



Bestemmingsplan 1e Herziening Bestemmingsplan Amstelstation En Omgeving

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan 1e herziening bestemmingsplan Amstelstation
en omgeving

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1703BPGST-OW01

Datum print 3 November 2017

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Voorgeschiedenis en doelstelling	9
2.3	Te herziene onderdelen	10
Hoofdstuk 3	Het ruimtelijk kader	13
3.1	Stedenbouwkundige aspecten	13
3.2	Het programma	13
3.3	Bouwenveloppen	13
3.4	Fietsenkelder	19
3.5	Welstandsaspecten	20
3.6	Maaiveldinrichting	20
Hoofdstuk 4	Geluid	21
4.1	Algemeen	21
4.2	Vastgestelde hogere waarden Blok B en Blok C	22
4.3	Dove gevel en nieuwe maaiveldinrichting	22
4.4	Conclusie	23
Hoofdstuk 5	Natuur- en soortenbescherming	25
5.1	Algemeen	25
5.2	Resultaten onderzoeken 2011	25
5.3	Actualisatie Natuuronderzoeken 2016	25
5.4	Conclusie	25
Hoofdstuk 6	Luchtkwaliteit	27
6.1	Algemeen	27
6.2	Resultaten onderzoek maaiveldinrichting	27
6.3	Conclusie	27
Hoofdstuk 7	Bodem	29
7.1	Algemeen	29
7.2	Resultaten bodemonderzoek maaiveldinrichting	29
7.3	Conclusie	29
Hoofdstuk 8	Cultuurhistorie en archeologie	31
8.1	Algemeen	31
8.2	Resultaten verkennend archeologisch veldonderzoek	33
8.3	Conclusie	33
Hoofdstuk 9	Water	35

9.1	Algemeen	35
9.2	Actualisatie waterparagraaf	35
9.3	Conclusie	36
Hoofdstuk 10	Juridische planbeschrijving	37
10.1	Algemeen	37
10.2	hoofdstuksgewijze toelichting	38
Hoofdstuk 11	Economische uitvoerbaarheid	43
11.1	Exploitatieplanplicht	43
11.2	Investerings en opbrengsten	43
11.3	Planschade	43
Hoofdstuk 12	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
12.1	Bestuurlijk overleg	45
12.2	Conclusies bestuurlijk overleg	46
12.3	Participatie	46

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 1e herziening bestemmingsplan Amstelstation e.o. is een technische herziening van het vigerende bestemmingsplan Amstelstation e.o., (vastgesteld op 16 oktober 2012, onherroepelijk geworden op 25 september 2013) ten behoeve van de ontwikkeling van het C blok en het B blok. Tevens wordt in dit bestemmingsplan voorzien in een eenduidige regeling ten behoeve van de bouw van een ondergrondse fietsenkelder naast het Amstelstation. Er worden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Gezien het beperkte karakter van deze herziening wordt volstaan met een verkorte toelichting.

1.1.1 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. 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'*. Deze herziening moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie. Op dit bestemmingsplan is aldus de Chw van toepassing.

1.2 Bevoegdheden

Met Wet afschaffing deelgemeenten uit 2013 is de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen komen te vervallen. Dit houdt in dat de gemeenteraad van Amsterdam in alle gevallen het enige bevoegde gezag is om een bestemmingsplan (in dit geval de bestemmingsplanherziening) vast te stellen. De bestuurlijke voorbereiding voor ruimtelijke plannen ligt in de nieuwe bestuursstructuur van Amsterdam nog wel bij de respectieve stadsdelen (tegenwoordig de 'bestuurscommissies'). Dit, tenzij het gebied is aangewezen als 'grootstedelijk'. Bij besluit van het college van burgemeester en wethouders van 26 mei 2016 is het Amstelstationgebied aangewezen als stedelijk gebied zodat de verantwoordelijkheid voor de bestuurlijke voorbereiding van deze herziening een zaak is van het college van burgemeester en wethouders. Het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur van de bestuurscommissie Oost hebben in deze een adviserende rol zoals neergelegd in artikel 28 van de Verordening op de bestuurscommissie.

1.3 Leeswijzer

Deze herziening bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

Omdat het hier gaat om de herziening van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. uit 2012, wordt voor de toelichting van deze herziening zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de informatie uit dat bestemmingsplan. Voor zover noodzakelijk is het betreffende onderdeel voorzien van een actueel kader.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 12 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 9 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 10 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 11 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 12 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan '1e herziening bestemmingsplan Amstelstation en omgeving' wordt globaal als volgt begrensd:



Figuur 1 Globale ligging plangebied

Bron: Google Maps

Het bestemmingsplan kent twee delen, het eerste deel betreft het 'B' en 'C' blok met de onderliggende parkeergarage die beide blokken verbindt. Dit plandeel wordt globaal begrensd door de Julianalaan (Westzijde), Hugo de Vrieslaan (Zuid) en Bertrand Russellstraat (Oost). Het tweede plandeel betreft de fietsparkeerkelder en bijbehorende onderbouw aan de noordzijde en westzijde van het Amstelstation (Julianaplein) en is gesneden op de projectie van de onderbouw.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingsplankaart).

2.2 Voorgeschiedenis en doelstelling

Op 16 oktober 2012 is het bestemmingsplan Amstelstation e.o. vastgesteld. Doel van dit bestemmingsplan was en is om de herontwikkeling van de omgeving van het Amstelstation mogelijk te maken. De meest in het oog springende deel van de herontwikkeling is de realisatie van vier blokken (A-D) langs de Julianalaan met hierin een mix van wonen, werken en detailhandel. Het bestemmingsplandeel dat ziet op het Blok A is door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd. Op 25 september 2013 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.



Figuur 2 Blokken herontwikkeling Amstelstation

Tijdens de toetsing van de bouwplannen in het kader van de omgevingsvergunningprocedure voor de ontwikkeling van het Blok D bleek het bestemmingsplan op punten niet overeen te komen met het stedenbouwkundig plan op basis waarvan de bouwveloppe was aanbesteed. Dit leidde tot een zwaarder en langer vergunningproces en discussies met de ontwikkelaar.

De ontwikkeling van het Blok B en het Blok C wordt in 2017 aanbesteed. Naar aanleiding van de geconstateerde knelpunten bij de toetsing van het D blok is onderzocht of deze knelpunten zich ook voordoen bij deze blokken. Dit bleek het geval. Deze herziening is bedoeld de geconstateerde knelpunten op te lossen.

Los hiervan blijkt de ondergrondse fietsenstalling van het Amstelstation qua figuratie niet goed te passen in het bestemmingsplan. Deze herziening is mede bedoeld om hierin te voorzien.

2.3 Te herziene onderdelen

Deze bestemmingsplanherziening is aldus bedoeld om uitvoeringstechnische knelpunten weg te nemen door zaken te schrappen, aan te vullen, eenduidig te regelen, danwel te verhelderen.

Het bestemmingsplan wordt herzien op de volgende onderdelen:

- de archeologische dubbel bestemming (zwarte kruisarchering) wordt deels van de verbeelding verwijderd in verband met de resultaten van recent uitgevoerd archeologisch onderzoek;
- de gebruiksregelingen binnen de bestemmingen Gemengd- 1, Wonen, en Verkeer-3 worden onderling op elkaar afgestemd ter voorkoming van verschillen in uitleg van de gebruiksregels tussen de bouwblokken;
- de regels voor ondergronds bouwen en gebruik binnen de bestemmingen Gemengd-1, Wonen en Verkeer-3 worden onderling afgestemd ter voorkoming van verschillen in uitleg;
- het wordt mogelijk onder voorwaarden de maximale ondergrondse bouwdiepte te overschrijden met 0,50 cm in verband met de uitvoeringstechniek van de onderkeldering;
- er wordt een koppeling gelegd tussen de vastgestelde hogere grenswaarden wegverkeerslawaaai en de planregels; in dat kader komt de aanduiding 'dove gevel' op de verbeelding voor het Blok C te

vervallen;

- het totaal aantal toegestane parkeerplaatsen in de blokken B en C worden gecorrigeerd en helder vastgelegd, en in pandig laden en lossen wordt verplicht gesteld;
- In verband met de overlap in verschillende bestemmingen wordt er een eenduidige regeling opgenomen voor het bouwen van de ondergrondse fietsenkelder naast het Amstelstation. Tevens wordt een omissie hersteld zodat de bestaande (deels onder maaiveld gelegen) stationstoegang weer positief is bestemd.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan niet voorziet in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De bovenbeschreven wijzigingen hebben geen invloed op hetgeen planologisch toelaatbaar is op grond van het vigerende bestemmingsplan Amstelstation e.o.

Tegelijk met deze herziening wordt de separaat vastgestelde beeldkwaliteitsparagraaf op een enkel onderdeel herzien.

Hoofdstuk 3 Het ruimtelijk kader

3.1 Stedenbouwkundige aspecten

De ontwikkeling van het Amstelstationgebied beoogt het Amstelstation en de omgeving daarvan een onderdeel van de stad te maken. Dit heeft geleid tot een Stedenbouwkundig Plan, vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2009. Het stedenbouwkundig plan is en blijft het uitgangspunt voor de herinrichting van het Amstelstationgebied.

