichte van de bouwhoogten uit het SPvE nagenoeg ongewijzigd. De bouwhoogten van de bouwvelden 2 en 6 zijn aanzienlijk verlaagd ten opzichte van hetgeen in het SPvE was opgenomen. Door deze verlagingen ontstaat een meer ontspannen binnengebied wat beter aansluit bij de maatvoering van het stratenpatroon en de omliggende buurten van de Watergraafsmeer. In bouwveld 9 is een hoogte accent opgenomen, in de zichtlijn vanaf de Gooiseweg. Dit hoogteaccent is ook in het nieuwe plan voor bouwveld 9 behouden. De bouwhoogte is echter vergroot naar 21 lagen. In onderstaande kaart zijn de maximale bouwhoogtes in bouwlagen aangegeven. In dit bestemmingsplan zijn de bouwhoogtes in meters in de bouwregels vastgelegd.



Figuur 4. Bouwhoogtes

4.2.1 Programma en functies

Doel van het stedenbouwkundig kader is transformatie van het Eenhoorngebied, naar een meer gemengde woonwijk. Daarom ligt bij de functies de nadruk op woningbouw. Menging van functies vindt plaats in de stedelijke rand (voornamelijk bestaande functies) en langs de hoofdontsluiting. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen om in de plinten functies als detailhandel, kleinschalige bedrijven en kantoren en horeca te realiseren. Deze voorzieningen zijn voor het functioneren van een gemengd gebied waar de functie wonen wordt toegevoegd wenselijk en brengen de nodige levendigheid op straat.



Figuur 5. Functiekaart

Wonen

Het totale woonprogramma voor het gehele Eenhoorngebied telt circa 70.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Dit is exclusief de al ontwikkelde locaties (studentenwoningen en hotel Casa400) en de ontwikkelingen die mogelijk zijn door middel van het projectbesluit. Uitgangspunt voor de herontwikkeling van het totale Eenhoorngebied is het streven van minimaal 30% sociale huur en 70% marktwoningen. In onderstaande tabel is het woonprogramma weergegeven. Ten aanzien van de gemiddelde woningoppervlakte is een aanname gedaan. Deze oppervlakte ligt niet vast en is voor het nieuwbouwprogramma pas zeker wanneer het bouwplan is uitgewerkt. Daarom wordt in de bouwregels van dit bestemmingsplan het maximaal aantal vierkante meters vastgelegd.

Reeds ontwikkeld of in ontwikkeling						
	Verdeling in woningtypes in m2			Verdeling in woningtypes in # woningen		
	Totaal wonen	sociale huur	markt	studenten	Totaal wonen	studenten
nieuwbouw CASA	12.675	6.338		12.675	369	369
studentenwoningen	10.865	10.865		10.865	325	325
bouwweld I&II	19.322	1.932	17.390	0	176	159
Totaal	42.862	19.135	17.390	23.540	870	694
Nieuwbouw						
	Verdeling in woningtypes in m2			studenten	Verdeling in woningtypes in # woningen ^{**}	
	Totaal wonen	sociale huur	markt		sociale huur	markt
bouwweld III	1.170	0	1.170	0	0	8
bouwweld 2	5.600	560	5.040	0	39	35
bouwweld 3	6.320	1.896	4.424	0	44	31
bouwweld 4	5.360	1.608	3.752	0	37	26
bouwweld 6	6.104	610	5.494	0	42	38
bouwweld 7	6.830	2.049	4.781	0	47	33
bouwweld 8	5.750	1.725	4.025	0	40	28
bouwweld 9	23.078	0	23.078	0	159	159
bouwweld 10	3.717	1.115	2.602	0	26	18
Totaal	62.760	9.564	53.195	0	435	367
Percentage	100%	15%	85%		100%	84%
Percentage incl. reeds ontwikkeld prog.	100%	35%	86%		100%	55%
* 1 onzelfstandige studentenwoning in Casa 400 telt mee als 1/2 sociale huurwoning, conform Amsterdams beleid						
** aanname gemiddelde woningoppervlakte 145m2 BVO						

Tabel 1. Programma stedenbouwkundig kader: woningbouwprogramma in het Eenhoorngebied

Werken en voorzieningen

Voor de gemengde functies langs de hoofdontsluitingsroute zijn geen minima en maxima aan het aantal vierkante meters gesteld. Het is aan de toekomstige ontwikkelaar om te bepalen of hier voornamelijk woningbouw of ook andere functies worden gerealiseerd. Een uitzondering hierop is de beperking ten aanzien van detailhandel. Het maximum vloeroppervlakte hiervan is 300 m² per vestiging om zo de realisatie van een supermarkt te voorkomen. De reden is dat in het plangebied geen ruimte is voor de nodige parkeervoorzieningen en er gestreefd wordt naar een autoluwe wijk waarbinnen verkeersaantrekkende voorzieningen niet op hun plaats zijn. Een buurtwinkel wordt hiermee wel mogelijk gemaakt. Verder worden in het plangebied geen ontwikkelingen van nieuwe kantoren mogelijk gemaakt.

Reeds ontwikkeld of in ontwikkeling		
Gemengd programma in m2 bvo*		
nieuwbouw CASA	8.773	congresruimte, hotel, restaurant
studentenwoningen	1.385	bedrijfsruimte
bouwweld I en II	1.900	bedrijfsruimte en kantoren
Totaal	12.058	
Nieuwbouw		
Gemengd programma in m2 bvo*		
bouwwelden	5.000	detailhandel, horeca, bedrijfsruimte
Totaal	5.000	

* inschatting van het maximale aantal vierkante meters. Dit aantal is niet voorgeschreven.

Tabel 2. Programma stedenbouwkundig kader: nieuwbouw en reeds ontwikkeld

4.2.2 Openbare ruimte

De gehele openbare ruimte binnen de plangebieden Eenhoorn I en Eenhoorn II wordt heringericht. De aanleg van de openbare ruimte wordt gefaseerd, volgend op de bouwplanontwikkeling, uitgevoerd. Om de eenheid in de twee gebieden te behouden zijn er twee standaard profielen ontwikkeld. Eén voor de hoofdontsluiting en één voor de buurtstraten. Op basis van deze twee profielen wordt per fase het ontwerp voor de openbare ruimte uitgewerkt. Op eenzelfde wijze zal ook voor de groene assen per fase het ontwerp uitgewerkt worden.

Ontsluiting

Een essentieel uitgangspunt is de bestaande infrastructuur. In de bestaande situatie vallen de (30 km/u) wegen veelal samen met de blokvormige structuren zoals die karakteristiek zijn voor grote delen van de Watergraafsmeer. Daarmee verandert er in dat patroon in feite niets ten opzichte van de bestaande structuur. De entree voor autoverkeer van het gebied blijft net als in de huidige situatie via de Nobelweg en de Wibautstraat. De James Wattstraat en de Eerste Ringdijkstraat vormen de hoofdontsluiting van het gebied. Twee buurtstraten verbinden de verschillende bouwvelden met de hoofdontsluiting. Dwars hierop zijn groene assen gepland die de plangebieden verbinden met de groene Ringdijk.



Figuur 6. Verkeersstructuur

Parkeren

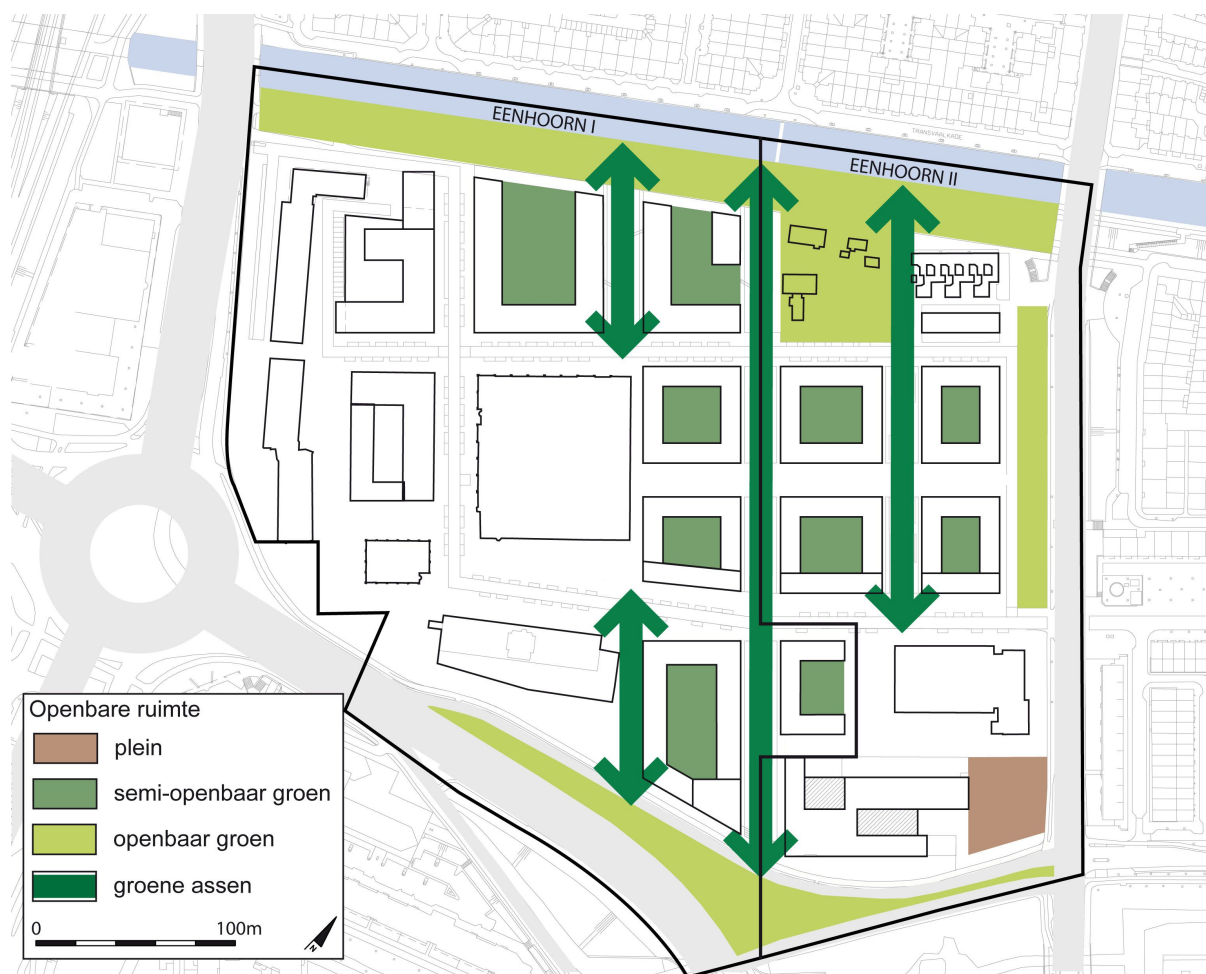
Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

De parkeervoorzieningen voor de bewoners in het gehele Eenhoorngedied wordt uitsluitend in pandig gerealiseerd. Parkeergarages mogen halfverdiept of op maaiveld onder dek gerealiseerd worden. Onder dek wil zeggen dat het parkeren uit het zicht dient plaats te vinden. Het bezoekers parkeren zal wel in de openbare ruimte plaatsvinden. Voor de appartementen geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per woning, voor sociale huurwoningen een norm van maximaal 0,5 parkeerplaats per woning en 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers. Voor studentenwoningen geldt een parkeernorm van maximaal 0,09. In de openbare ruimte van het totale Eenhoorngedied wordt ruimte gereserveerd voor 185 parkeerplaatsen. Voor de bedrijven en kantoren moet worden gerekend met een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo. Zo wordt een autoluwe woonwijk gecreëerd conform het beleid dat gericht is op het ontmoedigen van het autogebruik.

Reeds ontwikkeld of in ontwikkeling	totaal aantal parkeerplaatsen gebouwd	bezoekers parkeren maaiveld
nieuwbouw CASA	123	18
studentenwoningen	30	33
bouwweld I&II	210	18
Totaal	363	69
Nieuwbouw		
	totaal maximaal aantal parkeerplaatsen gebouwd	bezoekers parkeren maaiveld
bouwwelden	367	43
Totaal	367	112

Groen

Het grastalud en de beplanting aan de Ringvaart aan de noordzijde van het gebied blijven behouden. Aan de zuidzijde van het Eenhoorngedied is nu een groene strook tussen de Gooiseweg en de huidige gebouwen. Bouwweld 9 steekt hier straks doorheen. Toevoegingen van groen vinden plaats langs de nieuwe groene assen. Deze groene assen verbinden het gebied met de Ringdijk. Woningen aan deze assen worden via de voordeuren aan deze groene zone ontsloten. Eén van de assen wordt mogelijk voorzien van een waterelement. Verder worden in de straten nieuwe bomen geplant.



Figuur 7. Groenstructuur

Water en hemelwaterafvoer

De voorkeur ligt bij een zichtbaar hemelwaterafvoersysteem zonder hemelwaterriool. De wens is om ter plekke van de nieuwbouwontwikkelingen een duurzaam, robuust en onderhoudsarm hemelwaterafvoersysteem aan te leggen, bijvoorbeeld door het hemelwaterriool op te heffen en te vervangen door hemelwaterafvoer over maaiveld. Hierbij wateren de oostwest straten (Stephensonstraat, de autovrije straat en de James Wattstraat) af op de centrale groene as.

De nieuwe bebouwing op de kavels moet bijdragen aan een duurzaam watersysteem. Dit kan door water langer vast te houden, vertraagd af te voeren, of op een gewenste plek af te wateren op het openbare hemelwaterafvoersysteem.

De bestaande waterinlaat vanuit de Ringvaart blijft in gebruik. Het water moet getransporteerd worden richting het huidige oppervlaktewater bij de Intratuin. Bij Waternet bestaat de wens om de capaciteit van de inlaat te vergroten.

Hoofdstuk 5 MER /mer-beoordeling

5.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

Eenzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken.

De verplichting een MER op te stellen is van kracht sinds 1 september 1987 en is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag in Amsterdam, moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken. In het Besluit MER, in het bijzonder in de zogenoemde C- en D-lijsten, is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

5.2 Beleid, wet- en regelgeving

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

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

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

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage 1994 en voldoet aan de vermelde drempelwaarden en de aangewezen besluiten.

Het Besluit m.e.r. 1994 maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen.

In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten:

1. De kenmerken van de activiteit.

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

5.3 Resultaten MER /mer-beoordeling

In verband met de beoogde ontwikkeling van het project 'Wibaut aan de Amstel', bestaande uit de gebieden Oosteramstel en Amstelpoort, waar onderhavige bestemmingsplangebied een onderdeel van is, is een beoordelingsnotitie milieu-effectrapportage (m.e.r.) opgesteld (zie bijlage 5 Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort, IngenieursBureau Amsterdam, maart 2010). In de Aanmeldingsnotitie voor beoordeling m.e.r.-plicht Oosteramstel en Amstelpoort wordt geconcludeerd dat een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. De wijziging van het besluit m.e.r. per 1 april 2011 heeft geen gevolgen voor deze conclusie.

In mei 2010 is de m.e.r.-beoordeling in het kader van het projectbesluit Bouwveld I en II Eenhoorngebied in procedure gebracht. Dit projectbesluit, dat inmiddels onherroepelijk is geworden, was het eerste ruimtelijk plan als bedoeld in het Besluit milieu-effectrapportage in deze ruimtelijke ontwikkelingen.

Het gebied bestaat uit grootschalige infrastructuur zoals de Wibautstraat en de Gooiseweg, en projecten zoals Amstelcampus en de Parooldriehoek. Doel van de mer-beoordeling is om informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van de plannen van het project 'Wibaut aan de Amstel' in hun samenhang te verzamelen, te interpreteren en te presenteren, zodat het bevoegd gezag een oordeel kan geven over de noodzaak van een m.e.r.-procedure. In de mer-beoordeling zijn diverse ruimtelijk relevante milieuaspecten onderzocht, zoals verkeer, luchtkwaliteit, externe veiligheid etc.

In de mer-beoordeling is een samenvatting alsmede een conclusie opgenomen over de belangrijkste bevindingen uit de beoordelingsnotitie. Het accent bij de m.e.r.-beoordeling licht op de thema's luchtkwaliteit en geluid. De gevolgen van de plannen op de luchtkwaliteit en voor geluid hangen samen met het wegverkeer. Bij de m.e.r.-beoordeling is rekening gehouden met cumulatie van effecten. Bij de m.e.r.-beoordeling zijn geen knelpunten geconstateerd.

