

# Amstel III West



## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>7</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1	Aanleiding	9
1.2	Bevoegdheden	9
1.3	Leeswijzer	10
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Plankader</b>	<b>11</b>
2.1	Geschiedenis van het plangebied	11
2.2	Ligging en begrenzing	11
2.3	Beschrijving van het plangebied	14
2.4	Doelstelling	15
2.5	Geldend planologisch kader	15
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>17</b>
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	20
3.3	Regionaal beleid	22
3.4	Gemeentelijk beleid	23
3.5	Stadsdeelbeleid	29
3.6	Structuurvisie gemeente Ouder Amstel en Visie 2020	30
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Het ruimtelijk kader</b>	<b>32</b>
4.1	Inleiding	32
4.2	Ruimtelijk-functionele aspecten	32
4.3	Realisatiestrategie	34
4.4	Openbare ruimte en parkeren	34
4.5	Kwaliteitskader	34
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht</b>	<b>35</b>
5.1	Algemeen	35
5.2	Regelgeving	35
5.3	Toets aan regelgeving	35
5.4	Resultaten m.e.r.-beoordeling	36
5.5	Conclusie	37
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Verkeer en parkeren</b>	<b>39</b>
6.1	Verkeer	39
6.2	Parkeren	46
6.3	Conclusie	51
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Geluid</b>	<b>52</b>
7.1	Algemeen	52
7.2	Regelgeving	52
7.3	Resultaten onderzoeken	55
7.4	Conclusie	56
<b>Hoofdstuk 8</b>	<b>Luchtkwaliteit</b>	<b>58</b>
8.1	Algemeen	58
8.2	Regelgeving	58
8.3	Resultaten onderzoeken	64
8.4	Conclusie	66

<b>Hoofdstuk 9</b>	<b>Bodem</b>	<b>68</b>
9.1	Algemeen	68
9.2	Regelgeving	68
9.3	Resultaten onderzoeken	69
9.4	Conclusie	73
<b>Hoofdstuk 10</b>	<b>Cultuurhistorie en archeologie</b>	<b>75</b>
10.1	Algemeen	75
10.2	Regelgeving	75
10.3	Resultaten onderzoeken	77
10.4	Conclusie	78
<b>Hoofdstuk 11</b>	<b>Duurzaamheid</b>	<b>79</b>
11.1	Algemeen	79
11.2	Regelgeving en beleid	79
<b>Hoofdstuk 12</b>	<b>Externe veiligheid</b>	<b>83</b>
12.1	Algemeen	83
12.2	Regelgeving en beleid	83
12.3	Resultaten onderzoeken	86
12.4	Cumulatie	91
12.5	Advies brandweer	92
12.6	Verantwoording groepsrisico	92
12.7	Conclusie	94
<b>Hoofdstuk 13</b>	<b>Hoogbouwaspecten</b>	<b>95</b>
13.1	Algemeen	95
13.2	Resultaten onderzoek	95
13.3	Conclusie	95
<b>Hoofdstuk 14</b>	<b>Luchthavenindelingbesluit</b>	<b>97</b>
14.1	Algemeen	97
14.2	Conclusie	98
<b>Hoofdstuk 15</b>	<b>Milieuhinder bedrijvigheid</b>	<b>99</b>
15.1	Algemeen - Industrierrein	99
15.2	Resultaten onderzoeken	99
15.3	Conclusie	100
<b>Hoofdstuk 16</b>	<b>Natuur en Landschap</b>	<b>101</b>
16.1	Algemeen	101
16.2	Regelgeving en beleid	101
16.3	Resultaten onderzoeken	103
16.4	Conclusie	105
<b>Hoofdstuk 17</b>	<b>Water</b>	<b>107</b>
17.1	Algemeen	107
17.2	Regelgeving en beleid	107
17.3	Watertoets	110
17.4	Conclusie	111
<b>Hoofdstuk 18</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>113</b>
18.1	Algemeen	113
18.2	Planvorm	113
18.3	Artikelgewijze toelichting	113