3.2 Het programma

Volgens het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan bestaat het totale programma uit 71.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Het parkeren van de blokken B en C vindt plaats in een gezamenlijke parkeergarage met een capaciteit van 250 parkeerplaatsen.

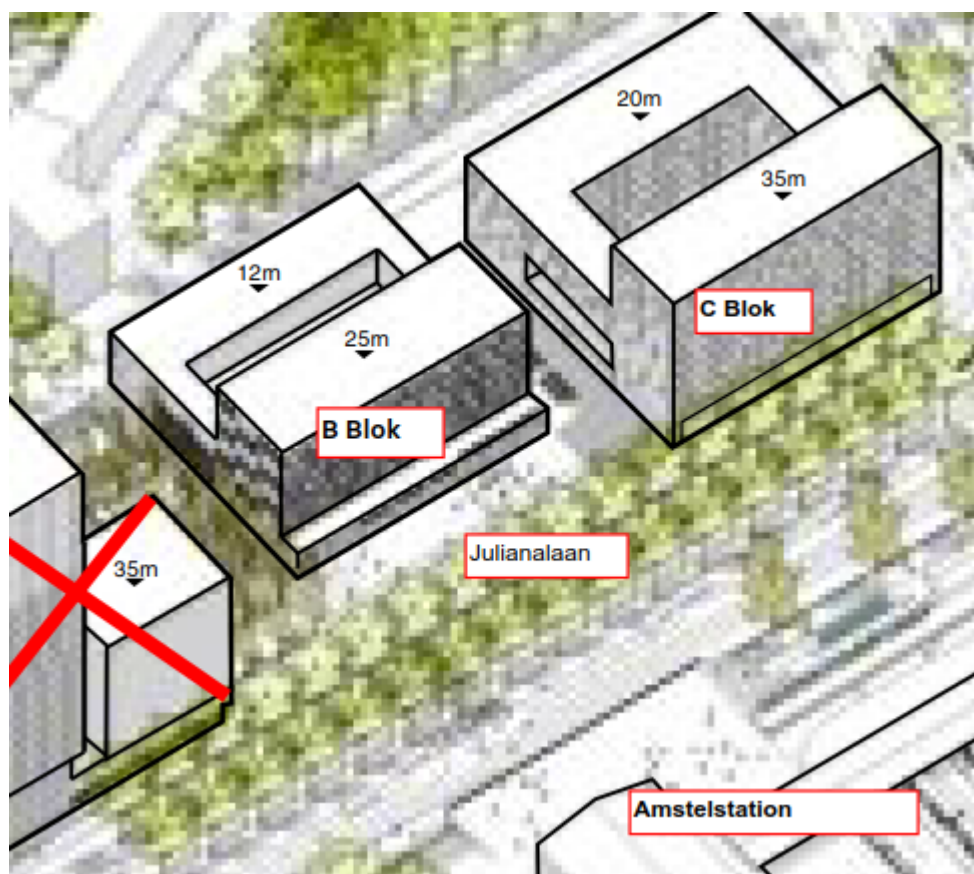
Bij de vertaling van het Stedenbouwkundig Plan naar het bestemmingsplan Amstelstation e.o.is, vanwege de gewijzigde marktsituatie en de daarmee verband houdende grotere behoefte aan een flexibele invulling van het programma, een aantal functies in het bestemmingsplan toegevoegd en wijzigingen in het gebruik mogelijk gemaakt. Er is op dit moment geen aanleiding deze gewijzigde programmatische uitgangspunten te herzien. Deze herziening bestendigt het ruimtelijk reeds vastgestelde programma voor het B blok en het C blok:

Blok/bestemming	Wonen	Detailhandel	Kantoor	Voorzieningen (incl. horeca)	Totaal (max)
<u>B /GD-1</u>					
SP	7.500	4.000			11.500
BP	7.000-8.000	3.500-4.500		0-1.000	11.500
<u>C /Wonen</u>					
SP	13.000	500		500	14.000
BP	12.500-13.500	0-500		0-1.500	14.000

Tabel 1 Programma zoals opgenomen in het bestemmingsplan

3.3 Bouwenveloppen

Voor de ontwikkeling van de blokken B en C worden marktpartijen gevraagd een bieding te doen. Ten behoeve van deze bieding wordt gebruik gemaakt van een bouwenveloppe. Deze geeft richtlijnen voor de situering, maat, schaal en beeldkwaliteit van de bebouwing. Tezamen met het stedenbouwkundig plan, het bestemmingsplan en de beeldkwaliteitsparagraaf vormt de bouwenveloppe het raamwerk waarbinnen de marktpartij de blokken kan ontwikkelen.



Figuur 3: Blokken B en C

De bouwveloppen zoals deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan Amstelstation e.o. zijn niet gewijzigd. De bouwveloppen voor de blokken B en C met de verbindende ondergrondse parkeergarage wordt integraal op de markt gebracht.

Blok B: Het woon- en winkelgebouw

BLOK B is een vrijstaand woon & winkelgebouw. Het gebouw springt terug ten opzichte van de rooilijn langs de Julianalaan, zodat er een winkelplein ontstaat. Onder het -iets opgetilde- plein bevindt zich een supermarkt. Het plein is onderdeel van de openbare ruimte rondom het Amstelstation.

De maximale bouwhoogte langs de Bertrand Russellstraat sluit aan op die van bestaande appartementen in het Julianapark: vijf bouwlagen. Langs de Julianalaan is een hoger volume gewenst. Het woon- en winkelgebouw vormt hier een onderdeel van de compositie die een stedelijke ruimte met levendige functies rondom het Amstelstation schept.

BLOK B heeft een alzijdige oriëntatie. De winkelplint is extra hoog en heeft een chique en uitnodigend karakter. De winkelentrees liggen aan de Julianalaan. De winkels en/of horeca 'op de hoek' manifesteren zich ook richting de Maliebaan en richting de wandelroute naar het buurtparkje.

Ontspannen wonen 'met de voordeur aan de straat' bepaalt het beeld langs de Bertrand Russellstraat. Het laden & lossen vindt volledig in pandig plaats. De ingang wordt -bij voorkeur- gecombineerd met die van de parkeergarage en oogt als een zorgvuldig vormgegeven 'minor detail'.

De entree van de bovengelegen appartementen ligt aan de Maliebaan; een secundaire ingang aan de wandelroute naar het parkje is gewenst. De entree aan de Maliebaan wordt een royale en uitnodigende lobby, zodat het -óók in de avonduren- bijdraagt aan de levendigheid op straat.

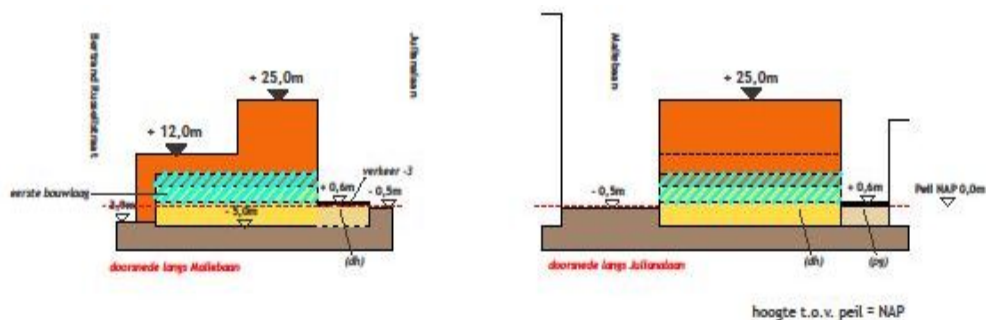
BLOK B staat in de 'licht, lucht en ruimte' traditie van de Watergraafsmeer. Het is een woon & winkelgebouw 'uit één stuk' en heeft een eenduidige kwaliteit en expressie rondom. Het wonen & winkelen gaat niet schuil achter formele en gesloten gevels, maar mag (en moet) gezien worden!

Er zijn verschillende mogelijkheden om het winkelen te accentueren. Door -bijvoorbeeld- de bovenbouw naar achteren te schuiven, ontstaat er een 'etalage' langs de Julianalaan. Het hoogteverschil in het plein kan worden benut om ook de ondergelegen supermarkt zichtbaar te maken. De woningen hebben een open relatie met de straat. Een buitenruimte onderstreept hier het individuele woonplezier. Galerijen zijn, zeker langs de Julianalaan en Bertrand Russellstraat, ongewenst, als galerijen, balkons e.d. worden toegepast, dan blijven ze binnen het hoofdvolume.

De voorbeelduitwerking speelt in op de buurt- en stadskant. Langs de Bertrand Russellstraat kunnen -typisch Amsterdamse- beneden & bovenwoningen worden gerealiseerd. De Julianalaan vraagt daarentegen om appartementen 'with a view' op het drukke stadsleven. Bewoners ontmoeten elkaar op het groene binnenplein bovenop de winkels. Grote 'kijkgaten' op de kop leggen een visuele relatie tussen plein en straat en verwijzen naar de open verkaveling van de Watergraafsmeer.