Ingenieursbureau Amsterdam heeft in opdracht van Projectbureau Oost de MER-beoordeling uit 2010 geactualiseerd (zie bijlage 6). De conclusie is dat er nog steeds geen aanleiding is om een MER te maken. Als gevolg van een afname van het programma zijn de milieueffecten van de optelsom van projecten immers eerder kleiner dan groter. Ook wijzigingen in regelgeving geven geen aanleiding alsnog een MER te maken.

5.4 Conclusie

Op basis van de aanmeldingsnotitie, de (geactualiseerde) onderliggende onderzoeken en de geactualiseerde notitie is de conclusie dat er geen sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu". Een MER hoeft niet opgesteld te worden. De stadsdeelraad heeft op 21 september 2010 deze conclusie overgenomen. Na het totstandkomen van de beoordelingsnotitie is een aantal onderzoeken geactualiseerd waarvan de conclusie eveneens luidt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn geconstateerd.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

Amsterdam wil tot de top van Europese vestigingslocaties behoren. Gebiedsontwikkeling van kantoor- en bedrijvenlocaties is erop gericht om een aantrekkelijke internationale vestigingslocatie te worden en te blijven. Daarvoor moet de stad niet alleen kwantitatief en kwalitatief voldoende werklocaties kunnen aanbieden, maar ook bereikbare werklocaties. Bij ieder plan moeten afwegingen worden gemaakt. Daarbij wordt gezocht naar een evenwicht tussen milieu (luchtkwaliteit), gezondheid en economie met aandacht voor de kwaliteit van de werkomgeving. Speerpunten van het mobiliteitsbeleid zijn onder andere de doorstroming, het tegengaan van niet-noodzakelijk autoverkeer, parkeerbeleid en investeringen in regionaal openbaar vervoer. Om de luchtkwaliteit te verbeteren wordt vastgehouden aan het idee van een compacte stad en concentratie van autoverkeer op hoofdwegen.

6.2 Beleid, wet- en regelgeving

6.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. En op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden.

De SVIR vervangt (het grootste deel van) de Nota Mobiliteit (2009). De volgende beleidsdoelen van de Nota blijven van kracht:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische ontwikkeling;
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Dit bestemmingsplan past binnen de beleidsdoelen van het Rijk als onderdeel van een reeks ontwikkelingen in het kader van het project Wibaut aan de Amstel.

6.2.2 Regionaal beleid Stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam is sinds 2004 het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering.

Uitvoeringsprogramma Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Uitvoeringsprogramma (2009) richt zich op acties en maatregelen om doelen uit het Regionaal Verkeer & Vervoerplan te realiseren. In de nabijheid van het Eenhoorn I gebied ligt het Amstelstation waarvan de ontwikkeling en van de omgeving wordt benoemd onder speerpunt B: Regionaal openbaar vervoer.

6.2.3 Gemeentelijk beleid

Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008)

Het locatiebeleid Amsterdam heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt. Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 en overige relevante beleidsnota's.

Parkeerbeleid

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad, terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Volgens het locatiebeleid (zie hierboven), vastgesteld in april 2008 zijn de parkeernormen voor kantoren en bedrijven: 1 parkeerplaats per 250 m² brutovloeroppervlak (bvo) op A-locaties en 1 parkeerplaats per 125 m² bvo op B-locaties. Op grond van het locatiebeleid is het mogelijk om in bepaalde gevallen van deze normen te kunnen afwijken. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS stations. B-locaties zijn te vinden in de directe omgeving van ringlijn/metrostations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk. Voor het Eenhoorngebied zijn, vanwege de nabijheid van het Amstelstation, de normen zoals bij een A-locatie gehanteerd. Voor bedrijven en kantoren kantoor betekent dat dat gerekend wordt met een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo. Het aantal parkeerplaatsen voor voorzieningen is, conform het parkeerbeleid, 1 parkeerplaats per 125m² bvo.

Voor de studentenhuysvesting heeft het Dagelijkse Bestuur van Stadsdeel Oost op 5 juli 2005 ingestemd met het aanpassen van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van studenten. Hierbij is een parkeernorm aangehouden van 0,09 per woning. In de parkeerverordening van het stadsdeel wordt opgenomen dat nieuwe ontwikkelingen uit het vergunningengebied worden gehaald. Bewoners hebben hiermee geen recht op een parkeervoorziening op straat. En het beleid van het stadsdeel gaat uit van het principe dat als men over een parkeerplaats kan beschikken (bijvoorbeeld in een parkeergarage) er geen vergunning op straat wordt verstrekt.

Parkeerbalans

Om de schaarse ruimte efficiënt te benutten en het (niet-noodzakelijke) autoverkeer terug te dringen, is een parkeerbalans een onmisbaar instrument om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen te berekenen en daarmee de hoeveelheid parkeerplaatsen in een gebied zo optimaal mogelijk te bepalen. Aanbevolen wordt om een parkeerbalans op te stellen bij plannen waar meerdere niet-woonfuncties zijn voorzien. Voor het projectgebied Wibaut aan de Amstel is een parkeerbalans opgesteld (zie paragraaf

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

6.3).

Programma Milieu en Mobiliteit

Het Programma Milieu en Mobiliteit richt zich op het hoogst haalbare ten aanzien van Milieu en Mobiliteit in de afzonderlijke projecten van Wibaut aan de Amstel. Het programma is gericht op drie belangrijke speerpunten, te weten Leefbaarheid, Gezondheid en Duurzaamheid. Het eerste speerpunt richt zich vooral op het in goede banen leiden van de mobiliteit, ten behoeve van de leefbaarheid en veiligheid in het gebied. In het gebied is er naast de auto en fiets een ruim aanbod van modaliteiten. Daar waar het fietsgebruik in Amsterdam in de laatste jaren is toegenomen ten koste van de auto laat het Wibaut aan de Amstel gebied een ander beeld zien. Bewoners en bezoekers kiezen eerder voor het openbaar vervoer dan de fiets, vanwege de goede OV-bereikbaarheid van het gebied. Opvallend is verder het hogere autogebruik ten opzichte van het Amsterdamse gemiddelde. Om het autogebruik terug te dringen ten gunste van de fiets wordt letterlijk meer ruimte aan de fiets gegeven en door het bieden van goede stallingsmogelijkheden. Voor de langere termijn wordt onderzocht of in het Eenhoorngebied een fietsbrug over de Ringvaart haalbaar is.

6.3 Resultaten onderzoeken

Verkeer

Het Eenhoorn I gebied maakt onderdeel uit van het projectgebied Wibaut aan de Amstel. De deelprojecten zijn allemaal aan elkaar verbonden door de Wibautas. Om de verkeerskundige consequenties van het toevoegen van programma aan een stedelijk gebied in beeld te krijgen is een verkeersonderzoek verricht (verkeersonderzoek Wibaut aan de Amstel, fase II, Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, augustus 2010). Het onderzoek is als bijlage 7 bij het plan gevoegd.

Voor de verkeersstudie is een verkeersmodel gebouwd op basis van het Amsterdamse verkeersmodel GenMod (General Model). Het GenMod model is voor het gebied rondom de Wibautstraat lokaal verfijnd en gekalibreerd op recente telineformatie (2008). Dit model wordt het 'Wibaut aan de Amstel model' genoemd (WADA model). Met beide zijn verkeersprognoses gemaakt voor 2015 en 2022, met en zonder de plannen van Wibaut aan de Amstel.

Bij het verkeerskundig onderzoek zijn o.a. verkeersprognoses opgesteld en analyses van de kruispunten verricht en is de verkeersproductie van de plannen van Wibaut aan de Amstel in 2015 en 2022 onderzocht. Daarnaast is het gehele verkeersnetwerk van het projectgebied op kruispunten geanalyseerd. Deze analyse laat zien waar de toekomstige knelpunten en mogelijkheden om deze op te lossen, in het netwerk zitten. Verder is in verband met de corridorfunctie Wibautstraat onder meer bezien welke verkeerseffecten de projecten binnen Wibaut aan de Amstel op het hoofdnet auto hebben, mede in relatie tot de corridorfunctie van de Wibautas.

In het lokale model (WADA model) is tussen de autonome situatie en de plansituatie 2022 respectievelijk een groei van 16%, 42% en 31% voor auto, OV en fiets te zien. Kijkend naar de 2008 situatie groeit de totale mobiliteit van en naar het studiegebied met 24%, het aandeel autoverkeer daarin neemt echter met 4% af ten gunste van een toename van het OV gebruik. Er is dus een verschuiving in de totale mobiliteit in dit gebied van auto naar OV.

Uit het onderzoek komen een aantal aspecten naar voren die van belang zijn voor de ontwikkeling van het Eenhoorn I gebied. Zo is de oversteekbaarheid van de voetgangers op het Prins Bernhardplein een punt van aandacht bij de verdere uitwerking van het pleinontwerp.

Parkeren

Voor het gehele Eenhoorngebied is een parkeerbalans opgesteld om de toekomstige behoefte aan

parkeerplaatsen in beeld te brengen (Parkeerbalans Wibautas. Trajan, juli 2010). Zie bijlage 8. De maatgevende periode is overdag doordeweeks. Onder invloed van de woningbouwontwikkelingen verandert de parkeerbehoefte richting de doordeweekse avonden en de zaterdag. De behoefte wordt opgevangen door toevoeging van capaciteit in parkeergarages. De veranderingen in het gebied hebben tot gevolg dat er met name wat betreft de bedrijvigheid minder parkeerbehoefte ontstaat. De totale parkeerbehoefte, dus niet alleen van bewoners en bedrijvigheid in het plangebied, maar ook door toename van bezoekers als gevolg van nieuwe voorzieningen in de nabijheid van het plangebied, zal het grootste zijn op zaterdag. Dit wordt in het onderzoek als maatgevende periode gezien. Voor het Eenhoorn I gebied stijgt als gevolg van de ontwikkelingen de parkeerdruk tot 83 procent voor de maatgevende periode (zaterdagmiddag) in 2020. Dit is een acceptabel percentage voor een woon/werkgebied.

6.4 Conclusie

Uit de onderzoeken komt naar voren dat de bereikbaarheid van het gebied voldoende blijft gewaarborgd, de doorstroming van verkeer is acceptabel en de wachttijden voor langzaam verkeer zijn aanvaardbaar. De ontwikkeling van het Eenhoorn I gebied heeft geen invloed op de beschrijvende waarde van het verkeersmodel op de Wibautas of de Nobelweg (waar de uitgangen van het gebied op uitkomen). Het Prins Bernardplein is in zijn geheel regelbaar. Er blijft voldoende capaciteit voor de afwikkeling van het verkeer. De verbindingen Wibautstraat - Gooiseweg v.v. hebben eveneens voldoende capaciteit. De verbindingen van en naar de Treublaan en Julianalaan vertonen een acceptabele verkeersafwikkeling. De parkeerdruk in het Eenhoorn I gebied verandert door de toevoeging van de woonfunctie. Het bestemmingsplan voorziet echter in de mogelijkheid bij de woonblokken gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren waarmee de behoefte wordt opgevangen. Hiermee wordt aangesloten op het stadsdeelbeleid voor parkeren.

Tenslotte zij opgemerkt dat steeds het LocMod het uitgangspunt voor de berekeningen is geweest, op die plaatsen waar volgens het GenMod meer verkeer verwerkt zou moeten worden, is in een robuustheidsanalyse de doorstroming berekend aan de hand van het GenMod. Ook in dit 'worst-case' scenario blijkt de doorstroming aanvaardbaar.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai door middel van zonering.

Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

7.2 Beleid, wet- en regelgeving

Wet geluidhinder

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de (gewijzigde) Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

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

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

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

Swung - 1

Op 1 april 2012 treedt naar verwachting een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten

(rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

7.2.1 Hogere waarden

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

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

Beleid Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder

In november 2007 heeft college van B&W van de gemeente Amsterdam het beleid vastgesteld op grond waarvan hogere waarden worden beoordeeld en vastgesteld. Hierin is onder andere opgenomen dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde dienen te krijgen. Aan deze stille zijde kunnen dan bij voorkeur de verblijfsruimten zoals woon- en slaapkamers worden gerealiseerd. Woningen die gerealiseerd worden met een zogenaamde 'dove' gevel dienen altijd een stille zijde te krijgen, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

7.3 Resultaten onderzoeken

Voor het Eenhoorngebied zijn verschillende geluidsonderzoeken verricht. Deze zijn als bijlagen 9, 10 en 11 aan deze toelichting gevoegd. De geplande geluidgevoelige bestemmingen worden door geluid belast afkomstig van de Nobelweg/Schalk Burgerstraat, de Gooiseweg, de Wibautstraat en het spoortraject Amsterdam Centraal – Amsterdam Duivendrecht. Het plan is niet gelegen binnen een zone volgens de Wet geluidhinder van een industrieterrein of binnen de 20 Ke-zone (Miegtuiglawaaai) zoals deze in de SVIR is vastgesteld.

Uit voorgaande, indicatieve onderzoeken is gebleken dat vanwege het wegverkeerslawaaai, afkomstig van de Gooiseweg, de kans op de noodzaak van een of meerdere dove gevels aanwezig is. Daarnaast zijn de vanuit het gemeentelijke geluidbeleid voorgeschreven stille zijden een zeer belangrijk aandachtspunt.

In het rapport van februari 2012 worden de wettelijk kaders en de berekeningsresultaten van de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeers- en spoorweglawaaai gepresenteerd. Tevens is onderzocht waar eventueel dove gevels noodzakelijk zijn. Uit de berekeningsresultaten is gebleken dat als gevolg van wegverkeerslawaaai de voorkeursgrenswaarde (hoogst toelaatbare waarde) en op een aantal plaatsen ook de maximale ontheffingswaarden vanwege de Gooiseweg worden overschreden. De voorkeursgrenswaarde (hoogst toelaatbare waarde) voor spoorweglawaaai wordt nergens overschreden.

De insteek van het bestemmingsplan is dat op het gebied van gebouwfasering een hoge mate van flexibiliteit gewenst is. Om die reden zijn kavels, vanaf de geluidbron gezien, met en zonder tussen gelegen bebouwing berekend en beoordeeld. Met tussengelegen bebouwing wordt bedoeld: een of meerdere van de ontwikkelkavels 2, 3, 4, 6, 7, 8 en het oude CASA-gebouw (zie voor de verdeling van de bouwblokken figuur 1 in paragraaf 4.2). De blokken 3, 4, 7 en 8 bevinden zich in het plangebied

Eenhoorn II.

Hogere waarden

Maatregelen aan de geluidbron, in het geluidoverdrachtsgebied of aan gebouwen kunnen grote bezwaren met zich meebrengen. Het is dan mogelijk om voor de geluidgevoelige functies een hogere waarde aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai. Hogere waarden worden aangevraagd voor de kavels 4 en 8 in verband met het wegverkeerslawaai van de Nobelweg. Deze kavels liggen in het bestemmingsplan Eenhoorn II.

Daar waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden dienen bij geluidgevoelige functies wel dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen te worden toegepast. Van overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is alleen sprake bij de blok 6. Dove gevels zijn voor dit blok noodzakelijk in de situatie dat er tussen de kavel en de geluidsbron (Gooiseweg) *geen* bebouwing aanwezig is. Het onderzoek is hierbij uitgegaan van de "worst case" scenario. Vanwege behoud van het oude Casa gebouw (aan de James Wattstraat 75) is er wel sprake van bebouwing tussen de geluidsbron en de nieuw te bouwen kavels. Door de aanwezigheid van tussengelegen bebouwing, wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden en is de verplichting van dove gevels niet van toepassing. Echter, vanwege de mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt om in het oude Casa gebouw een onderdoorgang te realiseren, is aanvullend onderzoek verricht naar de geluidbelastingen op de kavels 6, 7 en 8 en de gevolgen ten aanzien van aan te vragen hogere waarden, eventueel te realiseren stille zijden en dove gevels. Het onderzoek is als bijlage 10 aan deze toelichting gevoegd.

De onderzoeksresultaten geven aan dat enkel ter plaatse van de vierde verdieping van kavel 6 een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaatsvindt. De geluidbelasting bedraagt maximaal 49 dB Lden. Hiervoor kan een hogere waarde worden aangevraagd. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. Op kavel 6 rust de bestemming 'Wonen- Uit te werken'. Een hogere waardenbesluit wordt aangevraagd op het moment dat het uitwerkingsplan wordt vastgesteld. Beide zullen tegelijkertijd ter visie worden gelegd.