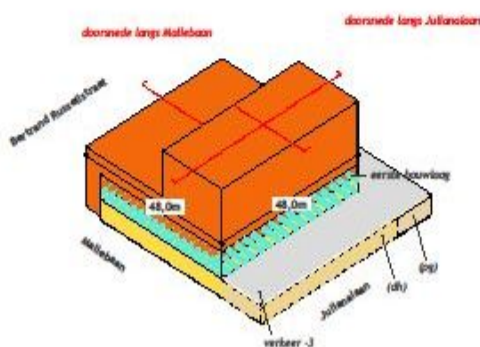
De hoogteverschillen in het maaiveld bieden een uitgelezen kans om bijvoorbeeld het laden & lossen, nuts-voorzieningen en bergingen 'onzichtbaar' op te lossen. Het -1 niveau is echter meer dan een praktisch 'vuilnisvat'. De gelijkvloerse combinatie van supermarkt en parkeergarage kan uitgroeien tot een drukke semi-publieke ruimte. Deze dynamiek moet ook op de Julianalaan voelbaar zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een uitnodigende vide die beneden en boven met elkaar verbindt.

Volgens het Stedenbouwkundig Plan is blok B een woon- en winkelgebouw. In afwijking van het Stedenbouwkundig Plan zijn andere functies toegevoegd, zo zijn naast wonen en winkels ook andere functies toegestaan zoals maatschappelijke dienstverlening, horeca en culturele voorzieningen met een maximum van 1000 m². Het te bouwen vloeroppervlak blijft gelijk, dit betekent dat de toename maatschappelijke dienstverlening, horeca en culturele voorzieningen een vermindering van de functie detailhandel en in mindere mate van de functie wonen inhoudt. De functies wonen en detailhandel hebben in het bestemmingsplan een minimum oppervlak gekregen van respectievelijk 7.000 m² en 3.500 m² zodat deze functies de belangrijkste in het blok zullen blijven. De uitruil van functies geeft de gewenste mate van flexibiliteit aan het plan en draagt bij aan de beoogde levendigheid van de plint langs de Julianalaan.



4.1 Bestemmingsomschrijving

- a. wonen, waaronder mede begrepen short- stay, al dan niet inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis
- b. detailhandel
- c. maatschappelijke dienstverlening;
- d. horeca 1;
- e. horeca 3;
- f. horeca 4;
- g. culturele voorzieningen;
- met de daarbij behorende
- h. groenvoorzieningen;
- i. openbare ruimte;
- j. tuinen en erven;
- k. nutvoorzieningen;
- l. bergingen en andere nevenruimten.
- parkeergarage verkeer -3 (laden & lossen supermarkt)



Bestemmingsplan Omgeving Amstelstation 24 februari 2012

Figuur 4: Bouwenveloppe blok B

Blok C: Oase in de stad

BLOK C is een vrijstaand woongebouw met kleinschalige winkels en dienstverlening in de plint langs de Julianalaan. Het gebouw houdt afstand tot de Bertrand Russellstraat, zodat er -op de parkeerbak- een bordes met uitzicht over het parkje ontstaat. Het bordes is onderdeel van een openbare wandelroute; de

gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting.

De afstand tussen het woongebouw en de bestaande appartementen in het Julianapark bedraagt ruim 60 meter. De maximale bouwhoogte aan de kant van de Bertrand Russellstraat is daarom groter dan in het naburige blok.

Langs de Julianalaan is een hoger volume gewenst. Het begeleidt deze drukke straat en markeert de hoek met de Hugo de Vrieslaan.

BLOK C heeft een alzijdige oriëntatie. De -extra hoge- winkel- en voorzieningenplint manifesteert zich ook aan het winkelplein. Voor de ontsluiting van de bovengelegen appartementen zijn verschillende opties denkbaar. Wordt gekozen voor moderne portieken, dan spreiden de entrees plus bijbehorende levendigheid zich rondom het woongebouw. Wordt gekozen voor één hoofdingang, dan ontstaat de mogelijkheid voor een oversized 'adres' aan de -tot op heden- ietwat anonieme Hugo de Vrieslaan.

De stadswoningen of beneden & bovenwoningen op het bordes hebben hier een eigen voordeur plus werkruimte of woonkeuken met zicht op het parkje. De Bertrand Russellstraat klimt van de Maliebaan (-3.9 meter) naar de Hugo de Vrieslaan (+0.5 meter). Door het groene talud van deze helling te combineren met luie trappen, wordt de hoogtesprong tussen straat en bordes -waar achter de parkeergarage schuil gaat- op een landschappelijke manier aan het oog onttrokken.

BLOK B en BLOK C hebben een vergelijkbaar silhouet dat de overgang tussen Amstelstation en Julianapark illustreert. Beide gebouwen zijn 'uit één stuk' en hebben een eenduidige architectonische kwaliteit en expressie rondom. Er zijn echter ook wezenlijke verschillen:

BLOK C is primair een woongebouw. De woningen 'raken de straat'; een royale buitenruimte onderstreept het individuele woonplezier op een steenworp afstand van het station. De winkels zijn weliswaar goed zichtbaar, maar voegen zich in de schaal, ritmiek en beeldtaal van de bovengelegen appartementen.

De 'zijgevels' langs de Hugo de Vrieslaan en langs de wandelroute zijn 'voorgevels' richting Amsteldorp en Amstelstation. De eisen met betrekking tot deze zijgevels zijn dan ook gelijk aan die van de gevels langs de Julianalaan en Bertrand Russellstraat: maximale transparantie, geen galerijen en dergelijke.

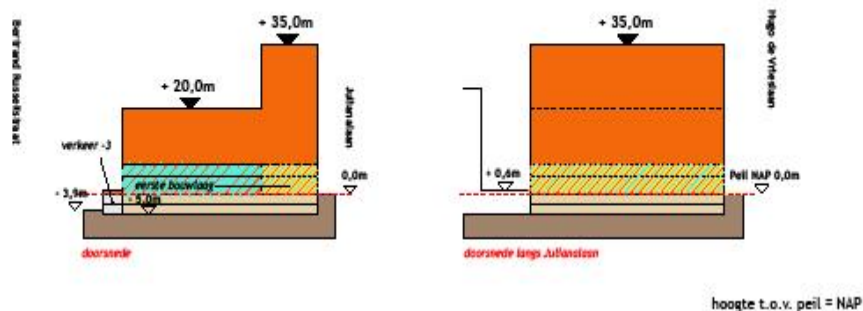
De voorbeelduitwerking herbergt appartementen 'with a view' over de hectiek rond het station en over het groene stadslandschap van de Watergraafsmeer. De grote footprint van het gebouw biedt de mogelijkheid om een bijzondere binnentuin te realiseren, als tegenhanger van de drukte rondom.

Het woongebouw zou, in deze omgeving van licht, lucht en ruimte, méér moeten zijn dan een gesloten bouwblok. Dat kan bijvoorbeeld door de kopse kanten van het complex te perforeren. Voorbijgangers krijgen dan de kans om, op weg naar het station, een blik op de groene binnenwereld te werpen.

De hoogteverschillen in het maaiveld bieden een uitgelezen kans om praktische problemen op te lossen en een 'Park & Shop' vloer te creëren. De sfeer van winkelen, drukte e.d. moet zich echter vooral in, rond en onder het woon & winkelgebouw concentreren. BLOK C is gebaat bij rust: oase in de stad! De uitruil met andere voorzieningen zoals horeca en zakelijke dienstverlening draagt bij aan de beoogde sfeer langs de Julianalaan. In het bestemmingsplan is het daarom mogelijk om naast winkels ook horeca en zakelijke dienstverlening te realiseren in Blok C.

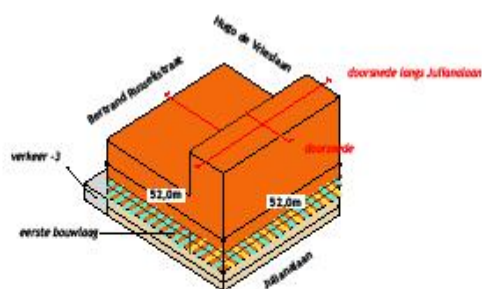
Volgens het Stedenbouwkundig Plan is het vloeroppervlak ten behoeve van wonen vastgesteld op 13.000 m², het vloeroppervlak ten behoeve van detailhandel en voorzieningen is vastgelegd op 500 m² voor beide. Bij de vertaling van het Stedenbouwkundig Plan in het bestemmingsplan is meer ruimte gegeven

bij de invulling van het gewenste gebruik. Zo kan wonen worden gerealiseerd binnen de bandbreedte van 12.500 m² en 13.500 m², en bedraagt het vloeroppervlak voor winkels maximaal 500 m². Voor voorzieningen zijn geen maxima opgenomen. Het bestemmingsplan is flexibeler geworden maar houdt vast aan het stedenbouwkundig uitgangspunt. Wonen blijft de voornaamste functie in het gebouw



legenda

- a. wonen, waaronder mede begrepen short- stay, al dan niet inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis
- b. detailhandel
 - f. horeca 11;
 - g. horeca 13;
 - h. horeca 14;
- c. consumentverzorgende dienstverlening;
 - d. maatschappelijke dienstverlening;
 - i. culturele voorzieningen;
- parkeergarage: 125 parkeerplaatsen in 2 bouwlagen
- parkeergarage verkeer -3

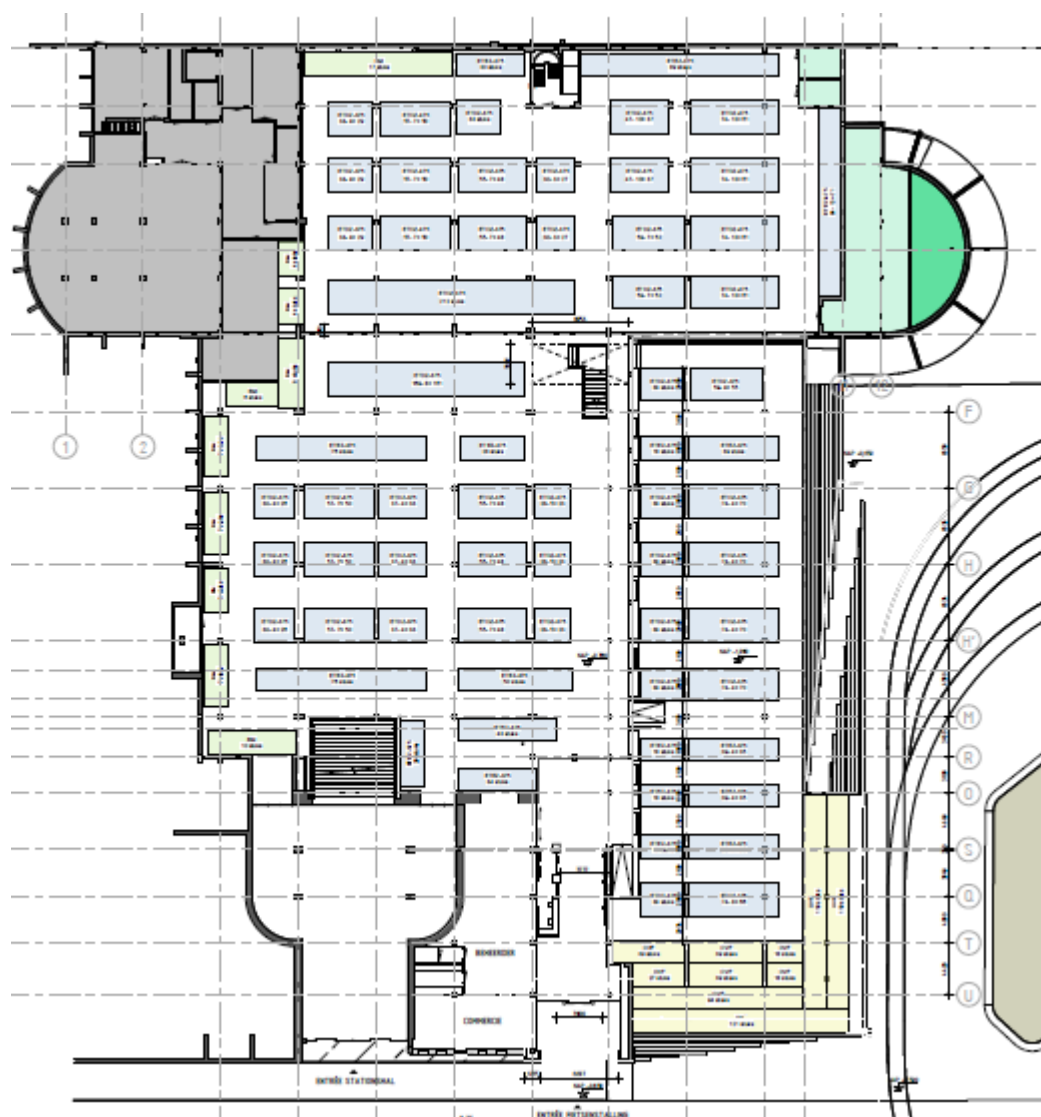


Bestemmingsplan Omgeving Amstelstation 26 november 2010

Figuur 5 Bouwenveloppe Blok C

3.4 Fietsenkelder

Door de extra behoefte aan stallingsplaatsen dient de fietsenstalling onder het station uitgebreid te worden tot buiten de projectie van de footprint van het Amstelstation. De fietsenstalling aan de oostzijde dient straks te voldoen aan een prognose/inrichting voor tenminste 3.650 fietsparkeerplaatsen. Een architect is ingeschakeld om de benodigde aanpassingen te voorzien van een architectonisch ontwerp waarbij rekening gehouden wordt met het historische karakter van het monumentale stationsgebouw.



Figuur 6 ontwerp fietsenkelder

De verharding op dak van de uitbreiding van de fietsenstalling komt op niveau van +2,490 NAP, het huidige peil van de entree. Daarmee is, uitgaand van de feitelijke maaiveldsituatie ter plaatse, sprake van een ondergrondse stalling.

3.5 Welstandsaspecten

Op grond van artikel 2.10 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt een bouwplan getoetst aan de zogenaamde 'redelijke eisen van welstand'.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Amstelstation en omgeving werd eveneens vastgesteld de zogenaamde 'beeldkwaliteitsparagraaf'. De beeldkwaliteitsparagraaf dient als aanvullend welstandskader bij de beoordeling van de bouwplannen in het plangebied. Dit houdt in dat bij de beoordeling van bouwplannen voor het Amstelstationgebied moet worden voldaan aan de eisen uit de beeldkwaliteitsparagraaf. Op grond van voortschrijdend inzicht moet echter geconstateerd worden dat twee gelijkluidende zinsneden in de beeldkwaliteitsparagraaf niet langer wenselijk zijn. Het gaat om de zinsneden: *"In kleur dient aangesloten te worden bij de lichte bebouwing van het Julianapark"*. Gelezen het verschil in maatvoering en materialisatie van Blok B en Blok C, verdient het de voorkeur dat ook in kleur het stedenbouwkundige onderscheid tussen het Amstelstation gebied en Julianapark wordt geïdentificeerd. Om deze reden worden deze zinsneden geschrapt. Daardoor kan bij de het ontwerp van beide blokken meer vrijheid worden betracht bij het kleurgebruik. In Bijlage 1 Gewijzigde beeldkwaliteitsparagraaf is de gewijzigde beeldkwaliteitsparagraaf opgenomen.

3.6 Maaiveldinrichting

Bij de verdere planontwikkeling van de inrichting van het Julianaplein is ten opzichte van de plannen uit het bestemmingsplan Amstelstation en omgeving een belangrijke wijziging opgetreden. Deze betrof de ligging van de tramlus. In verband met technische eisen bleek het niet mogelijk deze lus neer te leggen zoals in eerste instantie beoogd. Ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp heeft de lus een grotere bochtstraal. Op 22 september 2016 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam ingestemd met de gewijzigde inrichting van het maaiveld van het Amstelstationgebied. Door deze wijziging is ook de tramhalte op het Julianaplein verplaatst. Als gevolg van deze wijzigingen is de Julianalaan ten opzichte van het oorspronkelijke maaiveldontwerp 1 m dichters op de gevels van Blok B en Blok C geprojecteerd. In paragraaf 4.3 wordt verder ingegaan op de akoestische aspecten van de gewijzigde maaiveldinrichting.

In het bestemmingsplan Amstelstation en omgeving is gewerkt met zogenaamde dwarsprofielen. Deze schrijven een verplichte inrichting van het maaiveld voor. Deze systematiek is bedoeld om te voorkomen dat door een gewijzigde maaiveldinrichting sprake zou kunnen zijn van geluidsoverlast. Nu de maaiveld inrichting is gewijzigd, moest worden afgeweken van de voorgeschreven dwarsprofielen. Op 6 december 2016 is door de bestuurscommissie van Stadsdeel Oost omgevingsvergunning verleend voor het afwijken van de voorgeschreven dwarsprofielen. De vergunning is inmiddels onherroepelijk.

Hoofdstuk 4 Geluid

4.1 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 geluidniveau's als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. 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 luchtvaarterreinen.

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.

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48 <i>art. 82, lid 1 Wgh</i>	buitenstedelijk 53 <i>art. 83, lid 1 Wgh</i>	binnenstedelijk 63 <i>art. 83, lid 2 Wgh</i>
Onderwijsgebouwen ^a	48 <i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i>	buitenstedelijk: 58 <i>art. 3.2, lid 1 sub b Bgh</i>	binnenstedelijk: 63 <i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	48 <i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i>	63 <i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>	
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	48 <i>art. 3.1, lid 2 Bgh</i>	53 <i>art. 3.2, lid 1 onder c Bgh</i>	

Tabel 2 Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefing 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.

Deze herziening voorziet niet in de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, noch in nieuwe (spoor)wegen of geluidhinderlijke inrichtingen. Op grond van de Wgh is het dan ook niet noodzakelijk nieuw akoestisch onderzoek te verrichten in het kader van deze herziening.