Kavel 9 en 10

Vanwege het positieve besluit van de stadsdeelraad op het bouwplan en behoud van het oude Casa gebouw ter plaatse van kavel 9 en 10 (zoals weergegeven in het stedenbouwkundige kader) is voor deze locatie een apart onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 11). De geluidsbelasting op de gevel is op veel plaatsen hoger dan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh. Hierdoor moet er voldaan worden aan het Hogere Grenswaarde Beleid van de gemeente Amsterdam. Daarnaast is de geluidsbelasting aan de zuid- en zuidwestzijde van dit nieuwbouwblok meestal hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. De betreffende woningen mogen alleen worden gebouwd als er sprake is van dove gevels. In de bestemmingsregels is hier een regeling voor opgenomen.

De vorm van de toren maakt dat er in het ontwerp oplossingen gezocht moeten worden om de luwe zijde te realiseren. Dit kan door het toepassen van bijvoorbeeld loggia's. Of dit haalbaar is voor alle woningen hangt sterk af van de technische uitvoering en positionering van de woningen binnen de toren. Het Eenhoorngebied is een binnenstedelijke locatie nabij openbaar vervoer en nabij uitvalswegen. Vanuit de compacte stad visie is dit bij uitstek een locatie voor verdichting. In het stedenbouwkundige kader is ervoor gekozen de woningbouw grotendeels te realiseren in het middengebied dat voor het geluid afgeschermd wordt door de hogere bebouwing langs de Gooiseweg en de Wibautstraat. Echter gezien de ligging nabij de uitvalswegen is het onvermijdelijk dat er ook op geluidsbelaste locaties gebouwd wordt. De wijziging van het bouwplan op bouwveld 9 met het behoud van de oude Casa en wijziging naar middensegment huurwoningen is vanuit duurzaamheid en vanuit de differentiatie op de woningmarkt zeer wenselijk. Deze kwaliteitsverbetering maakt de hoge geluidsbelasting en mogelijke afwijking van de luwe zijde acceptabel.

Cumulatie

Uit de berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidbelastingen afkomstig van verschillende geluidbronnen niet tot extra dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen leiden, dan de locaties die

vanuit de toets per geluidbron aan de Wet geluidhinder een dove gevel moeten hebben.

7.4 Conclusie

Voor de meeste woningen is een stille zijde al direct aanwezig als gevolg van carrévormige blokken of door afscherming door andere blokken. Daar waar voor een woning niet direct een stille zijde aanwezig is, kunnen balkons met gesloten balustraden worden ingezet, zo nodig voorzien van geluidabsorptie onder de balkonoverstekken. In de bestemmingsregels is voorgeschreven dat woningen niet zonder stille zijden gebouwd mogen worden. Verder is in dit bestemmingsplan opgenomen dat kan worden afgeweken van de verplichting om een dove gevel of een viesgevel te realiseren indien is aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeurswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder of de maximaal toelaatbare geluidswaarde overeenkomstig een in dit verband vastgestelde hogere waarde.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Beleid, wet- en regelgeving

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in onder meer de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet Milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Ook projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

Om versnippering van nibm-projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie artikel opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot een maximum van 1.000 meter). In het Besluit nibm is bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de nibm-regeling zouden kunnen vallen.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO_2 , jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM_{10}) van belang.

Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang,

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

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Het College van Burgemeester en wethouders heeft op 5 januari 2010 de *Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam* vastgesteld. Dit betekent dat nieuwe voorzieningen voor ouderen, kinderen of mensen met een kwetsbare gezondheid voortaan in Amsterdam niet meer langs drukke wegen worden gerealiseerd. Deze richtlijn geldt vooralsnog alleen voor ruimtelijke projecten die vallen onder de bevoegdheid van de centrale stad. Omdat het wenselijk is dat de centrale stad en de stadsdelen zoveel mogelijk vanuit hetzelfde beleidskader handelen, wordt bekeken of de werking van de richtlijn kan worden uitgebreid naar projecten die vallen onder de bevoegdheid van de stadsdelen. Het landelijk *Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit* heeft slechts betrekking op rijkswegen en provinciale wegen. De Amsterdamse richtlijn biedt gevoelige groepen ook langs drukke binnenstedelijke wegen extra bescherming tegen schadelijke effecten van luchtverontreiniging. Daarnaast hanteert Amsterdam in tegenstelling tot het landelijke besluit alleen een afstandscriterium, ongeacht de luchtkwaliteit. De richtlijn is alleen van toepassing op binnenstedelijke wegen als de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van een drukke weg ligt. Evenals het landelijke besluit heeft ook de Amsterdamse richtlijn alleen betrekking op nieuw te realiseren bestemmingen of functiewijzigingen van bestaande voorzieningen. In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen van gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt.

8.3 Resultaten onderzoeken

Voor het projectgebied Wibaut aan de Amstel, waar het Eenhoorngebied onderdeel van uitmaakt, is 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. (zie bijlage 12 bij deze Toelichting).

Binnen het projectgebied Wibaut aan de Amstel zullen tussen nu en 2020 verschillende ruimtelijke projecten worden gerealiseerd. Voor de afweging welke ruimtelijke projecten in samenhang bestudeerd worden in dit onderzoek, heeft artikel 5, de anti-cumulatiebepaling van de AMvB "niet in betekenende mate bijdragen" als kader gediend. Op basis van dit artikel is besloten alle ruimtelijke projecten in de directe omgeving van de Wibautstraat, die nog niet onherroepelijk zijn, in samenhang te bekijken. In het onderzoek wordt voor de beantwoording van de vraag of de realisatie van het geplande nieuwbouwprogramma in overeenstemming is met de Wet luchtkwaliteit 2007 onderzoek gedaan naar de vraag of het nieuwbouwprogramma op enig moment ten opzichte van de autonome situatie leidt tot een "in betekenende mate verslechtering" van de luchtkwaliteit binnen het studiegebied. Het onderzoek richt zich op de periode 2013 tot en met 2020.

In augustus 2010 en in oktober 2011 heeft IBA een actualisering gedaan op bovengenoemd onderzoek om de effecten van de toen gewijzigde emissiefactoren en achtergrondwaarden op de luchtkwaliteit in het projectgebied WADA te onderzoeken. Naar aanleiding van het beschikbaar komen van de "Verkeersstudie Wibaut aan de Amstel fase 2" (zie bijlage 7) zijn er nieuwe verkeersbeelden voor dit gebied voorhanden. Tevens zijn er door het RIVM in maart 2011 nieuwe achtergrondwaarden en emissiefactoren gepubliceerd voor de verschillende rekenjaren in de luchtkwaliteitsmodellen. Ten behoeve van het actueel houden van het luchtkwaliteitsonderzoek is het noodzakelijk om het effect van de nieuwe verkeerscijfers en het effect van gewijzigde emissiefactoren en de gewijzigde achtergrondwaarden op de luchtkwaliteit te onderzoeken. Het programma is om deze redenen in 2012 opnieuw getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit 2007 (zie bijlage 13).

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

Gebruikte rekenmodellen

De luchtkwaliteit in dit onderzoek is vastgesteld met behulp van het meest recente CAR II model. Voor het eerste onderzoek is de luchtkwaliteit vastgesteld met CAR II, versie 8.1 en de laatste actualisatie met versie 11.0. Met dit model is het mogelijk de effecten van verkeer of toename van verkeer op de luchtkwaliteit vast te stellen. Deze modelversie berekent de luchtkwaliteit op tienden van procenten nauwkeurig. De verkeerscijfers voor dit onderzoek zijn afkomstig uit de "Verkeersstudie Wibaut aan de Amstel fase 2" (zie bijlage 7).

Bij het berekenen van de luchtkwaliteit met het CAR II model wordt een wegtracé geïnclassificeerd naar CAR classificaties. Het gaat hier om omgevingskenmerken zoals de aanwezigheid van bomen, de breedte van de weg en de hoogte van de bebouwing.

De omgevingskenmerken zijn overgenomen uit het rapport "onderzoek Luchtkwaliteit Wibaut aan de Amstel Studie naar het effect van het bouwprogramma in relatie tot de Wet luchtkwaliteit 2007" d.d. 23 oktober 2009 van het IBA. Er zijn in de verkeersstudie 11 nieuwe wegtracés bijgekomen. Voor de CAR classificaties van deze 11 wegtracés wordt verwezen naar bijlage 1 (zie tabel 4) van het onderzoek. Voor een overzicht van de gehanteerde achtergrondwaarden en de emissiefactoren wordt verwezen naar bijlage 1 (zie tabel 5 tot en met 8).

Resultaten

Uit de rapporten blijkt dat de luchtkwaliteit tussen 2007 en 2015 sterk verbetert ondanks het geplande bouwprogramma Wibaut aan de Amstel. Verder blijkt dat in de periode 2008 tot en met 2015 de berekende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide steeds ver beneden de geldende grenswaarde ligt van 60 microgram per kubieke meter tussen 2008 en 2015 en 40 microgram per kubieke meter in het jaar 2015. Dit is in de situatie dat de bouwplannen worden gerealiseerd. De jaargemiddelde concentratie fijn stof, welke ook verbetert over de jaren, voldoet in 2008 reeds aan de grenswaarde van 2011 van 40 microgram per kubieke meter. Dit geldt ook voor het aantal overschrijdingsdagen. Deze ligt in 2008 reeds onder de gestelde norm voor 2011 van 35 dagen.

In het onderzoek stonden twee vragen centraal:

1. Is er sprake van overschrijding van in de wet gestelde normen?

Voor NO₂ wordt op geen enkel wegtracé de norm van 40 µg/m³ overschreden noch in de autonome ontwikkeling noch in de plansituatie. Voor PM₁₀ zijn er ook geen overschrijdingen van de normen noch in de autonome ontwikkeling noch in de plansituatie.

2. Draagt het programma in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit?

Volgens de Wet luchtkwaliteit 2007 wordt een verslechtering onder de 1,2 µg/m³ beschouwd als Niet In Betekende Mate. Uit tabel 1 (de berekening met de verkeerscijfers van 2015) en tabel 3 (de berekening met de verkeerscijfers van 2022) blijkt dat op geen van de onderzochte wegtracés de verslechtering groter is dan 1,2 µg/m³.

Voor de berekening met de verkeerscijfers van 2015 wordt het grootste verschil voor NO₂ gemeten op het Prins Bernardplein (doorsteek Wibautstraat en Gooiseweg), de verslechtering op dit wegtracé bedraagt 0,4 µg/m³. Voor PM₁₀ is de maximale verslechtering 0,1 µg/m³ op diverse wegtracés.

Voor de berekening met de verkeerscijfers van 2022 wordt het grootste verschil voor NO₂ gemeten op de Mauritskade (tussen Wibaut- en 's Gravesandestraat). De verslechtering op dit wegtracé bedraagt 0,4 µg/m³. Voor PM₁₀ is de maximale verslechtering 0,1 µg/m³ op diverse wegtracés.

Resultaten actualisatie ten opzichte van het vorige onderzoek (d.d. 18 oktober 2011)

Voor NO₂ zijn de hoogste verschillen zowel in het prognose jaar 2015 als 2020 te zien op wegtracé 20: Hugo de Vrieslaan. De verslechteringen bedragen daar respectievelijk 2,0 µg/m³ en 1,5 µg/m³. Op de

overige wegtracés liggen de verslechtingen tussen de $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en de $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Alleen in 2020 is er op wegtracé 2: Mauritskade een verbetering waar te nemen van $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De gewijzigde achtergrondwaarden liggen ten grondslag aan deze veranderingen (ze zijn hoger geworden). Ten opzichte van het vorige onderzoek geeft de actualisatie voor NO_2 in 2015 en 2020 een net iets ongunstiger beeld van de luchtkwaliteit.

Voor PM_{10} ligt het iets anders hier zien we ten opzichte van het vorig onderzoek verbeteringen. In 2015 bedraagt de hoogste verbetering $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ op diverse wegtracés. Op de overige wegtracés liggen de verbeteringen tussen de $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en de $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De gewijzigde achtergrondwaarden liggen ook hier ten grondslag aan deze veranderingen (ze zijn net iets lager geworden). Ten opzichte van het vorige onderzoek geeft de actualisatie voor PM_{10} een net iets gunstiger beeld van de luchtkwaliteit.

8.4 Conclusie

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan aan de wettelijke vereisten inzake luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen. In de bestemmingsregels is geborgd dat de uit te werken bestemming niet voor 2015 uitgewerkt zal worden, tenzij met een luchtkwaliteitsrapport wordt aangetoond dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als lpg en toxische gassen.

De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI, ministerie van VROM, 2004) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI, ministerie van VROM, 2004).

De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Ministerie van V&W, 2004).

Voor buisleidingen geldt het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Ministerie van I&M, 2011).

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten.

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen de invloedssfeer van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico zet de kans op een ongeval uit tegen het aantal mogelijke slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn.

Het GR kent een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde, vaak aangeduid met "1", geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans op een groep slachtoffers voor haar acceptabel is.

Het bevoegd gezag dient bij de (ruimtelijke) besluitvorming de hoogte van het groepsrisico's te verantwoorden. Voor transportgerelateerde risico's hoeft dit alleen als er sprake is van (significante) toename of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Er dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke basis een bepaald groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

Het bestuur van de veiligheidsregio/regionale brandweer dient in de gelegenheid te worden gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

In de verantwoording van het groepsrisico moeten samengevat de volgende punten worden behandeld:

- het groepsrisico;
- de bijdrage van de ontwikkeling aan het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico;
- de mogelijkheden voor de hulpverlening voor beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

9.2 Beleid, wet- en regelgeving

Besluit externe veiligheid Inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden, is vastgesteld om de risico's te beperken waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven (bijvoorbeeld LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken). Er wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR):

- het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven; het plaatsgebonden risico wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas;
- het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

De grenswaarde in nieuwe situaties is voor het plaatsgebonden risico ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het groepsrisico geldt als oriëntatiewaarde:

- 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort.

Verantwoording van het groepsrisico is noodzakelijk bij een bestemmingsplan. Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van risicobedrijven als bedoeld in het BEVI. Nadere analyse van externe veiligheidsrisico's als gevolg van risicobedrijven is daarom niet nodig.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en wegen opgenomen.

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is op basis van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen voor bestaande situaties 10^{-5} per jaar; de streefwaarde in nieuwe situaties is 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico of een toename van het groepsrisico een verantwoordingsplicht. De circulaire vermeldt dat vanaf een afstand van 200 meter van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Het ministerie werkt aan het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) worden voor dit Basisnet - in lijn met het Bevi - de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd. In het Btev zijn de externe veiligheidsafstanden opgenomen die moeten worden aangehouden tussen kwetsbare objecten (woningen, ziekenhuizen e.d.) en transportroutes over wegen, spoor en water die worden gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Het Btev zal voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, een verantwoording GR gaan verplichten. Deze verantwoording mag achterwege blijven indien:

- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

- het groepsrisico met niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Wel moet in alle gevallen binnen het invloedsgebied de mogelijkheden tot hulpverlening en zelfredzaamheid worden beschreven en moet de brandweer om advies worden gevraagd.

In het plangebied vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats via het spoor. Om deze reden is een onderzoek uitgevoerd. Zie paragraaf 9.3

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Met ingang van 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object bij een buisleiding wordt toegelaten, een grenswaarde van 10-6 per jaar in acht worden genomen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten, tevens het GR in het invloedsgebied van de buisleiding worden verantwoord.

Indien:

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% is, of
- het GR niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het GR bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10%

kan een deel van de verantwoording GR achterwege worden gelaten. Dat betreft specifiek artikel 12, eerste lid, onderdelen c t/m e van het Bevb waarin maatregelen ter beperking van het GR worden onderzocht.

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, stelt het bevoegd gezag het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid om in verband met het GR advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding.

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

In het plangebied bevinden zich geen buisleidingen.

Vuurwerkbesluit

Op 1 maart 2002 is het Vuurwerkbesluit in werking getreden. Het besluit vervangt het Vuurwerkbesluit wet milieugevaarlijke stoffen en het Reglement gevaarlijke stoffen. Het nieuwe besluit maakt onder meer onderscheid tussen consumenten- en professioneel vuurwerk, hanteert strikte veiligheidsafstanden voor vuurwerkbedrijven in relatie tot de bebouwde omgeving en stelt scherpere eisen aan de opslag van vuurwerk.

in het plangebied is geen sprake van opslag van vuurwerk.