4.2 Vastgestelde hogere waarden Blok B en Blok C

Bij het opstellen van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. was sprake van geluidoverlast door wegen en spoorwegen. Op 4 september 2012 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost hogere waarden vastgesteld voor de gevelbelasting op de geprojecteerde woningen als gevolg van wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï (registratienummer 351082). De hogere waarden zijn als volgt:

Locatie	Bron	Voorkeurs grenswaarde	Hogere waarde	Aantallen woningen
Blok A	Gooiseweg/Prins Bernardplein/Wibautstraat	48 dB	61 dB	60
	Julianaplein	48 dB	63 dB	
	Mr Treublaan	48 dB	49 dB	
	Spoortrajectnr. 395	55 dB	61 dB	
Blok B	Julianaplein	48 dB	60 dB	80
Blok C	Hugo de Vrieslaan/Overzichtsweg	48 dB	58 dB	135
	Julianaplein	48 dB	63 dB	
	Spoorweg traject 395	55 dB	60 dB	
Blok D	Gooiseweg/Prins Bernardplein/Wibautstraat	48 dB	51 dB	195
	Hugo de Vrieslaan/Overzichtsweg	48 dB	58 dB	
	Julianaplein	48 dB	60 dB	
	Spoorweg traject 395	55 dB	68 dB	

Figuur 7 Uitsnede hogere waardenbesluit

Het hogere waardenbesluit zijn nog steeds van kracht en is volledigheidshalve opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.

4.3 Dove gevel en nieuwe maaiveldinrichting

Op de verbeelding van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. is op de gevel van Blok C de aanduiding 'dove gevel' opgenomen. Deze aanduiding is niet geborgd in de planregels, er zijn geen nadere bepalingen aan deze aanduiding verbonden. Daardoor heeft deze aanduiding geen juridisch effect en ligt het voor de hand deze te verwijderen, vooropgesteld dat dit akoestisch niet tot knelpunten leidt. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. (Bestemmingsplan Amstelstation e.o. Amsterdam; geluidonderzoek Wet geluidhinder, Cauberg- Hyugen, 20 juli 2012, referentie 20080055-12) is over de akoestische belasting van Blok C opgemerkt dat dit mogelijk is voor zover er hogere waarden wegverkeerslawaaï worden vastgesteld.

Op grond van deze conclusie zijn de hogere waarden wegverkeerslawaaï vastgesteld voor Blok C, zoals beschreven in paragraaf 4.2 Vastgestelde hogere waarden Blok B en Blok C.

Op grond van het akoestische onderzoek naar aanleiding van het opstellen van het definitieve ontwerp maaiveld (zie hiervoor paragraaf 3.6 Maaiveldinrichting) voor het Julianaplein is onderzoek verricht naar de akoestische consequenties van het dichterbij leggen van de Julianalaan op de gevels van Blok B en Blok C (Herprofilering Julianaplein in Amsterdam, Akoestisch onderzoek, DPA Caubergh-Huygen, 2 juni 2016, 00914-12252-02). Hiervoor wordt verder verwezen naar bijlage 3 van deze toelichting.



Figuur 9 Uitsnede maaiveldinrichting Blok B en Blok C

Bij het opstellen van dit onderzoek is rekening gehouden met de nieuwe verkeerscijfers op grond van het Verkeersmodel Amsterdam en is rekening gehouden met een reële rijnsnelheid van maximaal 30 km/h bij een maximum snelheid van 50 km/h. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting de vastgestelde hogere grenswaarden niet overschrijdt. De aanduiding 'dove gevel' kan daarom worden verwijderd.

4.4 Conclusie

Omdat er geen nieuwe gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, noch wordt voorzien in nieuwe (spoor)wegen, is er geen aanvullend akoestisch onderzoek noodzakelijk.

De op de verbeelding opgenomen aanduiding 'dove gevel' zoals deze is opgenomen in het bestemmingsplan Amstelstation e.a. op de voorgevel van het Blok C kan via deze herziening worden verwijderd. Er zijn geen planregels aan verbonden. De vastgestelde hoger grenswaarden worden niet overschreden.

Hoofdstuk 5 Natuur- en soortenbescherming

5.1 Algemeen

Tot 1 januari 2017 waren twee wettelijke regelingen van belang:

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

De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst.

Op 15 december 2015 heeft de Eerste Kamer ingestemd met de Wet natuurbescherming. Deze wet vervangt de Flora en faunawet, de Natuurbeschermingswet, de Boswet en de Jachtwet. De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden, waarmee een belangrijke integratie van natuurwetgeving tot stand is gebracht. Voor zover het betreft de inhoud van de gebieds- en soortenbescherming zijn er geen wetswijzigingen die van invloed zijn de tot op heden gehanteerde uitgangspunten voor wat betreft de natuur- en soortenbescherming binnen het plangebied van Amstelstation en omgeving.

5.2 Resultaten onderzoeken 2011

Ten behoeve van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. is in 2012 onderzoek verricht naar de consequenties die er vanuit de natuurwetgeving zouden kunnen zijn voor de voorgenomen ontwikkelingen. Het Amstelstation en de omgeving van het Amstelstation ligt niet in, of in de buurt van, beschermde natuurgebieden of Natura 2000 gebieden. Externe werking op Natura 2000 gebieden was, en wordt, niet aannemelijk geacht. In het plangebied komt een aantal beschermde diersoorten voor, maar er is echter geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Daarbij is vastgesteld dat het plangebied beperkt als foerageergebied door vleermuizen wordt gebruikt waarbij er in de omgeving voldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig zijn.

5.3 Actualisatie Natuuronderzoeken 2016

In 2016 zijn de natuuronderzoeken voor het Amstelstationgebied geactualiseerd. Het betreft het rapport Bijlage 4 Natuurtoets Amstelstation", van adviesbureau E.C.O. Logisch van 20 juni 2016 en het rapport Bijlage 5 Natuurtoets Amstelstation, broedvogels en vleermuizen", eveneens van adviesbureau E.C.O. Logisch van 6 september 2016. Beide onderzoeken bevestigen de conclusies uit 2011, er is geen vergunning of ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming noodzakelijk.

5.4 Conclusie

Er zijn vanuit de natuurbeschermings wet- en regelgeving geen belemmeringen voor de 1e herziening van het bestemmingsplan Amstelstation e.o.

Hoofdstuk 6 Luchtkwaliteit

6.1 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 (fijnstof). 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.

In het bestemmingsplan Amstelstation e.o. is uitgebreid stilgestaan bij het aspect luchtkwaliteit. De conclusie was toen dat binnen het plangebied de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden en er geen sprake is van dreigende overschrijding van deze waarden. Luchtkwaliteit vormde, en vormt, dan ook geen belemmering voor de planuitvoering.

De 1e herziening Amstelstation e.o. voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen die effect kunnen hebben op luchtkwaliteit, noch wordt in nieuwe functies voorzien die kunnen worden aangemerkt als functies die gevoelig zijn voor fijnstof. Op van artikel 5.16 Wet milieubeheer ("*welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit*") kan onderzoek naar fijnstof dan ook achterwege blijven.

6.2 Resultaten onderzoek maaiveldinrichting

Ten behoeve van de gewijzigde maaiveldinrichting is onderzocht of er eventueel effecten zijn op de luchtkwaliteit als gevolg van deze wijziging. In Bijlage 3 Herprofilering Julianaplein, akoestisch onderzoek is dit onderzoek weergegeven. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen negatieve effecten zijn op gevoelige functies.

6.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de 1e herziening Amstelstation e.o.

Hoofdstuk 7 Bodem

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan maakt geen nieuw gebruik mogelijk. Uitsluitend de bestemde situatie zoals neergelegd in het bestemmingsplan Amstelstation e.o wordt opnieuw vastgelegd. Voor dit bestemmingsplan is toentertijd onderzoek verricht naar de kwaliteit van de bodem. De conclusie was dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormde voor planrealisatie. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

7.2 Resultaten bodemonderzoek maaiveldinrichting

Ten behoeve van de herinrichting van het maaiveld is in 2015 opnieuw bodemonderzoek verricht als actualisatie van de eerder uitgevoerde onderzoeken, zie hiervoor verder Bijlage 7 Bodemonderzoek nieuwe maaiveldinrichting. Uit het onderzoek blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van de nieuwe maaiveldinrichting, noch de beoogde overige functies in het projectgebied van Amstelstation.

In 2016 is onderzoek verricht naar het risico op het voorkomen van niet gesprongen explosieven (NGO's) in de omgeving van het Amstelstationgebied. ('Bijlage 8 Vooronderzoek conventionele explosieven', gemeente Amsterdam, 5 juli 2016) Dit als gevolg van bombardementen in de Tweede Wereldoorlog op en rond het Amstelstation. De conclusie is dat het gebied als 'niet-verdacht' wordt aangemerkt.

7.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van de 1e herziening Amstelstation e.o.

Hoofdstuk 8 Cultuurhistorie en archeologie

8.1 Algemeen

Het cultuurhistorisch archief levert een belangrijke bijdrage aan de beleving van Amsterdam en maakt het verleden van de stad zichtbaar en tastbaar. Bij de bescherming van archeologische monumenten speelt het bestemmingsplan een belangrijke rol.