9.3 Resultaten onderzoeken

Er is onderzoek gedaan naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter hoogte van het Eenhoorngebied in verband met de aanwezigheid van een spoortraject (Zie bijlage 14: Externe veiligheid spoor Amstelstation, AVIV, 9 april 2009 en GR spoor Amstelstation, AVIV, 3 juni 2010) waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg en/of via het water is niet aan de orde en is derhalve niet meegenomen in het onderzoek.

Plaatsgebonden risico

Uit het genoemde onderzoek blijkt dat het plaatsgebonden risico lager als gevolg van het vervoer per spoor lager is dan 10^{-6} per jaar en dus geen beperkingen oplegt aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Groepsrisico

In de huidige situatie is het groepsrisico nihil omdat er niet of nauwelijks gevaarlijke stoffen worden vervoerd over het spoortraject langs het Amstelstation. Voor de berekening van het mogelijke groepsrisico in de toekomst is uitgegaan van de meest recente vervoersprognoses van Prorail uit 2007.

In het onderzoek zijn twee scenario's uitgewerkt: een toekomstscenario's met en zonder Basisnet spoor. Begin juli 2010 is het Basisnet spoor vastgesteld. In deze situatie wordt uitgegaan van risicoarm samengestelde treinen, waardoor bij de *risicoberekeningen* het zogenaamde "warme BLEVE scenario" kan worden uitgesloten. Dit wil niet zeggen dat het scenario zich niet voor kan doen, het wordt alleen niet meegenomen in de berekeningen.

In de toekomstsituatie is een groepsrisico (GR) berekend van 0,16 maal de oriëntatiewaarde. De bijdrage van de totale toekomstige bebouwing van het Amstelstationgebied en het Eenhoorngebied samen is 0,03. Deze bijdrage is niet het gevolg van de ontwikkeling in het Eenhoorngebied. Het Eenhoorngebied is gelegen op meer dan 100 meter van het spoor. Daarnaast zullen in het Eenhoorngebied binnen 200 meter van het spoor geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. De huidige bebouwing is dus ook de toekomstige bebouwing. Het nieuwe bestemmingsplan voor het Eenhoorngebied maakt wel herontwikkeling mogelijk verder gelegen dan 200 meter van het spoor, maar dit heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.



Figuur 1. Globale ligging spoortraject

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

Effecten

Het groepsrisico gaat uit van de kans dat een incident zich voordoet. Echter, de effecten van ernstige ongevallen kunnen het plangebied en verdere omgeving bereiken. In het geval van een warme of koude BLEVE zijn er tot 600 meter van het plangebied effecten en tot 330 meter is er zelfs sprake van zware schade en secundaire branden. De maatregelen die het gevaar beperken en in overweging genomen kunnen worden, hebben betrekking op voorlichten en tijdig alarmeren van aanwezige personen en op constructieve en installatie technische voorzieningen aan gebouwen.

9.4 Conclusie

Het Eenhoorn I gebied bevindt zich voor een deel in het invloedsgebied van het spoortraject Muiderpoort-Duivendrecht. De afstand is echter meer dan 100 meter waardoor de invloed van het Eenhoorngebied op de risico's gering is. Het geprognosticeerde transport legt geen directe beperkingen op aan de voorziene ruimtelijk ontwikkelingen. Doordat er binnen 200 meter van het spoor geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt in het Eenhoorn I gebied draagt het plan niet bij aan verhoging van het groepsrisico.

Hoofdstuk 10 Milieuzonering

10.1 Algemeen

In het bestemmingsplan kan de afstand tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten worden vastgelegd. Het regelen van die afstand wordt ook wel milieuzonering genoemd. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving. Instrumenten van ruimtelijke ordening en milieu kunnen elkaar daarbij ondersteunen. Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen: het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen (en andere milieugevoelige objecten); het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

10.2 Beleid, wet- en regelgeving

Het voorliggende bestemmingsplan bevat een milieuzonering. Daarbij is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering', Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk van 2009' (VNG-publicatie). Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

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

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee VoorbeeldStaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'VoorbeeldStaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de 'VoorbeeldStaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'. De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' (SvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De SvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan.

Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de SvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de SvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij

functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de SvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden noodzakelijkerwijs alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk in pandig geschieden.

De toegepaste Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'

De bovengenoemde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de SvB 'functiemenging'. In de SvB 'functiemenging' zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Normstelling en beleid') in de categorisering opgenomen. Deze Staat is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende VoorbeeldStaat uit de VNG-publicatie. Op één punt is een andere werkwijze toegepast. In dit plan wordt namelijk alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Staat. In de SvB 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan (zie bijlage). De VoorbeeldStaat 'functiemenging' van de VNG-publicatie omvat alle denkbare hinderlijke functies waaronder, naast bedrijven, ook horeca, kantoren en dienstverlening. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke indeling van horeca-activiteiten, detailhandel en dienstverlening).

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden.

De SvB 'functiemenging' hanteert drie categorieën A, B en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B

Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan.

Categorie C

Bedrijfsactiviteiten uit categorie B waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Flexibiliteit

De SvB 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de SvB 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat in afwijking van de regels een dergelijk bedrijf toch, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de SvB 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B in plaats van A of categorie C in plaats van B). Om aan deze afwijkingsmogelijkheid mee te kunnen werken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-publicatie zijn afgestemd op een rustige woonwijk. Deze richtafstanden kunnen zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandstap worden verlaagd bij het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend. Verdere reducties zijn niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht.

10.3 Conclusie

De transformatie van het Eenhoorngebied zal leiden tot een gemengd woon/werkgebied. Er zal meer functiemenging zijn en het aantal woningen wordt groter. Verschillende kavels worden op pandniveau gemengd en daarnaast zijn er reeds enkele bedrijven in het gebied gevestigd. Bovendien ligt het Eenhoorngebied direct langs hoofdinfrastructuur (Gooiseweg en Wibautstraat). Het gebied kan op basis hiervan gerekend worden tot het omgevingstype gemengd gebied. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn alleen bedrijven in categorie A en B opgenomen die passen in het plangebied. De bestaande bedrijvigheid is conform de huidige situatie bestemd.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Woningwet en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemverontreiniging in het plangebied.

11.2 Beleid, wet- en regelgeving

Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk geregeld in de Wet bodembescherming (gewijzigd in 2006) en de bouwstoffen wetgeving (Besluit bodemkwaliteit, vastgesteld in 2008). De Wet bodembescherming is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in besluiten en circulaire's. De bouwstoffen wetgeving regelt de bescherming van de bodem bij de toepassing (hergebruik) van bouwstoffen en licht verontreinigde grond.

De Wet bodembescherming heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet die in 2009 in werking is getreden.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de plicht voor veroorzakers alles wat zij toegevoegd hebben aan verontreiniging te verwijderen;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

Met de gewijzigde wet zijn de saneringsverplichtingen voortaan gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen is meer flexibel geworden: het is niet altijd nodig de hele vervuiling aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak. De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. De vernieuwde wet houdt daarnaast rekening met de (im)mobiliteit van de verontreiniging. Voortaan wordt de bodem geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik, wordt de blootstelling en de verspreiding van de verontreiniging beperkt en worden de nodige beheersmaatregelen getroffen. Wanneer economische en maatschappelijke omstandigheden rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

Besluit Bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit is te voorkomen dat de bodem (grond en grondwater) en het oppervlaktewater verontreinigd worden door het gebruik van bouwstoffen, grond of baggerspecie. Daarnaast wordt gestreefd naar hergebruik van grondstoffen, zodat minder materiaal wordt gestort en minder nieuwe grondstoffen hoeven te worden gewonnen. Het Besluit vervangt het Bouwstoffenbesluit.

Besluit Uniforme Saneringen (BUS)

Op 14 februari 2006 is het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) in werking getreden. Deze landelijke uniforme regeling maakt het mogelijk eenvoudige saneringen in korte tijd af te ronden. Een sanering wordt via een standaard meldingsformulier aangemeld en binnen vijf weken kan gestart worden met saneren. Het gebruik van BUS is wel gebonden aan voorwaarden. De belangrijkste zijn:

- saneringen met open ontgravingen;

- in geval van mobiele verontreinigingen met minerale olieproducten worden alleen bewezen technieken gehanteerd;
- de oppervlakte van de locatie mag niet groter zijn dan 5.000 m²;
- er mag niet meer dan 500 m³ grond worden afgevoerd.

Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het beleidskader voor bodem van de gemeente Amsterdam is verwoord in het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB). Hierin is het functiegericht en kosteneffectief saneren opgenomen en zijn de regels ten aanzien van het omgaan met asbest in de bodem toegevoegd. Op landelijk niveau is het saneringsbeleid in beweging, waarbij duurzaam bodemgebruik meer centraal komt te staan. Het rijksbeleid voor bodemsanering is opgenomen in het AUB. De belangrijkste aspecten in het saneringsbeleid van de rijksoverheid en de gemeente Amsterdam zijn het functiegericht saneren, middels isolatie of door aanbrengen van een leeflaag met een minimale kwaliteit, en het saneren van mobiele verontreinigingen waarbij gebruik gemaakt kan worden van een stabiele eindsituatie te behalen binnen 30 jaar.

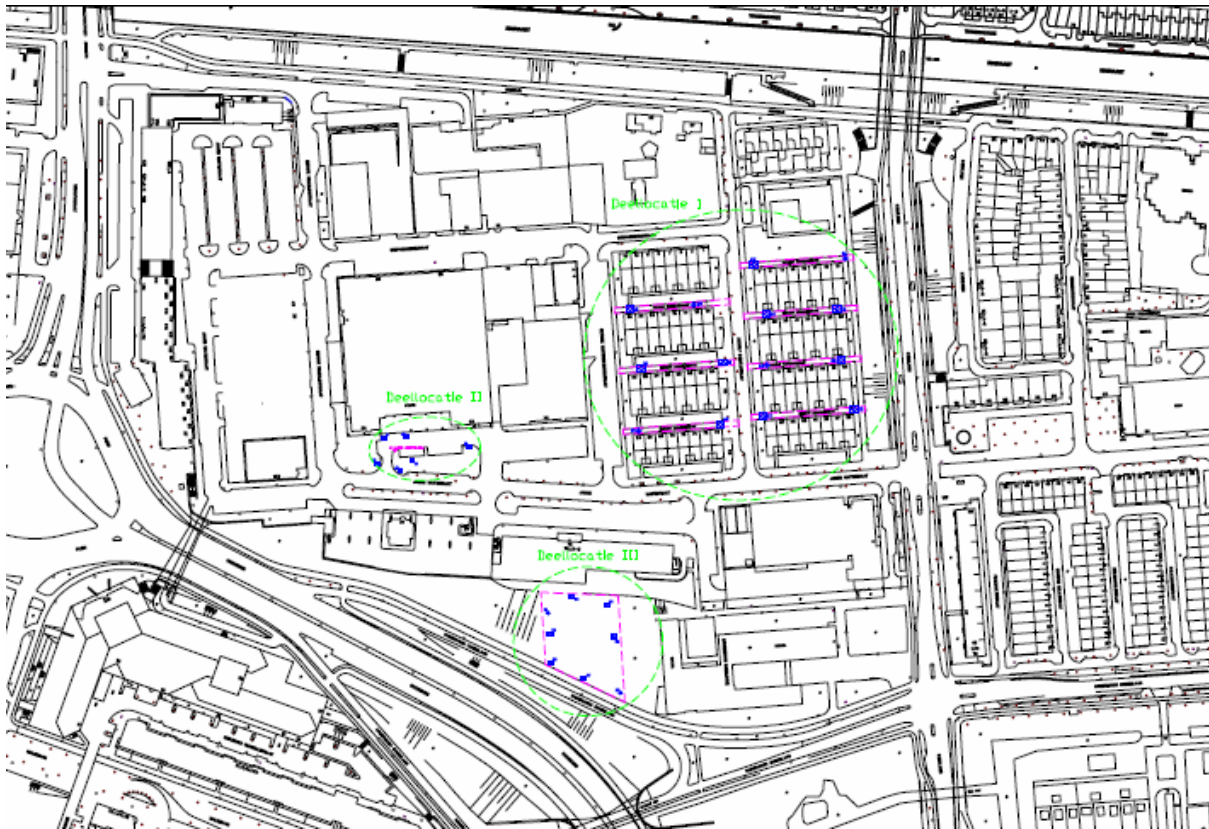
11.3 Resultaten onderzoeken

Een deel van het Eenhoorn I gebied zal worden herontwikkeld. In dit kader zijn in de afgelopen vijf jaar twee milieuhygiënische bodemonderzoeken uitgevoerd voor het gehele Eenhoorngebied (Zie bijlage 17 en 18: Milieuhygiënisch bodem- en verhardingsonderzoek plangebied 'De Eenhoorn' te Amsterdam. Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, 27 maart 2006; Milieuhygiënisch bodemonderzoek plangebied 'De Eenhoorn' te Amsterdam. Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV, 21 februari 2011). De aanleiding voor het tweede onderzoek (2011) zijn de resultaten van het onderzoek dat in 2006 is uitgevoerd en de gewijzigde plannen in het gebied.

De doelstelling van het onderzoek is:

- Het vaststellen van de algemene milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het verkrijgen van een indicatie over de hergebruikmogelijkheden ter plaatse van te graven waterpartijen in de Rudolf Dieselbuurt (deels in dit plangebied).
- Verkrijgen van een beter beeld over de aanwezigheid van asbest in grond in de James Wattstraat ter hoogte van het politiebureau.
- Het vaststellen van de algemene milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op een niet eerder onderzocht terreindeel ter plaatse van het noodgebouw van een school (niet in dit plangebied).

In het onderzoek onderscheid gemaakt in een aantal deellocaties (zie onderstaand figuur) waarvan deellocaties II en III binnen dit bestemmingsplan liggen.



Figuur 1. Deellocaties plangebieden Eenhoorn I en Eenhoorn II

In het onderzoek uit 2006 zijn de wegen onderzocht, evenals de locatie van het nieuwe hotel Casa 400. Geconstateerd werd dat de locatie ter plaatse van het hotel sterk verontreinigd was. Ten behoeve van de nieuwbouwwontwikkeling is een saneringsplan opgesteld. Ook in de grond onder de wegconstructie zijn op een tweetal plaatsen sterke verontreinigingen aangetoond (één boring ter plaatse van het oostelijk deel van de Ringvaart en één boring ter plaatse van het westelijk deel van de J. Wattstraat). Gezien het immobiele karakter van de verontreinigende componenten en de diepte waarop de verontreinigingen zijn aangetroffen, wordt aanvullend onderzoek niet direct noodzakelijk geacht.

Op basis van het onderzoek dat in 2011 is uitgevoerd, kan het volgende worden geconcludeerd:

Deellocatie II

In de drie onderzochte grondmengmonsters (2x sterk puinhoudende en 1x niet sterk puinhoudende grond) is geen asbest in gehalten boven de detectielimiet aangetoond.

Deellocatie III

In de sterk puinhoudende grond alsook in de niet sterk puinhoudende grond zijn in onderhavig onderzoek geen asbest in gehalten boven de detectielimiet aangetoond. De in eerder onderzoek (in 2006) aangetoonde sterke asbestverontreiniging is (waarschijnlijk) beperkt van omvang. Overwogen kan worden om ter plaatse een nader onderzoek asbest conform de NEN 5707 (met proefsleuven) uit te voeren nadat het terrein bouwrijp is gemaakt. De sterk sintelhoudende grond (boring 26, traject 1,5-2,0 m-mv) is sterk verontreinigd met barium, koper, lood, nikkel en zink en matig verontreinigd met kobalt. Het traject 2,0-2,5 m-mv uit boring 26 is waarschijnlijk matig of sterk verontreinigd met koper (van dit deelmonster (uit een matig met koper verontreinigd mengmonster) was niet genoeg materiaal om het separaat te analyseren op koper). In de overige onderzochte grond zijn ten hoogste licht

verontreinigingen aangetoond met de parameters waarop is geanalyseerd. De sterk sintelhoudende grond ter plaatse van boring 26 (traject 1,5-2,0 m-mv) komt niet in aanmerking voor hergebruik. De omvang van de sterke verontreiniging dient in een nader onderzoek te worden vastgesteld. Het onderzochte grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met de onderzochte parameters.