8.1.1 Rijksmonument Amstelstation

In 2004 is het Amstelstation aangewezen als Rijksmonument. In het aanwijzingsbesluit is de monumentale waarde als volgt beschreven: *"Stationsgebouw uit 1939 van algemeen belang vanwege zijn architectuurhistorische, stedenbouwkundige en typologische waarde. De overzichtelijkheid en scheiding van verkeersstromen in soorten (trampassagiers, fietsers, voetgangers en automobilisten) en richting (aankomend en vertrekkend) hebben de na-oorlogse Nederlandse stationsbouw sterk beïnvloed. Als een van de weinige stationsgebouwen in Nederland staat het dwars op de richting van de spoorbaan. Het stationsgebouw is van groot belang voor het oeuvre van H.G.J. Schelling, die eveneens het station Muiderpoort ontwierp".*

Aanwijzing als rijksmonument houdt in dat, bij wijzigingen aan het monument, rekening moet worden gehouden met het monumentale karakter van het monument. Het Amstelstation heeft daarnaast een belangrijke functie als OV overstappunt. Dit alles vereist extra aandacht bij de uitwerking van de plannen voor de fietsparkeerkelder. Daarvoor zijn de volgende partijen bij het ontwerp- en uitvoeringsproces betrokken:

- Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam (BMA) bij de toetsing van het ontwerp en de aansluiting op de openbare ruimte;
- Spoorbouwmeester van de NS denkt mee en toetst de inpassing van de garage en de verdere noodzakelijke aanpassingen aan het stationsgebouw;
- stedenbouwkundige supervisor van gemeente Amsterdam: denkt mee en toetst de inpassing van de garage en de verdere noodzakelijke aanpassingen aan de openbare ruimte;
- integraal architect ingehuurd door gemeente, ProRail en NS gezamenlijk voor ontwerp van de noodzakelijke wijzigingen en inpassingen van en in het stationsgebouw, waaronder de fietsenstalling, trappartijen en lift.

in het kader van het definitieve ontwerp van het maaiveld Amstelstation is hierover het volgende opgemerkt: *"De fietsenstalling moet passen bij het (monumentale) stationsgebouw. De vormgeving van het DO en UO moet daarom worden goedgekeurd door de spoorbouwmeester, welstand en monumentenzorg. Het in opdracht vna ProRail door Arcadis gemaakte VO voor de fietsenstalling is in nauw overleg met de gemeente gemaakt en door de supervisor positief beoordeeld. De trappenpartij en het dak van de fietsenstalling wordt één constructie."*

Alle betrokken partijen stemmen aldus in met de voorgestelde inrichting van de fietsparkeerkelder. In het kader van het overleg overeenkomstig artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) formeel om reactie gevraagd, hiervoor zij verder verwezen naar hoofdstuk 12.1 Bestuurlijk overleg.

8.1.2 Archeologie

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.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. is uitgebreid onderzoek verricht naar het voorkomen van potentiële archeologische waarden, de zogenaamde 'verwachtingswaarden'. Op grond van dit onderzoek is een klein deel van het plangebied, onder Blok B en Blok C, aangemerkt als gebied met archeologische verwachtingswaarden. Bij bodemingrepen met een oppervlak van meer dan 500 m², en die dieper reiken dan 2 m moet voorafgaand aan de ingreep archeologisch onderzoek worden uitgevoerd. Hiervoor is in het bestemmingsplan Amstelstation e.o. een zogenaamde archeologische dubbelbestemming met aanlegvergunning opgenomen. In voorbereiding op de ontwikkeling van Blok B en Blok C heeft de gemeente Amsterdam in 2016 nader archeologisch veldonderzoek verricht. De resultaten van dat veldonderzoek vormen aanleiding om de archeologische dubbelbestemming in deze 1e herziening aan te passen.

8.1.3 Nieuwe wet- en regelgeving

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. Deze wijziging zag op een vereenvoudiging van het beschermingsregime van Rijksmonumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten. Een aantal handelingen aan en in monumenten werd onder het vergunningvrije regime van het Besluit omgevingsrecht (Bor) gebracht. Deze wetswijzigingen zijn in 2012 in werking getreden, maar hebben geen invloed op het bestemmingsplanregime.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt wet- en regelgeving op het gebied van erfgoedbescherming. Het gaat dan om zaken als vervreemding van eigendom, en rechtsbescherming bij aanwijzing van een monument. Met de inwerkingtreding van de Erfgoedwet is de Monumentenwet vervallen. Voor zover het gaat om de fysieke bescherming van (archeologische) monumenten is het voornemen dit te regelen in de aankomende Omgevingswet. De Omgevingswet

bestemmingsplan_1e herziening bestemmingsplan Amstelstation en omgeving (vastgesteld)

treedt naar verwachting in 2019 in werking. Tot die tijd blijven de bepalingen uit de Monumentenwet die zien op de fysieke bescherming van monumenten en archeologisch erfgoed van kracht.

8.2 Resultaten verkennend archeologisch veldonderzoek

In voorbereiding op de planontwikkeling voor Blok B en Blok C is er voor gekozen verkennend archeologisch veldonderzoek uit te voeren. Archeologisch onderzoek was alleen mogelijk op een deel van de gronden, ter hoogte van het toekomstige Blok B. Op de overige gronden stonden nog bomen. Daar is archeologisch veldonderzoek achterwege gebleven. Op grond van het veldonderzoek werd kennis opgedaan over het gebruik van de ondergrond in het verleden. Er werden echter geen archeologische sporen aangetroffen. Het aangetroffen historische maaiveld werd niet beoordeeld als zeldzaam of uniek. Voor het veldonderzoek en de archeologische waardestelling wordt verwezen naar Bijlage 9 Verkennend archeologisch veldonderzoek en Bijlage 10 Waardestelling archeologie.

8.3 Conclusie

De archeologische dubbelbestemming onder Blok B komt te vervallen. Voor het overige blijft het archeologische beschermingsregime onverminderd van kracht.

Hoofdstuk 9 Water

9.1 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.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. is uitgebreid overleg gevoerd met de waterbeheerder AGV/ Waternet, is onderzoek uitgevoerd naar de watercompensatieopgave en de grondwaterstromen en is een waterparagraaf opgesteld. De uitgangspunten van deze waterparagraaf zijn ongewijzigd. Wel is sprake van enkele actualisaties die hieronder worden besproken.

9.2 Actualisatie waterparagraaf

Watercompensatie

Het bestemmingsplan Amstelstation e.o. maakt een toename van verhard oppervlak mogelijk van maximaal 9.205 m², de benodigde watercompensatie bedraagt dus maximaal 919 m² (10%) en dient conform de Keur, gerealiseerd te worden in hetzelfde watersysteem, namelijk de Watergraafsmeerpolder. De watercompensatie is gerealiseerd op de groenstrook rond het tuincentrum tussen de Gooiseweg en de Nobelweg. De locatie ligt weliswaar buiten het plangebied van het bestemmingsplan Amstelstation, maar in hetzelfde watersysteem en biedt ruim voldoende compensatie voor de toename van verharding voor het gebied Amstelstation e.o. In het bestemmingsplan Amstelstation e.o. is middels een voorwaardelijke verplichting geborgd dat de watercompensatie voor de realisatie van de beoogde ontwikkelingen gerealiseerd zal zijn.

De watercompensatie is inmiddels volledig gerealiseerd. Aan de eisen zoals opgenomen in de voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan Amstelstation e.o. (zie hiervoor artikel 22 lid 1 onder a van de regels van het bestemmingsplan Amstelstation e.o.) is voldaan. Deze voorwaardelijke verplichting kan dan ook komen te vervallen in de 1e herziening van het bestemmingsplan Amstelstation e.o.

Grondwater

De grond waterstanden verlopen sterk over het plangebied. Het stroomt van de hoger gelegen Amstel (NAP -0,40 m) naar de dieper gelegen Watergraafsmeer (NAP -5,50 m). De grondwaterstanden staan bovendien laag onder het maaiveld. Door de aanleg van ondergrondse garages wordt het grondwater verder opgestuwd. Met een grondwater model is berekend wat de hoogste seizoensgrondwaterstand kan zijn. Deze moet voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm van 50 cm onder maaiveld voor kruipruimteloos bouwen en de grondwatersituatie in de omgeving niet verstoren. Om de verhoging van het grondwater te beperken, gaat het bestemmingsplan Amstelstation e.o. uit van parkeergarages met een onderkant vloer die niet dieper ligt dan NAP -5,50 m. Deze maximale bouwdiepte is vastgelegd in het bestemmingsplan. De bouwkuip-damwanden moeten na de bouw worden verwijderd, zodat ze de grondwaterstroming niet belemmeren. De nieuwe Julianalaan ligt het meest kritisch ten opzichte van de toekomstige grond waterstanden. De grondwaterstand blijft minimaal 80 centimeter onder de toekomstige maaiveldhoogte van de Julianalaan; dit is meer dan de vereiste 50 cm uit de grondwaternorm. Mitigerende maatregelen zijn niet noodzakelijk, mits aandacht wordt geschonken aan de groeiomstandigheden van bomen. De berekeningen gaan uit van huidige gegevens over de bodemopbouw. Daarin resteert onder de parkeergarages een 0,5 m dikke zandlaag, waardoor grondwater-afstroming mogelijk blijft. Mocht in de volgende fase blijken dat de zandlaag lokaal niet (meer) aanwezig is, dan

moet er alsnog een zandlaag worden aangebracht.

De gevolgen voor de stand van het grondwater tijdens de bouw is eveneens onderzocht. De parkeergarages worden gebouwd binnen een damwandkuip. Bij ontgraving is er kans op opbarsten van de bouwkuipbodem. Om dit te voorkomen dienen er maatregelen getroffen te worden, er kan spanningsbemaling worden toegepast of er kan gewerkt worden met een onderwaterbetonvoer. De damwanden mogen geen onderdeel uitmaken van de kelderconstructie en dienen na de bouw getrokken te worden zodat grondwaterstroming onder de kelders mogelijk zal zijn. In de regels is de maximale verticale bouwdiepte van 5,50 meter geborgd.