11.4 Conclusie

Uit het verrichte bodemonderzoek blijkt dat de gronden in het plangebied overwegend niet of licht verontreinigd zijn. Daarop bestaan enkele uitzonderingen (zie deellocatie III), waar alvorens te kunnen bouwen aanvullend onderzoek nodig is dan wel gesaneerd zal moeten worden.

Hoofdstuk 12 Water

12.1 Algemeen

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

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

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

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

12.2 Beleid, wet- en regelgeving

Anders omgaan met water Waterbeleid voor de 21e eeuw (WB21)

Dit kabinetsstandpunt uit december 2000 geeft de overkoepelende visie van het Rijk weer op de aanpak van veiligheid en wateroverlast. In dit beleidsstuk wordt de watertoets geïntroduceerd om te voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw. De watertoets kent twee producten: het wateradvies van de waterbeheerder en de waterparagraaf van de initiatiefnemer van plannen en besluiten.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In 2003 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen het Bestuursakkoord Water. Het akkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 de gevolgen van zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat aan te pakken.

Voor het Eenhoorn I gebied zijn vooral het NBW en WB21 van belang. In het NBW staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Het WB21 gaat uit van een duurzaam waterbeheer door water vast te houden op de kavels, te bergen en daarna pas af te voeren. Door toepassing van het principe vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren wordt het hemelwater sterk vertraagd en in kleinere hoeveelheden afgevoerd naar het oppervlaktewatersysteem. Tijdens een piekbui komt er een kleinere waterstroom in het oppervlaktewater terecht. Hierdoor wordt het oppervlaktewater ontlast en worden peilfluctuaties en wateroverlast en –onderlast verminderd. Als je deze lijn doortrekt, hoeven de gemalen in de Watergraafsmeerpolder op piekmomenten minder water te verpompen, zodat de gemaalcapaciteit beperkt kan worden en een meer duurzame situatie ontstaat. Bovendien kan de sponswerking van de

ondergrond benut worden. Door minder verhard oppervlak aan te leggen en water te infiltreren in de bodem, wordt de bodem benut als een reservoir. Het aanwezig groen draagt bij aan de verdamping van water, zodat er minder in het ontvangende watersysteem terecht komt.

Nationaal Waterplan

De Vierde Nota waterhuishouding, de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben het waterbeheer de afgelopen tien jaar een belangrijke impuls gegeven. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. In het Nationaal Waterplan is een eerste uitwerking gegeven aan het Deltaprogramma dat wordt opgesteld naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening.

Provinciale waterplan 2010-2015

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

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

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

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

Waterbeheerplan AGV 2010-2015

In het Waterbeheerplan staat welke doelen het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) de komende zes jaren nastreeft en op welke manier het waterschap die doelen wil bereiken. Het Hoogheemraadschap zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. Daarnaast zal de focus liggen op de volgende aspecten:

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

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

in de afvalwaterketen, die het meest kosteneffectief zijn voor het realiseren van de watersysteemdoelen.

Het draait om water, Watercyclusplan 2010-2015

Met dit integrale watercyclusplan wil Waternet met de zogenaamde watercyclusbenadering de watercyclus verder vorm geven en strategische vragen niet sectoraal op lossen, maar breder in te steken. Deze benadering is sterk van toepassing op het Eenhoorngebied, omdat ingrepen in hemelwater, riolering en oppervlaktewater sterk met elkaar verweven zijn.

Kaderrichtlijn Water

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. Om aan deze verplichting te voldoen stellen waterbeheerders op alle niveaus plannen voor waterbeheer op en nemen – indien noodzakelijk – maatregelen om de goede chemische en ecologische toestand te bereiken van oppervlakte- en grondwaterlichamen (zie bovengenoemd Waterbeheerplan AGV 2010-2015).

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer centraal en geeft aandacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. De Waterwet vormt de wettelijke basis voor het vergunningstelsel. De Waterwet vervangt acht eerdere wetten, met als resultaat dat nu slechts één vergunning (de watervergunning) aangevraagd hoeft te worden. Het bevoegd gezag is de hoogste waterbeheerder in het projectgebied. Voor het Eenhoorngebied is dit Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), dat zijn taken door Waternet laat uitvoeren.

Integrale Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)

Op 13 oktober 2011 heeft het Algemeen Bestuur van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht de Keur AGV 2011 vastgesteld. Op 25 oktober 2011 heeft het Dagelijks Bestuur van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht nadere regels vastgesteld. Dit zijn de documenten Keurbesluit Vrijstellingen en Beleidsregels Keurvergunningen. De Keur AGV 2011, het Keurbesluit Vrijstellingen en de Beleidsregels Keurvergunningen zijn op 1 december 2011 in werking getreden.

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

Voor werkzaamheden rond een water of een dijk is vaak een vergunning van het waterschap nodig, bijvoorbeeld bij aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, plaatsen van bouwwerken, onttrekken van grondwater e.d. De artikelen in het Keurbesluit Vrijstellingen beschrijven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een Keurvergunning hoeft te worden aangevraagd. Er geldt in veel gevallen wel een meldplicht.

Het bestuur van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht beoordeelt de vergunningsaanvraag en bepaalt de voorwaarden met behulp van de Beleidsregels Keurvergunningen. In de beleidsregels zijn overzichtelijke tabellen opgenomen om per groep van activiteiten inzicht te krijgen in de beschikbare mogelijkheden.

De Waterwet vormt de wettelijke basis van de Keur, wat betekent dat ontheffingen op de Keurbepalingen via een watervergunning verleend kunnen worden.

Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015.

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In dit onderliggend 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Afvalwater en de grondwaterzorgplicht worden uitgevoerd door Waternet. Voor het Eenhoorngebied is de grondwaterzorgplicht van belang. Deze stelt aan ontwikkelplannen een "grondwatermorm" voor kruipruimteloos of met kruipruimte bouwen, tegelijk mag de grondwatersituatie in de bestaande omgeving niet verslechteren.

12.3 Watertoets

Het Wateradvies voor het Eenhoorngebied (voor zowel bestemmingsplangebied Eenhoorn I en Eenhoorn II) is door het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) opgesteld (Wateradvies Eenhoorn. Technische onderbouwing van de waterparagraaf in het bestemmingsplan, 4 mei 2011). Het advies is als bijlage 19 bij deze Toelichting gevoegd.

In het advies wordt aangegeven welke mogelijkheden het lokale bodem- en watersysteem bieden voor grondwater, oppervlaktewater en hemelwaterafvoer. Het uitgangspunt is om duurzaam waterbeheer te bereiken. De bevindingen en adviezen van dit wateradvies Eenhoorngebied zijn als volgt samen te vatten.

Hemelwaterafvoer

Het Eenhoorngebied bevat nu diverse functies. Het is de bedoeling dat het langzaam tot een woongebied transformeert. Het gebied wordt sterk gefaseerd ontwikkeld. Daarbij krijgt een aantal kavels nieuwe bebouwing. Uitgangspunt is dat deze alle onderkelderd worden in maximaal één laag. Door toevoeging van groen en water kan een prettiger woon-/werkklimaat ontstaan. Het uitgangspunt is om een duurzaam waterbeheer te bereiken. De ambitie is een goede beleving van water in de openbare ruimte, door water een zichtbaar onderdeel te laten zijn van de openbare ruimte. De voorkeur ligt bij een duurzaam en robuust hemelwaterafvoersysteem.

Oppervlaktewater

In het gebied is nu geen oppervlaktewater aanwezig. Het Eenhoorngebied bevindt zich in de Watergraafsmeerpolder, waarin een oppervlaktewaterpeil (streefpeil) van NAP -5,50 m wordt gehandhaafd. De dichtstbijzijnde polderwatergangen liggen circa 100 m ten zuidoosten van het gebied, langs de Kamerlingh Onneslaan op de locatie Prins Bernhard Park / Intratuin. Aan de noordzijde van het gebied ligt de Ringvaart Watergraafsmeerpolder: dit is een boezemwater met een waterpeil van NAP – 0,40 m. Het Eenhoorngebied ligt in een overgangsgebied tussen het hoge en het lage waterpeil. Een effect hiervan is dat het grondwater van hoog naar laag stroomt.

De Keur AGV stelt dat bij een verhardingstoename van meer dan 1.000 m² in stedelijk gebied compenserend oppervlaktewater moet worden aangelegd, ter grootte van 10% van de verhardingstoename. In plaats van oppervlaktewater kan ook een alternatieve hemelwaterberging worden aangelegd, bijvoorbeeld een groen dak of een bassin. Het water moet aangelegd worden in hetzelfde watersysteem: in dit geval in de Watergraafsmeerpolder met waterpeil NAP – 5,50 m. Tevens moet water dat gedempt wordt 1 op 1 in hetzelfde watersysteem worden teruggebracht.

Voor het Eenhoorngebied is voor de te ontwikkelen kavels het groene oppervlak uitgerekend. Het groene

(onverharde) oppervlak in het plangebied neemt toe met circa 2.292 m² (0,23 ha). Per saldo neemt het verhard oppervlak dus af met 0,23 ha. Demping van watergangen is bij het Eenhoorngebied niet aan de orde. Er is daarom geen wateropgave.

Waterkeringen

De Ringdijk Watergraafsmeer is een directe secundaire waterkering. De verschillende zones van de waterkering zijn vastgelegd in de legger van hoogheemraadschap AGV. Binnen de verschillende zones gelden de verboden van de Keur. Een belangrijk verbod is dat er niet gegraven mag worden in het keringprofiel. Dit betekent ook dat ondergrondse bouwwerken voldoende afstand moeten bewaren.

Grondwater

De grondwaterstanden in een natte tijd variëren in het plangebied tussen 0,15 en 1,4 meter onder het maaiveld, volgens de metingen in freatische peilbuizen. De lokaal hoge grondwaterstanden hebben niet geleid tot meldingen van grondwateroverlast door de gebruikers van het plangebied.

Voor nieuw te ontwikkelen gebieden met kruipruimteloos bouwen, geldt als norm dat de grondwaterstand niet hoger mag komen dan 0,50 m onder het maaiveld, met ten hoogste eens in de twee jaar een overschrijding gedurende maximaal vijf dagen. Als gebouwd wordt met kruipruimte, is een lagere grondwaterstand noodzakelijk. De grondwaternorm is dan 0,90 m onder maaiveld.

De gemeentelijke grondwaternorm heeft als doel om het grondwatereffect van ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen. Daarbij moet zowel gekeken worden naar het effect op de bestaande omgeving, als de grondwaterstanden die optreden in het te ontwikkelen gebied.

Er is voor het gebied een grondwatermodel opgesteld. De modelresultaten zijn getoetst aan de grondwaternorm. De conclusie is dat het niet mogelijk is om in het plangebied met kruipruimte te bouwen. Daarnaast zal de bouw van (waterdichte) kelders leiden tot grondwaterstijgingen in de bestaande omgeving. Dit is een verslechtering van de huidige situatie. Elke grondwaterstijging moet worden voorkomen. Dit kan op meerdere manieren. Het kleiner maken van de kelders of half verdiept uitvoeren, verkleint de effecten, maar leidt nog steeds tot stijgingen in de omgeving. De regel is om de geplande ondergrondse constructies grondwaterneutraal uit te voeren. Dit kan bijvoorbeeld door een grondverbetering onder de kelder aan te brengen. Hierbij is door Waternet als randvoorwaarde gesteld dat geen opbarsting mag optreden ten gevolge van het volledig doorbreken van de ondoorlatende laag met de grondverbetering. Kelders dienen in ieder geval waterdicht uitgevoerd te worden. In artikel 22.2 is regelgeving met betrekking tot ondergronds bouwen opgenomen.

12.4 Conclusie

Het realiseren van de ambities ten aanzien van het hemelwaterafvoersysteem wordt mogelijk gemaakt binnen de bestemming Groen door hier water toe te staan. Hoe de ambities in het ruimtelijke ontwerp worden ingepast, is op het moment van opstelling van dit bestemmingsplan nog niet bekend. In het plangebied is geen sprake van toename van verharding, waardoor er in principe geen wateropgave in het gebied zelf aan de orde is.

De waterkering in het plangebied is op de verbeelding aangeduid met de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering. Daarop zijn de bepalingen in de Keur AGV van toepassing.

In de algemene bouwregels is voor ondergronds bouwen opgenomen dat er uitsluitend kruipruimteloos gebouwd mag worden. Voor ondergrondse constructies geldt dat deze zijn toegestaan, mits er geen nadelig effect op de grondwaterstanden in de omgeving optreedt. De initiatiefnemer van een bouwwerk dient in de aanvraag omgevingsvergunning aan te tonen dat de grondwatersituatie in de omgeving niet verder verslechtert en anders aangeeft welke voorzieningen hij treft om het nadelig effect teniet te doen.

Hoofdstuk 13 Natuur en landschap

13.1 Algemeen

Het nationale beleid voor natuur, bos en landschap staat in verschillende nota's beschreven zoals de Nota Natuur voor Mensen, Mensen voor Natuur en de Agenda Vitaal Platteland en de Nota Ruimte. De belangrijkste onderdelen van het beleid voor natuur, bos en landschap zijn onder andere de Nationale landschappen, Leefgebieden en soortenbescherming, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Landschapsbeleid en Cultuurhistorie.

De effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet (Ffw).

De Natuurbeschermingswet (1998) regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Alleen binnen die gebieden is de wet van toepassing.

In de Flora- en Faunawet wordt de bescherming van soorten geregeld. Op de lijst van beschermde soorten staan alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën en een aantal vissen, libellen, vlinders en plantensoorten.

Voor het Eenhoorngebied is alleen de Flora- en faunawet voor de soortenbescherming van toepassing. De Vogelrichtlijngebieden of Speciale Beschermingszones zoals bedoeld in de Europese Vogelrichtlijn nu geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1988 liggen niet in de nabijheid van het plangebied. Het plangebied maakt dan ook geen deel uit van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000).

13.2 Beleid, wet- en regelgeving

Flora en faunawet

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

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

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

Par. 1	<i>Bepalingen betreffende planten op hun groeiplaats</i>
art. 8	Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse soort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei wijze van hun groeiplaats te verwijderen.
Par. 2	<i>Bepalingen betreffende dieren in hun natuurlijke leefomgeving</i>

art. 9	Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.
art. 10	Het is verboden dieren behorende tot een beschermde inheemse soort opzettelijk te verontrusten.
art. 11	Het is verboden nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren behorende tot een beschermde inheemse soort te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.
art. 12	Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.
art. 13	Het is verboden planten of producten van planten, of dieren (...) behorende tot een beschermde inheemse of beschermde uitheemse plantensoort onderscheidenlijk een beschermde inheemse of beschermde uitheemse diersoort (...) te vervoeren, ten vervoer aan te bieden, af te leveren (...) of onder zich te hebben.

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

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

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

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

Tabel1	Algemene soorten	Een ontheffingsaanvraag is niet nodig bij bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik en ruimtelijke ontwikkelingen.
--------	------------------	---

Tabel 2	Overige soorten	Een ontheffingsaanvraag is niet nodig bij bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik en ruimtelijke ontwikkelingen, mits er voor de uitgevoerde activiteiten een gedragscode is afgesproken met het Ministerie van LNV.
Tabel 3	Soorten bijlage IV Habitatrichtlijn/ Bijlage 1 AMvB	Als er activiteiten worden ondernomen die zijn te kwalificeren als ruimtelijke ontwikkeling geldt voor soorten in tabel 3 geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Voor soorten van de Habitatrichtlijn is het niet mogelijk om op grond van 'Ruimtelijke ontwikkeling' ontheffing aan te vragen.
	Vogels	Voor vogels geldt een afzonderlijk beschermingsregiem. Gedurende de broedtijd zijn nesten beschermd. Voor een aantal soorten geldt het nest als een vaste verblijfplaats, dit is ook buiten het broedseizoen beschermd. Ook voor vogels geldt dat er alleen ontheffing kan worden gevraagd met een belang uit de Vogelrichtlijn.
	Niet beschermde soorten	Voor alle soorten geldt de zorgplicht.