Actualisatie grondwateronderzoek

De gemeente Amsterdam heeft in 2015 en 2016 het bestaande grondwater model geijkt aan de veldsituatie. In dat kader is opnieuw gekeken naar de grondwatereffecten als gevolg van de bouw van de parkeerkelders. (hiervoor wordt verder verwezen naar Bijlage 11 Aanvullend grondwateronderzoek). Uit dit onderzoek blijkt dat de conclusies van de onderzoeken in 2012 nog steeds juist zijn. Het is noodzakelijk maatregelen te nemen ter voorkoming van grondwateroverlast buiten het plangebied. Uit dit onderzoek bleek wél dat het mogelijk is om een parkeerkelder te bouwen tot NAP -6.00 m, vooropgesteld dat er wordt voorzien in maatregelen, waarbij de meest voor de hand liggende maatregel is het aanbrengen van een pakket drainzand van 80 cm onder de parkeerkelder en dat voorts wordt voorzien in aanvullende maatregelen ter voorkoming van opbarsting.

9.3 Conclusie

De watercompensatie ten behoeve van de herontwikkeling van het Amstelstation is inmiddels gerealiseerd, waarmee is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting en de beoogde herontwikkeling van het Amstelstationgebied door kan gaan. Voor wat betreft de bouw van de parkeergarage blijkt het mogelijk -onder voorwaarden- te bouwen tot NAP - 6.00 m. Deze mogelijkheid wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Juridische planbeschrijving

10.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

De 1e herziening bestemmingsplan Amstelstation e.o. is een technische update van het vigerende bestemmingsplan Amstelstation e.o. Dit voor wat betreft de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling bij het Amstelstation en de plandelen die nodig zijn voor de realisatie van het B en C blok. De bestemmingen zijn geactualiseerd voor zover ze vallen binnen de grenzen van de herziening zoals opgenomen op de verbeelding. De bestemmingen buiten deze begrenzing wijzigen dus niet. Hiervoor blijft het bestemmingsplan Amstelstation e.o. van kracht.

Terzijde wordt opgemerkt dat in de planregels van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. wordt verwezen naar het Dagelijks Bestuur. Met de inwerkingtreding van het nieuwe bestuurlijke stelsel in Amsterdam wordt nu aangesloten bij de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) door consequent te spreken van 'bevoegd gezag'. Deze herziening bevat dus geen verwijzing meer naar het Dagelijks Bestuur.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

10.2 hoofdstuksgewijze toelichting

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat 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. Voor zover de gehanteerde begrippen uit het bestemmingsplan Amstelstation e.o. terugkomen in deze herziening zijn deze onverkort overgenomen. Het bleek noodzakelijk enkele begrippen aanvullend op te nemen in verband met wijzigingen in het standaard begrippenkader van de Standaard Vergelijkbare Bestemmings Plannen 2012 (SVBP 2012). Het betreft de begrippen bouwwerk, overig bouwwerk en pand.

- **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 door de overige regels worden aangegeven. Vanwege de hoogteverschillen in het maaiveld wordt steeds gemeten vanaf peil (N.A.P.). Het begrip peil is omschreven in artikel 1 van de regels. Voor het bebouwingspercentage geldt dat indien geen regeling in de bouwregels is opgenomen, een percentage van 100 % geldt.

De wijze van meten is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **'Gemengd - 1' en 'Wonen'**

De bestemmingen 'Gemengd - 1' voor blok B en 'Wonen' voor blok C zijn voor wat betreft het toegestane gebruik gelijk gebleven met de bestemming Gemengd-1 respectievelijk de bestemming Wonen in het bestemmingsplan Amstelstation e.o. Dit geldt ook voor de gehanteerde maximale oppervlaktes voor de functies wonen, detailhandel en dergelijke. Ook maximale toegestane bouwhoogtes zijn niet veranderd ten opzichte van het vigerende plan. De toegestane bijbehorende functies (bergingen, ontsluitingen e.d.) zijn ten behoeve van de leesbaarheid en toetsbaarheid zijn gelijk getrokken met de bestemming 'Wonen' van blok C.

Binnen de bestemming 'Gemengd' is ruimte voor woningen, detailhandel en maatschappelijke dienstverlening. Detailhandel en voorzieningen zijn mogelijk op de eerste en tweede bouwlaag. In de kelder is ruimte voor een supermarkt. In artikel 1 Begripsbepaling worden de begrippen bouwlaag en eerste bouwlaag omschreven. Deze regeling is gelijklopend met de vigerende regeling in het bestemmingsplan Amstelstation e.o.

Binnen de bestemming 'Wonen' is primair een vrijstaand woongebouw geprojecteerd. Naast wonen is er ruimte voor kleinschalige winkels en voorzieningen, vanaf de tweede bouwlaag is uitsluitend wonen toegestaan. Aan de Bertrand Russellstraat zijn stadswoningen of appartementen ook op de eerste bouwlaag voorzien. Gebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd onder het woongebouw. Ook deze bepalingen wijken niet af van het bestemmingsplan Amstelstation e.o.

In artikel 3.2 onder c tot en met e en in artikel 6.2 onder c tot en met e is de regeling opgenomen met betrekking tot de hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï ten behoeve de woningen. Deze zijn tegelijk vastgesteld met het bestemmingsplan Amstelstation e.o. Zoals eerder beschreven in deze toelichting blijken deze hogere waarden nog steeds te voldoen. Er is voor Blok B voor een totaal van 80 woningen een hogere waarde vastgesteld tot maximaal 60 dB. Voor Blok C is voor een totaal van 135 woningen een hogere waarde vastgesteld tot maximaal 63 dB (afhankelijk van de bron). Mochten er meer woningen worden gerealiseerd, dan zal de gevelbelasting op deze extra woningen moeten voldoen aan de maximale grenswaarde van 48 dB. Technisch is dit zonder meer mogelijk omdat gevel aan het Julianaplein een afschermende werking heeft ten opzichte van bebouwing in de tweede lijn. Op grond van standaard Amsterdams geluidbeleid hebben de woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld minimaal één geluidluwe gevel. Dit is ongewijzigd ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

In lid 3.4 is onder f en g verduidelijkt dat laden en lossen en parkeren volledig inpandig moet worden opgelost.

In verband met het grendelen van het maximaal aantal parkeerplaatsen is in de algemene gebruiksregels een cumulatieregeling opgenomen.

- **'Verkeer - 6'**

De bestemming 'Verkeer - 6' is voor wat betreft toegestaan gebruik gelijk met de bestemming 'Verkeer-3' uit het bestemmingsplan Amstelstation e.o. Er is gekozen voor een nieuwe bestemmingsnaam 'Verkeer - 6' ter voorkoming van misinterpretaties met verkeersbestemmingen in het bestemmingsplan Amstelstation e.o.

Door de vernietiging van de bestemmingsregeling voor Blok A is het niet meer nodig te voorzien in een regeling voor een ontsluiting voor dit Blok A. Deze is dan ook geschrapt. Verder heeft de aanduiding 'parkeergarage' geen toegevoegde waarde meer omdat de hele bestemming 'Verkeer-6' ziet op de parkeergarage. Deze aanduiding is geschrapt, onder toevoeging van de aanduiding 'detailhandel' voor het deel van de bestemming dat tevens is aangewezen voor dit gebruik. Hierdoor ontstaat wat meer flexibiliteit in de inrichtingsmogelijkheden van de parkeergarage waarbij wordt opgemerkt dat het toegestane aantal vierkante meters detailhandel niet is gewijzigd. In lid 4.1 onder d en e is nu voorzien in een duidelijke regeling waaruit blijkt dat alleen inpandig parkeren is toegestaan. Tegelijk is voorzien in een inpandige aansluiting met de voorzieningen en parkeerplaatsen in de bestemmingen 'Gemengd - 1' en 'Wonen'. In 4.3 is verder geregeld dat ook binnen deze bestemming alleen inpandig laden en lossen is toegestaan.

- **'Verkeer - 7'**

De bestemming 'Verkeer - 7' is specifiek vormgegeven om de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling met de bijbehorende winkels mogelijk te maken. Ook hier is gekozen voor een nieuwe bestemmingsnaam 'Verkeer - 7' ter voorkoming van misinterpretaties met de overige verkeersbestemmingen in het bestemmingsplan Amstelstation e.o.

De fietsenstalling is geprojecteerd binnen een deel van het plangebied van de bestemmingsplan Amstelstation e.o. waar de bestemmingen Verkeer- 2, Verkeer -4 en Verkeer -5 vigeren. Binnen deze bestemmingen is een veelheid van functies mogelijk, terwijl de bestemmingen onderling (voor zover het gaat om ondergronds bouwen) niet helemaal op elkaar lijken aan te sluiten. Dit leidde tot de conclusie dat voor de komst van de ondergrondse fietsenstalling een nieuwe bestemming 'Verkeer-7' in het leven moest worden geroepen. Deze is zeer scherp begrensd, in zowel maatvoering als gebruik. Binnen de bestemmingsgrenzen is alleen de bouw van een ondergrondse fietsenstalling mogelijk. Bovengronds wordt binnen de bestemming een deel van het voorplein van het Amstelstation aangelegd, waarbij het

binnen deze bestemming mogelijk is om verkeersruimte voor voetgangers en fietsers te realiseren.