13.3 Resultaten onderzoeken

Voor wat betreft natuur, ecologie en landschap zijn de mogelijke consequenties van de natuurwetgeving voor de planvorming onderzocht (Natuurtoets Eenhoorn. Dienst Ruimtelijke Ordening, november 2010). Dit onderzoek omvat de bestemmingsplangebieden Eenhoorn I en Eenhoorn II en is als bijlage 20 bij deze Toelichting gevoegd.

Het natuuronderzoek is gericht op het in algemene zin vaststellen van de natuurwaarden van het plangebied en daarbij in het bijzonder extra aandacht te geven aan het mogelijk voorkomen van belangrijke planten- en diersoorten in het kader van de Flora- en faunawet.

Voor de natuurtoets zijn de volgende veldonderzoeken gedaan:

- Biotoopinspectie, aangetroffen en verwachte soorten;
- Inventarisatie van broedvogels (vooral gericht op mussenkolonies);
- Gebouwinspectie op mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen.

De toets concludeerde dat de huidige aanwezige gebouwen in het plangebied potentieel geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Onder de broedvogels (roodborst, boomkruiper, houtduif, heggemus, winterkoning, zanglijster, ekster, pimpelmees, koolmees en merel) zijn geen soorten waargenomen waarvan het nest een vaste verblijfplaats is in de zin van artikel 11 van de Flora- en faunawet. Dit betekent dat de nesten gedurende de broedtijd zijn beschermd, maar daarbuiten niet. Het broedseizoen verloopt van eind februari tot half augustus. Verder zijn in het gebied wat betreft flora geen beschermde soorten waargenomen.

In 2011 is specifiek onderzoek (conform het Vleermuisprotocol van 2011) gedaan naar het gebruik van de bouwblokken als verblijfplaats en hoe de groenstructuren in het plangebied worden gebruikt door vleermuizen (Vleermuisonderzoek Bestemmingsplangebied de Eenhoorn, DRO, oktober 2011; zie bijlage 21).

Uit de inventarisaties naar de verblijfplaatsen (winterverblijven, zomer- en kraamverblijven, paarverblijven en zwermplaatsen) van vleermuizen is gebleken dat er in het plangebied geen van de genoemde verblijfplaatsen aanwezig zijn. Voor het uitvoeren van de geplande werkzaamheden is daarom geen ontheffing nodig in het kader van de Flora- en Faunawet.

13.4 Conclusies

Geconcludeerd kan worden dat voor de realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen geen belemmering bestaat vanuit de Flora- en faunawet. Er zijn geen vaste verblijfplaatsen voor vogels en vleermuizen. Wel moet tijdens bouwwerkzaamheden rekening worden gehouden met op dat moment broedende vogels. Voor broedvogels is het namelijk niet mogelijk om ontheffing aan te vragen.

Hoofdstuk 14 Luchthavenindelingbesluit

14.1 Algemeen

De rijksoverheid streeft naar een balans tussen het economische belang van Schiphol en het beschermen van de omgeving van de luchthaven. De geluidsoverlast voor omwonenden moet aanvaardbaar blijven en de uitstoot van schadelijke stoffen beperkt. Schiphol mag naar eigen inzicht groeien en zich ontwikkelen, mits dat gebeurt binnen duidelijke en harde grenzen voor veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.

Om deze grenzen de nodige "hardheid" mee te geven, werd ook het groeiscenario, in de vorm van volumeplafonds, vastgelegd. In de loop van de jaren is er een accentverschuiving opgetreden in de gedachtegang over het stellen van de volumegrenzen aan het luchthavenluchtverkeer van de luchthaven. De gedachtegang is nu dat een stelsel van veiligheids- en milieugrenzen geen bescherming moet bieden tegen aantallen vliegtuigen, passagiers of tonnen vracht, maar tegen de gevolgen van het daarmee samenhangende vliegverkeer. Het beleid van de overheid moet op de eerste plaats gericht zijn op het vaststellen van goede en handhaafbare veiligheids- en milieugrenzen. De overheid moet een regime creëren waarbij de luchtvaartsector, binnen de gestelde grenzen, de ruimte krijgt om het groeipotentieel te ontwikkelen.

Het Luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die nodig zijn om de uitvoering van het ruimtelijk beleid ten aanzien van de luchthaven te verzekeren.

14.2 Beleid, wet- en regelgeving

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een algemene maatregel van bestuur (AMVB), die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart.

Op grond van artikel 8.5 van de wet worden in het Luchthavenindelingbesluit het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Op kaarten in de bijlagen bij het besluit zijn deze gebieden aangewezen.

Verder bevat het besluit voor het luchthavengebied regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven (artikel 8.6 van de wet). Voor het beperkingengebied bevat het besluit regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven (artikel 8.7 van de wet).

De regels binnen het luchthavengebied beperken zich tot het aanwijzen van de gronden bestemd voor het banenstelsel. De regels voor het beperkingengebied kennen verschillende regimes die gelden voor de gronden die op de desbetreffende kaarten zijn aangewezen.

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

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen. Overigens wordt het LIB rond het jaar 2013 herzien. Ten tijde van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan was het nog niet duidelijk

wat de gevolgen van dat toekomstige LIB zullen zijn.

14.3 Conclusies

Voor bouwen in het plangebied geldt een hoogtebeperking van 150 meter. Dit bestemmingsplan maakt geen bouwwerken mogelijk hoger dan 150 meter. De conclusie is dat voor het plangebied het aspect hoogtebeperking Schiphol geen negatieve gevolgen inhoudt en er dus geen bijzondere omstandigheden zijn. Ten slotte kan nog worden vermeld dat het gebied ver buiten het Vogelvrijwaringsgebied van Schiphol ligt.

Hoofdstuk 15 Cultuurhistorie en archeologie

15.1 Algemeen

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

Begin 1992 ondertekende Nederland het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (herzien) - Valletta (Verdrag van Malta). Daarmee heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een vaste plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde 'veroorzakersprincipe'. Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt, financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Voornoemde uitgangspunten zijn opgenomen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz). Deze wet maakt onderdeel uit van de (gewijzigde) Monumentenwet.

15.2 Beleid, wet- en regelgeving

Monumentenwet

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

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

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

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

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

voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.
In het plangebied bevinden zich geen monumenten.

Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

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

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

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

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

Daarnaast heeft de MoMo op 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.6.1, eerste lid, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. In dit bestemmingsplan bevinden zich geen archeologische monumenten. In paragraaf 2.2 Geschiedenis van het plangebied is een beschrijving opgenomen van de cultuurhistorische waarden in het gebied.

Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

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

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

Bestemmingsplan Eenhoorn I (vastgesteld)

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

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

15.3 Resultaten onderzoeken

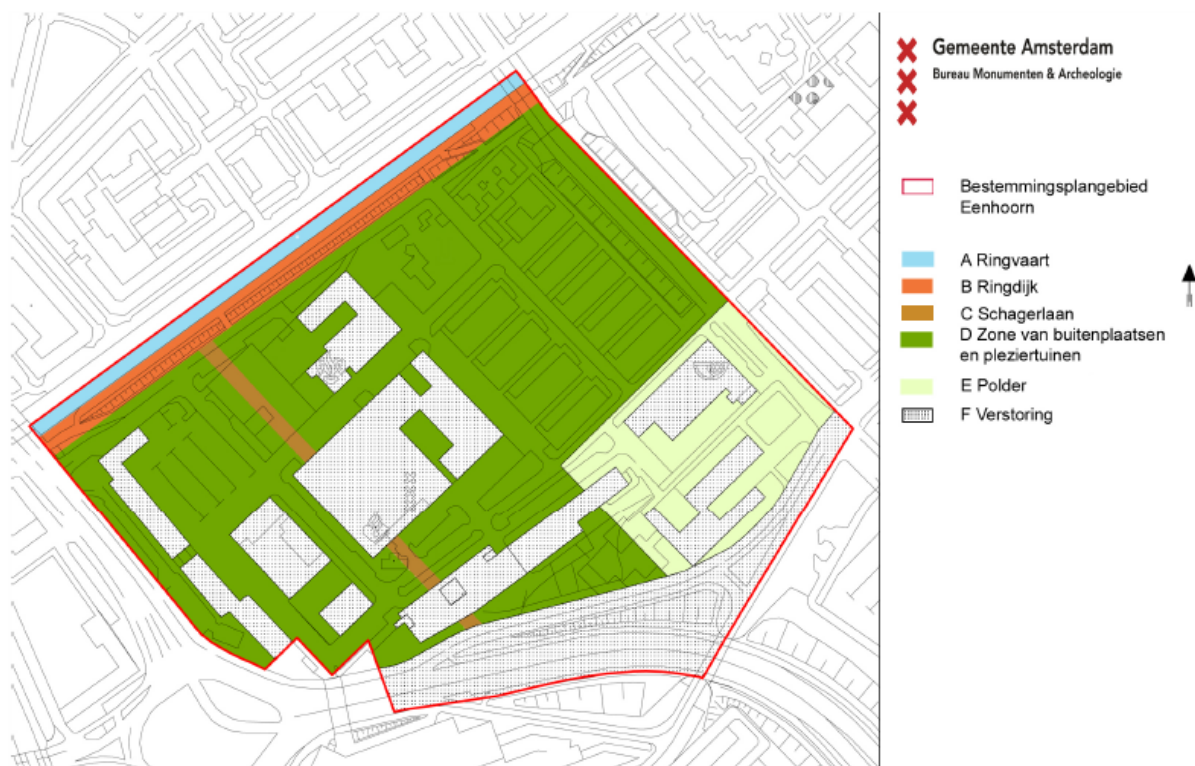
Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) is het cultuurhistorisch verleden van het plangebied onderzocht en in kaart gebracht om daarmee een beeld te krijgen van de archeologische waarden binnen het Eenhoorngebied (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Eenhoorn Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, april 2010; zie bijlage 22). Het onderzoek is uitgevoerd voor de bestemmingsplangebieden Eenhoorn I en Eenhoorn II.

Binnen het plangebied Eenhoorn I zijn geen wettelijk beschermde *archeologische* monumenten aangewezen. Bovendien is het plangebied volgens de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland (CHW) vrij van zones met een archeologische waardering. Het

verwachtingsbeeld is echter algemeen van aard en dient in het kader van de bouwplanvorming nader te worden uitgewerkt.

Archeologische verwachtingskaart

Op basis van een inventarisatie binnen het plangebied Eenhoorn zijn materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met het gebruik van de Watergraafsmeerpolder vanaf de 17^{de} eeuw tot de 20^{ste} eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied met één zone met een hoge verwachting en zes zones met een lage of geen verwachting van archeologische waarden.

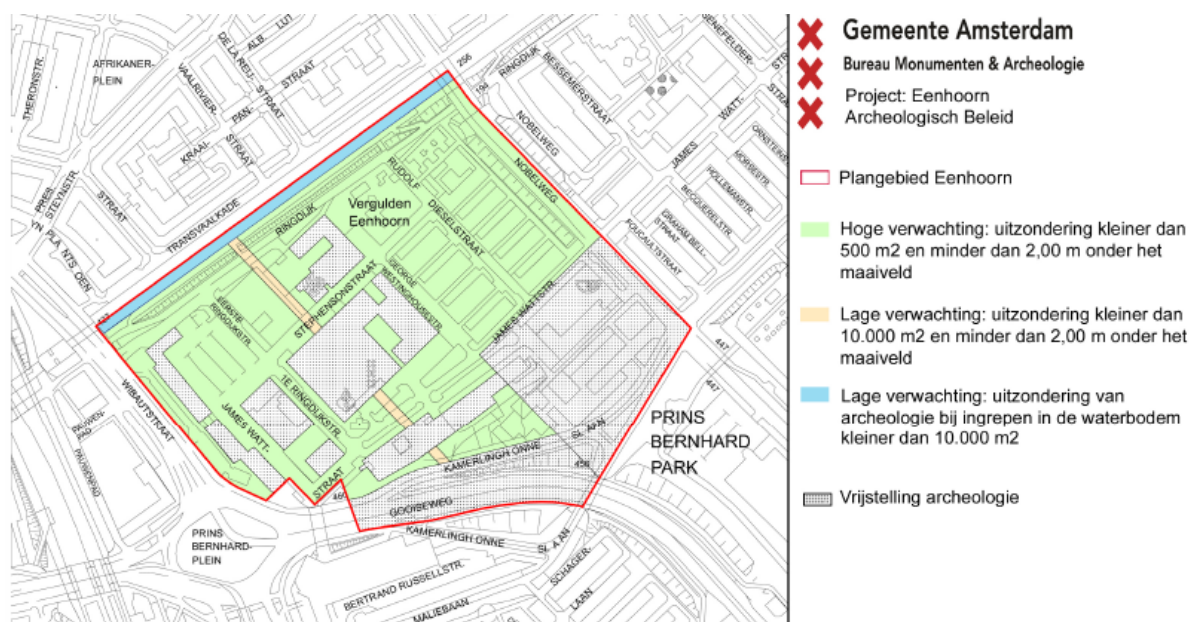


Kaart 1. Archeologische verwachtingszones op basis van historisch-topografische inventarisatie

Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidsadvieskaart van het plangebied Eenhoorn is bedoeld als een schematisch ruimtelijk overzicht van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen.

- Begrenzing plangebied
- **Beleidscategorie 5 bij hoge verwachting (verwachtingszones B en D)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² en minder dan 2,00 m onder maaiveld.
- **Beleidscategorie 8 bij lage verwachting (verwachtingszone C)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² en minder dan 2,00 m onder maaiveld.
- **Beleidscategorie 11 bij lage verwachting (verwachtingszone A)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².
- **Beleidscategorie 13 bij lage en negatieve verwachting: (sub)recente verstoring (verwachtingszones E, F, deels C en D)**
Vanwege de hoge mate van verstoring en de lage verwachting, zijn deze delen van het plangebied vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.



Kaart 2. Archeologische beleidszones op basis van de archeologische verwachtingen

De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart die een specificatie van de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg biedt. De beleidskaart maakt onderscheid tussen een zone met een hoge archeologische verwachting, twee zones met een lage archeologische verwachting en een zone zonder verwachting:

- Voor verwachtingszone B en D (verwerkt in de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1) geldt, vanwege de hoge verwachting, als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 500 m² of dieper dan 2,00 m onder maaiveld een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in het uitvoeringsplan wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.
- Voor verwachtingszone C verwerkt in de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2) geldt vanwege de lage verwachting, als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 10.000 m² en dieper dan 2,00 m onder maaiveld een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in het uitvoeringsplan wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.
- Voor verwachtingszone A (verwerkt in de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3) geldt,

vanwege de lage verwachting als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 10.000 m² in de waterbodem een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in het uitvoeringsplan wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.

Voor de beleidszone zonder archeologische verwachting (verwachtingszones E, F, deels C en D) geldt vrijstelling van verdere archeologische maatregelen.

Voor het gehele plangebied geldt wel de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

15.4 Conclusies

Er wordt voor de gebieden, waar een hoge en lage archeologische verwachting geldt, een dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen naast de hoofdbestemming. In de regels wordt op deze manier gewaarborgd dat grondroerende werkzaamheden alleen uitgevoerd kunnen worden als een Inventariserend Veldonderzoek is uitgevoerd. Met deze regeling wordt het historisch erfgoed voldoende beschermd.

In het kader van cultuurhistorie en archeologie zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Eenhoorn I.

Hoofdstuk 16 Overige milieuaspecten

16.1 Bezonning

De nieuwe bebouwing zal voor weinig schaduwhinder bij de bestaande bebouwing zorgen. Incidenteel, hoofdzakelijk in de lente en herfst, zal het Pieter Nieuwlandcollege (net buiten het plangebied) in de schaduw van de hoogbouw op kavel 9 liggen. Wanneer er individuele en/of particuliere plannen worden ingediend, dient er tevens een bezonningsstudie overlegd te worden door de ontwikkelende partij. Op deze wijze kan aangetoond worden in hoeverre het plan schaduw werpt op bestaande bebouwing. Voor de huidige bebouwingsvoorstel is een bezonningsstudie gedaan. Bezonning is weergegeven op 21 maart, 21 juni, 21 september telkens om 9.00 uur, 13.00 uur en 17.00 uur.

De afbeeldingen van de bezonningsstudie zijn te vinden in bijlage 23 van deze Toelichting.

16.2 Windhinder

In verband met de maximaal toegestane bouwhoogte van 65 meter voor kavel 9 is een windtunnelonderzoek verricht (zie bijlage 24). Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken. Als de maximale bouwhoogte wordt gerealiseerd, zal in de eindsituatie nergens sprake zijn van een slecht windklimaat. Alleen aan de voet van de toren zal sprake zijn van een matig windklimaat voor doorloopgebied. Dit kan verbeterd worden door beplanting toe te voegen.

Beplanting zoals bomen en struiken zijn toegestaan in de aangrenzende bestemming Groen. Bij de entree van de toren wordt ook een matig windklimaat verwacht. Indien dit een tweede toegang betreft is dit geen probleem. Betreft het de hoofdtoegang dan is het advies de entree verdiept in de gevel op te nemen zodat men windluw het gebouw kan betreden en verlaten.

16.3 Duurzaamheid

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Het besef van de eindigheid van fossiele brandstoffen en de noodzaak van duurzaam ondernemen is de hype voorbij. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beheerende partijen in het projectgebied Wibaut aan de Amstel hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente Amsterdam heeft in 2008 besloten dat vanaf 2015 alle nieuwbouw van woningen en kantoren en voorzieningen (inclusief de inrichting van de openbare ruimte) klimaatneutraal moet worden gebouwd. Wibaut aan de Amstel sluit zich aan bij deze ambitie en richt zich verder op het terugdringen van de CO₂-emissies van de gebouwde omgeving (inclusief de openbare ruimte) en tevens, zij het in mindere mate, op de CO₂-uitstoot van verkeer en consumptief energiegebruik.

De aanpak van klimaatneutraal bouwen bestaat uit het 3 stappen volgens de zgn. Trias energetica:

1. alles uit de kast halen voor een duurzaam casco en combineren van functies
2. opwekken duurzame warmte / koude / tapwater en duurzame elektriciteit
3. voor de dan nog resterende behoefte: efficiënte inzet van fossiele brandstoffen.

Momenteel is er nog geen gemeentelijk beleid vastgesteld voor de duurzame energieproductie. Vooralsnog wordt aansluiting gezocht bij de rijksdoelstelling om in 2020 20% duurzame energie op te gaan wekken binnen Amsterdams grondgebied. Voor de bestaande bouw is het beleid nog sterk in

ontwikkeling. Het stadsdeel wil dat corporaties aandacht besteden bij onderhoud en renovatie aan energiebesparing. Dit is vastgelegd in de Woonvisie van stadsdeel Oost.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO² neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

Warmte/koude opslag

In 2009 (actualisatie in februari 2010) is door de dienst Milieu- en Bouwtoezicht de Energie-agenda Wibaut aan de Amstel opgesteld waarin voor het Eenhoorngebied werd aanbevolen een energievisie te ontwikkelen op duurzaamheid en CO² reductie bij het Eenhoorngebied.

Door de gemeente en de ontwikkelende partijen (Ymere, de Alliantie, BPF Bouwinvest en de Stadgenoot) is de ambitie uitgesproken om van de Eenhoorn een duurzame wijk te maken. In een aantal gezamenlijke workshops is onderzocht of en zo ja welke ambities er bij de marktpartijen rond duurzaamheid leven. Conclusie is dat de ambities van de marktpartijen hoog zijn en dat zij al veel maatregelen ingepland hebben (o.a. groene daken op de nieuwe Casa, Warmte/Koude opslag). Bij deze Toelichting is het document Duurzaamheidsambitie Eenhoorn als bijlage toegevoegd.

Voor het gehele Eenhoorngebied (bestemmingsplangebied Eenhoorn I en Eenhoorn II) is in 2006 een globale studie verricht door Intechno Consulting engineers BV naar de mogelijkheden WKO installaties te realiseren. Het doel is de balans van warmte en koude in het hele gebied te handhaven en te voorkomen dat als vergunningen voor bepaalde kavels zijn afgegeven, de overige kavels niet meer voorzien kunnen worden van WKO, omdat de balans tussen warmte en koude verstoord is. De conclusie van de studie is dat het zeker haalbaar is om WKO toe te passen in het Eenhoorngebied. Gezien de ontwikkeling in verschillende fasen is het niet efficiënt om in één gezamenlijk systeem te investeren. Intechno adviseert om drie systemen te maken, waarbij meerdere kavels een gecombineerd systeem gebruiken. Inmiddels is een eerste gecombineerd WKO-systeem aangelegd met aankoppeling van hotel Casa400, het naastgelegen bouwblok I en II en het oude Casa gebouw.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro vervangen de Wet- en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en zijn op 1 juli 2008 in werking getreden. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Dit bestemmingsplan voldoet aan deze regels. Ook een aantal algemene bepalingen die, in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (zoals de overgangsregels), is verplichtend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

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

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

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

17.2 Artikelgewijze toelichting

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

Op grond van het principe dat het bestemmingsplan geen onnodige beperkingen moet opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied geldt voor een deel van het gebied een gemengde bestemming. Binnen deze bestemming zijn verschillende functies toegestaan. Naast wonen zijn ook bedrijven en dienstverlening, kantoren toegestaan. Hiermee wordt het streven om het grootste deel van het plangebied te laten transformeren van een puur werkgebied naar een woongebied met werkfuncties vertaald in een daarbij passende bestemmingsplanregeling.

Naast een zo flexibel mogelijke regeling voor de verschillende functies kent het bestemmingsplan zoveel mogelijk ook een flexibele regeling ten aanzien van de toegestane bouwvolumes. Daarbij wordt uitgegaan van minimale en maximale bouwhoogten. Binnen de aangegeven bouwvlakken gelden vanuit dit bestemmingsplan slechts beperkingen voor zover dit, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke

ordening, strikt noodzakelijk is.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1 Inleidende regels: met daarin begripsbepalingen en de wijze van meten en berekenen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels: deze vormen het hart van ieder bestemmingsplan. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld tuinen, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbeperkingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.

Hoofdstuk 3 Algemene regels: deze hebben betrekking op in beginsel alle regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene ontheffingsbevoegdheid.

Hoofdstuk 4 Overgang- en slotregels: de overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro. De slotregel geeft de officiële naam van dit bestemmingsplan weer en de datum waarop het is vastgesteld door de Deelraad.

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

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

Artikel 3 Gemengd - 1

Deze bestemming heeft betrekking op het deel van bouwveld I dat gelegen is aan de Eerste Ringdijkstraat (zie figuur 1 in paragraaf 4.1). Deze straat en de James Wattstraat verbinden het plangebied met de omgeving en biedt aanleiding om gemengde functies toe te staan. In het projectbesluit voor bouwveld I (zie paragraaf 2.1) is bepaald dat in dit deel van bouwveld I in alle bouwlagen detailhandel, bedrijven, kantoren en dienstverlening zijn toegestaan en de functie wonen uitsluitend vanaf de tweede bouwlaag. Daar waar de functie wonen is toegestaan zijn eveneens short stay en aan huis gebonden beroepen en bedrijven toegestaan. Voor de toelaatbaarheid van bedrijven wordt gebruikgemaakt van een Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging die is afgeleid van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). In dit verband is ook artikel 23 Algemene gebruiksregels van de regels relevant. Daarin wordt de toepassing van de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging nader geregeld. Binnen de bestemming "Gemengd - 1" zijn bedrijven toegestaan in de categorieën A en B.

Artikel 4 Gemengd - 2

Zowel de functies in het kantoorgebouw aan de Wibautstraat als die in het kantoorgebouw op de hoek

van de Wibautstraat en de Ringdijk blijven behouden en worden overeenkomstig de huidige situatie bestemd als "Gemengd - 2". Functies zoals detailhandel, horeca, dienstverlenende bedrijven en kantoren met baliefunctie zijn uitsluitend in de eerste bouwlaag (de plint) toegestaan. De aanwezige vestiging van Vodafone en de rijkschool zijn hiermee in het bestemmingsplan opgenomen.

Ook het kantoorgebouw aan de James Wattstraat, het Europahuis, blijft behouden en wordt in overeenstemming met de huidige situatie bestemd als "Gemengd - 2".

Voor de toelaatbaarheid van bedrijven wordt gebruikgemaakt van een Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging die is afgeleid van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2007). In dit verband is ook artikel 23 Algemene gebruiksregels van de regels relevant. Daarin wordt de toepassing van de Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging nader geregeld. Binnen de bestemming "Gemengd - 2" zijn bedrijven toegestaan in de categorieën A en B.

Voor bergingen (kelders) geldt dat het gebruik in overeenstemming met bovengenoemde functies is. Ter plaatse van de aanduiding parkeren zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.

Voor de gebouwen met bestemming "Gemengd - 2" geldt dat de maximale bouwhoogte conform de huidige situatie is vastgelegd.

Artikel 5 Gemengd - 3

Het nieuwe Casahotel is in het bestemmingsplan overeenkomstig de huidige situatie opgenomen en heeft de bestemming "Gemengd - 3" gekregen. Naast de functie hotel heeft dit gebouw een belangrijke woonfunctie voor studenten. Een deel van de hotelkamers wordt, met uitzondering van de zomermaanden, gebruikt als studentenwoningen.

Artikel 6 Groen

Binnen deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Daarnaast mag worden voorzien in voet- en fietspaden, speelvoorzieningen en is de toevoeging van waterpartijen toegestaan. De langzaamverkeersroute op de Ringdijk heeft eveneens deze bestemming gekregen. Binnen de bestemming "Groen" zijn ter plaatse van de aanduidingen nutsvoorziening (nv), voorzieningen ten behoeve van warmte/koude opslag toegestaan.

Artikel 7 Kantoor

In dit bestemmingsvlak wordt de bestaande kantoorfunctie met bijbehorende ongebouwde parkeervoorzieningen bestemd als "Kantoor". De maximale bouwhoogte en bebouwingspercentage is conform de huidige situatie vastgelegd.

Artikel 8 Maatschappelijk

Het gebouw van de politie op de hoek van de James Wattstraat en de Eerste Ringdijkstraat blijft behouden en krijgt de bestemming "Maatschappelijk" waar ook overheidsgebouwen onder vallen. De maximale bouwhoogte en bebouwingspercentage is conform de huidige situatie vastgelegd.

Artikel 9 Tuin

De voor "Tuin" bestemde gronden zijn bestemd voor tuinen en erven. Bergingen in tuinen zijn niet vergunningsvrij wanneer deze direct aan de erfgrans worden gesitueerd. Om deze reden zijn bergingen met een geringe omvang in de tuinen expliciet toegestaan in dit bestemmingsplan. Binnen de bestemmingsregels is de terminologie en systematiek van de Wabo verwerkt. Wanneer het wenselijk is dat regels alleen betrekking hebben op bijgebouwen dan wel aan-/uitbouwen, dan is dit expliciet in de regels opgenomen.

Artikel 10 Verkeer - 1

De bestemming "Verkeer - 1" omvat de rijwegen die de buurt ontsluiten en de voet- en fietspaden in het plangebied. Binnen deze bestemming zijn eveneens verkeersvoorzieningen toegestaan zoals ongebouwde parkeervoorzieningen. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding (pg). Ter plaatse van de aanduiding (br) is een brug toegestaan.

Artikel 11 Verkeer - 2

De gronden bestemd voor "Verkeer - 2" zijn de rijwegen bedoeld voor het doorgaande verkeer. Het aantal rijstroken is op de verbeelding weergegeven. Kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen, geluid- en luchtschermen en andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen zijn toegestaan.

Artikel 12 Water

De Ringvaart valt deels in dit bestemmingsplan en krijgt de bestemming "Water". Het gebruik van het water voor ligplaatsen voor woonboten en het aan- en afmeren of afgemeerd houden van schepen is expliciet uitgezonderd.

Artikel 13 Wonen - 1

Het Louise Wenthuis (woningen) aan de Wibautstraat blijft behouden en is bestemd als "Wonen - 1". Deze bestemming krijgt ook de erachter gelegen studentenhuisvesting. Verder is in dit artikel het bepaalde uit het Projectbesluit voor bouwveld I opgenomen met uitzondering van de gedeelten waar woningen uitsluitend vanaf de tweede bouwlaag zijn toegestaan. Deze vallen onder de bestemming "Wonen - 2".

Binnen de woonbestemming zijn aan-huis-gebonden beroepen toegestaan. Hieronder vallen aan huis gebonden bedrijven (zoals een lijstenmakerij of een krantenafhaalpunt) en aan huis gebonden beroepen (zoals een architectenbureau). Ter plaatse van de aanduiding "gemengd" zijn detailhandel, horeca, bedrijven, kantoren en dienstverlening toegestaan. Dit betreffen de garageboxen van het Louise Wenthuis en de plint van het erachter gelegen gebouw met studentenhuisvesting. Daarnaast is short stay toegestaan.

Ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage" zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan.

Artikel 14 Wonen - 2

In dit artikel is het bepaalde, uit het Projectbesluit voor bouwveld I, dat wonen in het bouwblok aan de Eerste Ringdijkstraat vanaf de tweede bouwlaag is toegestaan, opgenomen. Niet-woon functies zoals detailhandel, bedrijven, kantoren en dienstverlening zijn uitsluitend in de plint/eerste bouwlaag toegestaan. Alleen gebouwde parkeervoorzieningen zijn hier toegestaan.

Artikel 15 Wonen - 3

De gronden ter plaatse van het oude Casa gebouw zijn bestemd voor Wonen. In de eerste en tweede bouwlaag is horeca IV toegestaan. Binnen deze bestemming is eveneens een vrijstaand woongebouw geprojecteerd. Woningen mogen hier uitsluitend worden gerealiseerd indien ze zijn voorzien van een dove gevel. In de bestemmingsregels is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Gebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd onder het woongebouw.

Artikel 16 Wonen - Uit te werken

Deze bestemming omvat een uitwerkingsplicht. Het dagelijks bestuur is verplicht het plan binnen de termijn van 10 jaren uit te werken. In het plan zijn de randvoorwaarden neergelegd. Tevens is een bouwverbod opgenomen zolang niet tot uitwerking is overgegaan. Via afwijking kan hier weer van worden afgeweken. De keuze voor een uit te werken bestemming is erin gelegen dat er op dit moment nog geen uitgewerkte plannen liggen voor de invulling van deze gronden. Te zijner tijd zal aan de hand van een stedenbouwkundige opzet een uitwerkingsplan worden opgesteld. De randvoorwaarden voor deze stedenbouwkundige opzet komen terug in de uitwerkingsregels van dit artikel.

Artikel 17 Waarde - Archeologie 1

De gronden waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming "Waarde-Archeologie 1" gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 500 m² en dieper is dan 2,00 m onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning

voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen.

Het Dagelijks Bestuur verleent de vereiste omgevingsvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de omgevingsvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond en er geen belemmeringen zijn geconstateerd.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- a. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 20;
- b. in de tweede plaats het bepaalde in artikel 17 dan wel artikel 18 en 19.

Artikel 18 Waarde - Archeologie 2 en Artikel 19 Waarde - Archeologie 3

De gronden waarvoor een lage archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 2" gekregen en voor zover het de waterbodem betreft "Waarde - Archeologie 3". Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 10.000 m² en dieper is dan 2,00 m onder maaiveld dan wel bij ingrepen in de waterbodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 10.000 m², bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen.

Het Dagelijks Bestuur verleent de vereiste aanlegvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de aanlegvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond en er geen belemmeringen zijn geconstateerd.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- a. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 20;
- b. in de tweede plaats het bepaalde in artikel 17 dan wel artikel 18 en 19.

Artikel 19 Waterstaat - Waterkering

Aan de noordzijde van het plangebied ligt de waterkering Ringdijk, die de Watergraafsmeerpolder omgeeft. Dit is een secundaire directe waterkering. Op de verbeelding is de waterkering met de bijbehorende beschermingszones een dubbelbestemming weergegeven en in de regels hieromtrent een bestemmingsomschrijving opgenomen ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS). Binnen de verschillende zones gelden de verboden van de Keur. Een belangrijk verbod is dat er niet gegraven mag worden in het keringprofiel.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- a. in de eerste plaats de bepalingen van artikel 20;
- b. in de tweede plaats het bepaalde in artikel 17 dan wel artikel 18 en 19.

Artikel 20 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

Artikel 21 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In dit artikel zijn eveneens de regels voor ondergronds bouwen opgenomen

Artikel 22 Algemene gebruiksregels

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

Artikel 23 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen. Ook mogen de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden met ten hoogste 1 meter.

Artikel 24 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is opgenomen wanneer het Dagelijks Bestuur bevoegd is overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 lid Wro het plan te wijzigen.