- **'Waarde-Archeologie'**

Slechts voor die gronden met een hoge archeologische verwachting is een dubbelbestemming opgenomen met daarin een regeling ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voor enerzijds het bouwen en anderzijds het roeren van grond zonder dat sprake is van bouwen. Dit laatste in de vorm van een stelsel dat voorziet in een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden, ook wel bekend als het aanlegvergunningstelsel. Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemmingen. Zij gaat vóór de onderliggende bestemming. Dit betekent dat de bepalingen van de hoofdbestemming uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de dubbelbestemming.

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 2,0 meter 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 een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Deze regeling is gelijk aan de archeologie regeling in het bestemmingsplan Amstelstation e.o, zij het dat de begrenzing van de bestemming kleiner is geworden. Een deel van de gronden blijkt bij nader onderzoek geen archeologische sporen te bevatten de eerste herziening bevat dus een aanpassing van de begrenzing van de archeologische bestemming.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

De algemene regels zijn zoveel als mogelijk woordelijk overgenomen uit het bestemmingsplan Amstelstation e.o. Daar waar sprake is van afwijkingen zijn deze specifiek beschreven.

- **Anti-dubbeltelregel**

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

- **Algemene bouwregels**

Dit artikel regelt de maximale bouwdiepte van gebouwen en maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een procedure tot afwijking van het bestemmingsplan. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel ontheffingsprocedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

In aanvulling op het bestemmingsplan Amstelstation e.o. is een afwijkingsregeling opgenomen zodat het mogelijk is om dieper te bouwen dan -5,50 m N.A.P. Dit tot een maximum van -6,00 m N.A.P. Deze regeling is opgenomen omdat er omstandigheden denkbaar zijn waarbij het bij de aanleg van de gebouwde parkeervoorzieningen technisch wenselijk is om iets dieper te reiken. Dit kan onder de voorwaarde dat er geen onaanvaardbare aantasting plaatsvindt van de grondwaterstromen.

- **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, zijn geluidhinderlijke inrichtingen in de zin van de Wet geluidhinder niet toegestaan. Verder is er een totaal maximum van 225 parkeerplaatsen opgenomen voor de bestemmingen Gemengd, Verkeer-1 en Wonen. Op deze manier kan de gebouwde parkeervoorziening flexibel worden ingericht

In het bestemmingsplan Amstelstation e.o is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod van artikel 2.1, lid 1, sub c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een voorwaardelijke verplichting opgenomen in verband met de noodzakelijke watercompensatie ten gevolge van de toename van verharding in het bestemmingsplangebied. De compensatie is inmiddels gerealiseerd, reden waarom deze verplichting niet meer terugkomt in deze herziening.

- **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.

Het betreft hier een afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 3.6, lid 1, sub c van de Wet ruimtelijke ordening. Deze regel maakt mogelijk dat het bevoegd gezag kan afwijken van deze 1e herziening middels een omgevingsvergunning van onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden onder meer bepalingen over specifieke doeleinden zoals antennes, liftopbouwen, voorzieningen ten behoeve van het voorkomen van windhinder en overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen.

Een afwijking van het bestemmingsplan kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd. Ten aanzien van gebouwtjes voor het opwekken van duurzame energie zij opgemerkt, dat deze bij voorkeur in de hoofdgebouwen worden geplaatst. Als het technisch niet mogelijk is dan kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verlenen om het betreffende gebouwtje (of bouwwerk) buiten de hoofdgebouwen te plaatsen.

- **Algemene wijzigingsregels**

Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen inzake de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan gebruik worden indien uit onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn en een dubbelbestemming niet noodzakelijk is. De wijzigingsbevoegdheid houdt in dat de dubbelbestemming kan worden geschrapt.

De overige wijzigingsbevoegdheden uit het bestemmingsplan Amstelstation e.o. zijn niet overgenomen in deze herziening omdat deze niet relevant zijn voor de gronden waarop deze herziening van toepassing is.

- **Overige regels**

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere regelgeving. Landelijke regelgeving kan bijvoorbeeld gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen, terwijl in het plan nog oude regels worden gehanteerd.

HOOFDSTUK 4- SLOTREGELS

De slotregels zijn verplicht voor elk bestemmingsplan, de inhoud is wettelijk vastgesteld.

- **Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

- **Slotregel**

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

Hoofdstuk 11 Economische uitvoerbaarheid

11.1 Exploitatieplanplicht

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel.

De gemeente Amsterdam voert voor het Amstelstation en omgeving een actief grondbeleid. De gemeente ontwikkelt de locatie en geeft bouwrijpe grond uit in erfpacht.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

11.2 Investerings en opbrengsten

Voor de ontwikkeling van het gebied Amstelstation en omgeving heeft het College van burgemeester en wethouders op 17 november 2009 de grondexploitatie vastgesteld behorend bij het Stedenbouwkundig Plan Amstelstation.

Het Definitief Ontwerp (DO) Amstelstation is op 5 oktober 2016 vastgesteld, de daarmee gemoeide ruimtelijke investeringen worden gedekt vanuit de grondexploitatie.

11.3 Planschade

Deze herziening betreft een technische herziening van een deel van het bestemmingsplan Amstelstation e.o. Er worden, ten opzichte van het vigerende ruimtelijke regime, geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, noch is er sprake van het inperken van planologische mogelijkheden. Om deze reden wordt het risico op planschadeclaims verwaarsloosbaar geacht en is geen planschaderisico uitgevoerd.

Hoofdstuk 12 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

12.1 Bestuurlijk overleg

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

- a. Algemeen Bestuur Stadsdeel Oost;
- b. Brandweer Amsterdam Amstelland;
- c. Bureau Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam;
- d. Centrale Verkeerscommissie;
- e. Commissie Ruimtelijke Kwaliteit;
- f. Commissie Winkelplanning;
- g. Fietzersbond;
- h. GGD;
- i. GVB;
- j. NS stations;
- k. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- l. ProRail;
- m. Provincie Noord-Holland;
- n. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- o. Rijkswaterstaat district West-Nederland Noord;
- p. Technische Advies Commissie;
- q. Technische Advies Commissie Geluid Amsterdam;
- r. Waternet.

Hieronder geven wij eerst aan welke instanties onder dankzegging, gereageerd hebben zonder inhoudelijke opmerkingen over het concept ontwerp bestemmingplan. Van deze reacties hebben wij met instemming kennisgenomen. Vervolgens gaan wij in op de reacties van de instanties die een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben worden niet genoemd.

Met instemming kennisgenomen van de reacties van:

- Algemeen Bestuur Stadsdeel Oost;
- Commissie Winkelplanning;
- Rijkswaterstaat district West- Nederland Noord;
- Technische Advies Commissie;
- Technische Advies Commissie Geluid Amsterdam;
- Waternet (telefonisch).

Commissie Ruimtelijke Kwaliteit

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit stemt in met het bestemmingsplan en de voorgestelde wijziging van de beeldkwaliteitsparagraaf met de volgende opmerkingen:

1. Informering, procedure en vindbaarheid.

Er wordt verzocht na vaststelling van deze herziening de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit te informeren, zodat rekening kan worden gehouden met het aangepaste welstandskader. Procedureel is het belangrijk dat bij de terzieslegging duidelijk wordt gemaakt dat de beeldkwaliteitsparagraaf welstandscriteria bevat die in die zin worden gewijzigd en dat de gewijzigde beeldkwaliteitsparagraaf na vaststelling digitaal vindbaar is.

Reactie:

ad. 1: Bij de tervisielegging wordt aangegeven dat de beeldkwaliteitparagraaf wordt aangepast. Na vaststelling van deze herziening maakt de gewijzigde beeldkwaliteitparagraaf deel uit van het besluit en wordt als zodanig gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl. De Commissie wordt geïnformeerd over de vaststelling.

ProRail

ProRail stemt in met het bestemmingsplan met de volgende opmerkingen:

2. Verkeerd begrip

In artikel 5.2 onder b van de planregels wordt gesproken over "afbeelding" dit moet zijn "verbeelding" of "plankaart".

3. Controle op footprint

Er wordt verzocht om voorafgaand aan de tervisielegging van het plan te controleren of de bestemmingslegging ten behoeve van de fietsenkelder in overeenstemming is met de laatste versie van het civieltechnische ontwerp.

Reactie:

ad. 2. Onder dankzegging van de opmerkzaamheid wordt dit aangepast.

ad. 3. Deze controle is uitgevoerd, op basis van de aangeleverde informatie is er geen aanleiding het plan aan te passen.

12.2 Conclusies bestuurlijk overleg

De binnengekomen reacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

12.3 Participatie

Gelezen het beperkte karakter van deze herziening is geen participatietraject doorlopen. Wel is in de voorbereiding van deze herziening gesproken met de beheergroep Amstelstation. Dit is een maandelijkse vergadering met circa 20 bewoners / ondernemers uit de omgeving, de omgevingsmanager, een secretaris, de wegbeheerder en de directievoerder van de gemeente. Uit dit gesprek met de beheergroep zijn geen aandachtspunten naar voren gekomen.