Artikel 25 Overgangsrecht

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

Artikel 26 Slotregel

De slotregel geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer en de datum van vaststelling door de stadsdeelraad.

Hoofdstuk 18 Handhaving

Het bestemmingsplan bevat een juridisch toetsingskader voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Om deze kwaliteit voor de planperiode te kunnen garanderen is vereist dat in de praktijk de planregeling strikt wordt toegepast en gehandhaafd.

In algemene zin geldt dan ook dat handhavend moet worden opgetreden tegen overtreding van het bestemmingsplan. Het groeiend besef van het belang van handhaving en de jurisprudentie in het bestuursrecht waarin steeds nadrukkelijk de beginselplicht tot handhaven wordt uitgesproken, maakt een handhavingsbeleid noodzakelijk.

Een eerste vereiste voor een goede handhaving is een handhaafbaar bestemmingsplan. De planregeling moet zo opgesteld zijn dat deze bij de handhaving goed hanteerbaar is. Hierin voorziet de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen. De voorliggende planregeling is gebaseerd op de genoemde standaard.

Goede voorlichting en informatievoorziening dragen eveneens bij aan een verbetering in de naleving van de bestemmingsplannen.

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

Wetgeving

Met de financiële onderbouwing wordt inzicht gegeven in welke kosten en opbrengsten in de grondexploitatie (GREX) Eenhoorn I zijn opgenomen en tot welk financieel resultaat dit leidt. Tevens wordt ingegaan op de fasering, onzekerheden en overige geldstromen.

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen. In artikel 6.12, lid 1, Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12, lid 2, Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Het voorliggende plan en de Grex

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. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Dit systeem biedt de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden.

De gemeente Amsterdam is eigenaar van het merendeel van de gronden binnen het plangebied Eenhoorn I. Bouwveld 2 en 6 vormen in het plan een uitzondering, vanwege de grondposities. Alle andere percelen zijn in voortdurend erfpacht uitgegeven. Op de percelen op bouwveld 2 en 6 liggen twee tijdelijke erfpachtrechten (die in 2013 aflopen) en een perceel eigen grond. Voor het perceel eigen grond heeft de gemeente met de eigenaren geen anterieure overeenkomst kunnen sluiten. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom in principe verplicht.

De gemeente kan, op grond van artikel 6.12 tweede lid Wet ruimtelijke ordening, in samenhang met artikel 6.2.1a, aanhef en onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening, besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan indien het totaal der exploitatiebijdragen minder bedraagt dan € 10.000,— . Binnen de ontwikkeling is het betreffende perceel relatief beperkt van omvang. Dit betekent dat bij toerekening van de verhaalbare kosten de exploitatiebijdrage beperkt zal zijn. De exploitatiebijdrage zal ruim onder de € 10.000,— bedragen.

Ontwikkelingsstrategie

De ontwikkelstrategie waarvoor bij de vaststelling van het SPvE is gekozen is een passieve strategie. Dat wil zeggen: tempo en sturing van het project worden bepaald door initiatieven vanuit de markt, die door de gemeente vervolgens worden getoetst en gefaciliteerd. Bij het opstellen van het Stedenbouwkundig kader is deze strategie nog een keer tegen het licht gehouden.

De visie en het stedenbouwkundig kader zijn financieel doorgerekend op basis van kengetallen. Gezien de uitkomsten van deze doorrekeningen en de positie van de marktpartijen in het gebied is de conclusie dat de strategie, gericht moet blijven op ontwikkeling door en initiatieven van de marktpartijen. Deze strategie heeft de afgelopen jaren met de reeds gestarte ontwikkelingen en de genoemde zekere

ontwikkelingen, bewezen effectief te zijn.

Voor het gehele Eenhoorngebied is in 2005 een grondexploitatie (GREX) vastgesteld. Op basis van het stedenbouwkundig kader is deze grondexploitatie voor het hele gebied geactualiseerd. De gehele openbare ruimte binnen de plangrens is opgenomen in de GREX. De verschillende kavels zijn verschillend in de GREX opgenomen. Een deel is bouwgrondproductie, een deel is particuliere ontwikkelingen waarbij het bestaande erfpachtrecht omgezet kan worden en een deel valt onder de ACEafspraken met de corporaties in Amsterdam. Een toelichting op de grondexploitatie is als bijlage 28 aan deze toelichting gevoegd.

Conclusie

Het plan is uitvoerbaar, de grondexploitatie is positief. Vanwege de lage exploitatiebijdrage zal geen exploitatieplan worden opgesteld.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

20.1 Overleg met betrokken overheden

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

1. Inspectie Leefomgeving en Transport;
2. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
3. Provincie Noord-Holland;
4. Waternet;
5. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
6. Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam;
7. Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam;
8. Kamer van Koophandel Amsterdam.

Hieronder is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan. De instanties die geen bericht gestuurd hebben, worden niet genoemd. De reacties zijn samengevat weergegeven.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

De brandweer vraagt aandacht voor de volgende punten:

1. *Externe veiligheid*
Het plangebied ligt nabij de spoorlijn Amsterdam - Duivendrecht. In verband hiermee zijn de externe veiligheidsrisico's onderzocht. Hoewel het risico laag is, kan een zogenaamd warme BLEVE scenario zich wel voordoen. De bovenwettelijke ambitie van de brandweer is om het bestuur inzicht te geven in de effecten die kunnen optreden bij een mogelijk incident en welke mogelijkheden er zijn om deze effecten te beperken. Deze effectenbeschrijving ontbreekt in het hoofdstuk externe veiligheid en de brandweer adviseert deze op te nemen in de Toelichting van dit bestemmingsplan.
2. *Fysieke veiligheid*
In het kader van de structurele aandacht voor fysieke veiligheid in ruimtelijke plannen wordt geadviseerd een integraal veiligheidsbeeld te beschrijven van het plangebied. In dit beeld wordt toegelicht op welke wijze in het plan rekening is gehouden met de veiligheidsaspecten in het plangebied. Een integraal veiligheidsbeeld ontbreekt in dit bestemmingsplan. De brandweer stelt voor een veiligheidsparagraaf op te nemen in de Toelichting van dit bestemmingsplan.

Beantwoording:

1. *Externe veiligheid*
In het kader van het bestemmingsplan is een risicoanalyse verricht naar de externe veiligheid. Aan de hand van deze risicoanalyse is geconcludeerd dat de risico's binnen aanvaardbare grenzen zijn en dat de externe veiligheid voldoet aan de gestelde normen. De genoemde aandachtspunten van de brandweer, met verwijzing naar de structuurvisie, zijn terecht. Een effectbeschrijving is daarom toegevoegd aan het hoofdstuk Externe Veiligheid in de Toelichting.
2. *Fysieke veiligheid*
In zijn algemeenheid dient in een bestemmingsplan voldoende rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten en bluswatervoorziening. Het bestemmingsplan heeft hierin een faciliterende rol. De stedenbouwkundige opzet van het plan en de structuur van de wegen moeten voldoende waarborgen bieden voor een goede

bereikbaarheid. Daarbij biedt dit bestemmingsplan de mogelijkheid om voldoende bluswatervoorzieningen te realiseren.

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA)

BMA heeft als volgt gereageerd:

3. *Onderschrift Archeologische kaarten*
De onderschriften zijn foutief weergegeven. Het verzoek is dit te corrigeren.
4. *Dubbelbestemming Waarde Archeologie*
Op de verbeelding is de dubbelbestemming Waarde Archeologie WR-A2 foutief weergegeven. Het verzoek is dit te corrigeren.
5. *Historische toelichting*
BMA verzoekt in de historische toelichting te wijzen op de totstandkoming van de huidige situatie.
6. *Nota monumenten/welstandsbeleid*
Voor een korte beschrijving van de voornaamste bebouwing zou verwezen kunnen worden naar de nota monumenten/welstandsbeleid van het voormalige stadsdeel Oost/Watergraafsmeer.
7. *Casa Academica*
BMA stelt dat het vanuit cultuurhistorisch gezichtspunt verheugend is dat het oude Casa Academica als gebouw in de nieuwste planontwikkeling (grotendeels) behouden blijft.
8. *Overbouwing/onderdoorgang nieuwe Casa*
De aanduiding 'onderdoorgang' ter plaatse van de nieuwe Casa kan komen te vervallen nu de onderdoorgang dicht gebouwd zal worden. Ook de foto op de omslag is dan 'historisch'.
9. *Inrichting openbare ruimte*
BMA wil benadrukken dat het talud, de bestrating en de (groen)inrichting langs de Ringvaart een belangrijk doorgaand structurelement is die geen verbijzondering ter hoogte van het plangebied 'verdraagt'.

Beantwoording:

3. *Onderschrift Archeologische kaarten*
Naar aanleiding van de reactie van BMA merken wij op dat de juiste onderschriften bij de juiste kaarten zijn aangegeven.
4. *Dubbelbestemming Waarde Archeologie*
De foutieve aanduiding is hersteld.
5. *Historische toelichting*
We hebben met instemming kennis genomen van dit punt. Het tekstvoorstel van BMA is overgenomen.
6. *Nota monumenten/welstandsbeleid*
We hebben met instemming kennis genomen van dit punt.
7. *Casa Academica*
We hebben met instemming kennis genomen van dit punt.
8. *Overbouwing/onderdoorgang nieuwe Casa*
De regeling ten aanzien van het bouwen ter plaatse van de onderdoorgang is aangepast. De foto is vervangen.
9. *Inrichting openbare ruimte*
De openbare ruimte binnen het plangebied wordt heringericht. De Ringvaart valt buiten deze herinrichting en behoudt zijn huidige groene inrichting.

Dienst Ruimtelijke Ordening, namens Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

Het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam merkt het volgende op:

10. *Structuurvisie*
Het plan past in algemene zin binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie. Ook toetsing aan de vastgestelde Kantorenstrategie (juli 2011), waarin het plangebied onder de categorie 'beperkt groeigebied' valt, geeft geen aanleiding tot opmerkingen.
Het college adviseert de Kantorenstrategie in de toelichting op het plan onder hoofdstuk 3 beleidskader te vermelden.
11. *Kantoren*
In de regels van het bestemmingsplan worden 'kantoren' toegestaan onder de bestemmingen 'Gemengd -1', 'Gemengd - 2', 'Kantoor' en 'Maatschappelijk'.
Het college verzoekt het brutovloeroppervlakte kantoren in het plangebied te maximaliseren en de parkeernorm (locatiebeleid) in de regels op te nemen.
12. *Blok 9 en 10*
De woonbestemming, met deels voorzieningen/werken past binnen de ambities van de structuurvisie. Het plangebied ligt binnen de 2km zone rond het Unescogebied. Dat betekent dat er een HER-plicht is voor hoogbouwplannen vanaf 30 meter. Wij verzoeken u het definitieve plan voor de blokken 9 en 10, inclusief een HER, ter toetsing aan ons voor te leggen.

Beantwoording:

10. *Structuurvisie*
Wij hebben met instemming kennisgenomen van dit punt. Het plan voldoet aan de uitgangspunten van de Structuurvisie 'Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam'. De Kantorenstrategie is aan het beleidskader in hoofdstuk 3 toegevoegd.
11. *Kantoren*
In het bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen voor kantoorruimte mogelijk gemaakt. Het overige kantoorvloeroppervlak zit in de bestaande voorraad. De parkeernorm voor kantoren is opgenomen in de Algemene gebruiksregels.
12. *Blok 9 en 10*
Het definitieve bouwplan en de hoogbouweffectrapportage (HER) voor de blokken 9 en 10 zijn ter toetsing aan het college van B&W voorgelegd. De HER is als bijlage aan de Toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

Waternet

Naar aanleiding van het toegestuurde voorontwerp merkt Waternet het volgende op:

13. *Beleid, wet- en regelgeving*
In de waterparagraaf wordt verwezen naar een oude versie van de Keur. De Keur 2009 is vervangen door de Keur AGV 2011. Niet alleen is de artikelnummering in de Keur 2011 gewijzigd ook inhoudelijk is een aantal aanpassingen doorgevoerd. Namens het Hoogheemraadschap AGV verzoekt Waternet de waterparagraaf van het bestemmingsplan op deze punten te wijzigen.
De beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud is komen te vervallen en kan uit de waterparagraaf worden verwijderd.
14. *Watertoets*
In de waterparagraaf wordt verwezen naar het Wateradvies Eenhoorn van IBA. Waternet verzoekt dit advies toe te voegen aan de lijst van bijlagen bij de Toelichting.
In het wateradvies is verwoord welke ambities van toepassing zijn op het lokale watersysteem en welke mogelijkheden er zijn die ambities te bereiken. In het bestemmingsplan wordt hier niet of nauwelijks invulling aan gegeven. Waternet verzoekt expliciet te benoemen welke maatregelen in het kader van het bestemmingsplan per onderdeel worden genomen om invulling

- te geven aan de ambities.
15. *Grondwaterzorg*
In de waterparagraaf wordt geconcludeerd dat op basis van het grondwatermodel geen representatief beeld van de grondwatersituatie kan worden benaderd. Als aanname worden in het model fictieve drainages opgenomen. Waternet stelt, namens de gemeente Amsterdam, vast dat de conclusies van het model onbetrouwbaar zijn, omdat bij Waternet geen drainages bekend zijn in het gebied. Bovendien is de suggestie, dat eventuele toekomstige grondwaterproblemen de oorzaak zijn van handelingen van Waternet, voorbarig. Evenals het advies, Waternet metingen te laten uitvoeren. Waternet adviseert, namens de gemeente Amsterdam, de tekst over grondwater aan te passen rekening houdend met de onzekerheden in het model. Voor het toestaan van ondergrondse ontwikkelingen adviseert Waternet eerst de voor het model resterende onzekerheden in te vullen.
 16. *Ondergrondse ontwikkelingen*
Binnen de regels voor de meeste bestemmingen is ondergronds bouwen tot een diepte van 4,0 meter toegestaan. Dit geldt ook voor locaties waarmee in het grondwatermodel geen rekening is gehouden. Ook voor de bestemmingen 'Wonen - 1', 'Wonen - 2' en 'Wonen - Uit te werken' wordt een maximaal toegestane bouwdiepte van 4,0 meter gehanteerd. Dit is niet conform de conclusie uit het wateradvies dat in het gebied kruipruimteloos gebouwd moet worden. Waternet adviseert alleen ondergrondse bebouwing toe te staan op locaties waarmee in het model rekening is gehouden, dan wel het model aan te passen.
Als binnen het bestemmingsplan de mogelijkheid tot ondergronds bouwen gehandhaafd wordt, adviseert Waternet grondverbetering in de bestemmingsregels als voorwaarde op te nemen waarbij rekening moet worden gehouden dat geen opbarsting mag optreden. Tot slot verzoekt Waternet nader onderzoek te eisen bij de aanvraag van een omgevingsvergunning.
 17. *Conclusies waterparagraaf*
Aanvullende (tekstuele) opmerkingen op detailniveau en plaatsing van de conclusies in de tekst.

Beantwoording:

13. *Beleid, wet- en regelgeving*
De waterparagraaf is aangepast conform de meest recente regelgeving.
14. *Watertoets*
De ambities met betrekking tot het lokale watersysteem worden in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt binnen de bestemming 'Groen'. Hoe de ambities in het ruimtelijke ontwerp worden ingepast, is op het moment van opstelling van dit bestemmingsplan nog niet bekend. De waterparagraaf in de Toelichting is op dit punt aangepast.
15. *Grondwaterzorg*
Op basis van het model is geconcludeerd dat de ontwikkelingen de grondwatersituatie (die zonder de gerealiseerde ontwikkelingen ook al niet voldoet aan de grondwaternorm) verslechteren. Verder is in de Toelichting aangegeven dat in de omgevingsvergunning als voorwaarde grondverbetering kan worden opgelegd waarbij rekening moet worden gehouden dat geen opbarsting optreedt.
In de bestemmingsregels is opgenomen dat ondergronds bouwen is toegestaan mits er maatregelen worden getroffen, zodat er geen verslechtering van de grondwatersituatie optreedt. In de bouwregels is de verticale bouwdiepte aangepast.
16. *Ondergrondse ontwikkelingen*
De opmerking van Waternet berust op een misverstand. In het wateradvies is rekening gehouden met ondergrondse parkeergarages onder alle nieuw te ontwikkelen kavels. De verticale bouwdiepte is in de bouwregels aangepast.
17. *Conclusies waterparagraaf*
De opmerkingen zijn, onder dankzegging, overgenomen.