<b>Hoofdstuk 19</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>117</b>
19.1	Grondexploitatie	117
19.2	Conclusie	117
<b>Hoofdstuk 20</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>119</b>
20.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	119
20.2	Maatschappelijk overleg	119
20.3	Participatie	123
<b>Bijlagen bij toelichting</b>		<b>125</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Aanmeldingsnotitie mer-beoordeling, januari 2013</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Verkeersonderzoek Amstel III, mei 2013</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Parkeerbilans Amstel III, juli 2012</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 4</b>	<b>Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Amstel III, augustus 2012</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 5</b>	<b>Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Amstel III, augustus 2012</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 6</b>	<b>Effect benutting erfpachtrecht Amstel III op geluidsbelasting en luchtkwaliteit, mei 2013</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 7</b>	<b>Archiefonderzoek Bodem Amstel III, april 2011</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 8</b>	<b>Archeologisch onderzoek, december 2008</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 9</b>	<b>Externe veiligheid Amstel III, juni 2013</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 10</b>	<b>Groepsrisico LPG-tankstation Shell Muntbergweg, november 2011</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 11</b>	<b>Bedrijveninventarisatie Amstel III, april 2012</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 12</b>	<b>Advies Brandweer Amsterdam - Amstelland externe veiligheid Amstel III, januari 2013</b>	<b>125</b>
<b>Bijlage 13</b>	<b>Natuurtoets Amstel III, oktober 2012</b>	<b>125</b>
<b>Regels</b>		<b>126</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleidende regels</b>	<b>127</b>
Artikel 1	Begrippen	127
Artikel 2	Wijze van meten	133
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Bestemmingsregels</b>	<b>134</b>
Artikel 3	Bedrijf - 1	134
Artikel 4	Bedrijf - 2	136
Artikel 5	Gemengd - 1	138
Artikel 6	Gemengd - 2	140
Artikel 7	Groen	142
Artikel 8	Horeca - 1	143
Artikel 9	Horeca - 2	145
Artikel 10	Maatschappelijk	146
Artikel 11	Verkeer - 1	147
Artikel 12	Verkeer - 2	148
Artikel 13	Water	149
Artikel 14	Leiding - Gas	150
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Algemene regels</b>	<b>152</b>
Artikel 15	Anti-dubbeltelregel	152
Artikel 16	Algemene bouwregels	153

Artikel 17	Algemene gebruiksregels	154
Artikel 18	Algemene aanduidingsregels	155
Artikel 19	Algemene afwijkingsregels	156
Artikel 20	Algemene wijzigingsregels	157
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Overgangs- en slotregels</b>	<b>158</b>
Artikel 21	Overgangsrecht	158
Artikel 22	Slotregel	159
<b>Bijlagen bij regels</b>		<b>161</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Staat van Inrichtingen Amstel III West</b>	<b>162</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Parkeertabel</b>	<b>163</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Raadsvoordracht Mer-beoordeling</b>	<b>164</b>



# Toelichting





## **Hoofdstuk 1            Inleiding**

### **1.1    Aanleiding**

Voorliggend bestemmingsplan, Amstel III West, maakt deel uit van de bedrijven- en kantorenlocatie Amstel III en heeft betrekking op het westelijke deel daarvan: de Bedrijvenzone. Voor het oostelijk deel van Amstel III, de Kantorenzone, wordt tegelijkertijd een bestemmingsplan opgesteld.

De aanleiding voor de nieuwe bestemmingsplannen voor Amstel III ligt enerzijds in het feit dat het geldende bestemmingsplan Amstel III uit 1988 sterk verouderd is en vervangen dient te worden door een actueel planologisch juridisch kader. Het gebied heeft zich tot een overwegend uit kantoren en bedrijven bestaand gebied ontwikkeld, maar de laatste jaren is een tendens waar te nemen naar initiatieven die meer zijn gericht op andere functies dan alleen kantoren en bedrijven. De lange termijnvisie voor Amstel III is gericht op het doorbreken van de huidige monofunctionaliteit en op het doorgroeien naar een meer gemengd gebied.

Dit nieuwe bestemmingsplan heeft dan ook enerzijds tot doel te voorzien in een goede, eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied Amstel III West. Anderzijds wordt getracht om, op basis van actueel ruimtelijk beleid en een realistisch te verwachten, wenselijk programma voor de komende planperiode, daar waar nodig bij te sturen en voldoende flexibiliteit en uitbreidingsruimte te geven.

De visie op de gewenste, ruimtelijke ontwikkeling voor Amstel III is in belangrijke mate ingegeven door het op 1 november 2011 door het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) vastgestelde Strategiebepalend Amstel III. Dit Strategiebepalend is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam', waarin de lange termijnvisie voor Amstel III is geschetst.

Om deze lange termijnstrategie te verwerklijken is een uitwerkingsprogramma voor zowel de lange als korte termijn noodzakelijk. Het Strategiebepalend Amstel III bevat beide en gaat in op het verwachte en gewenste programmatisch profiel voor zowel de periode tot en met 2023 als de periode 2023 - 2040. Meer over het Strategiebepalend is opgenomen in paragraaf 3.4.2 van deze plandoelichting, waarin het Strategiebepalend als relevant vastgesteld ruimtelijk gemeentebepalend is beschreven.

Dit bestemmingsplan voorziet in een eerste fase van de voor Amstel III West gewenste ruimtelijke ontwikkeling om op de langere termijn te transformeren van een monofunctioneel bedrijvengebied naar een levendig gemengd werkgebied. Daarbij moet vooral naar de infrastructuur en de openbare ruimte gekeken worden.

### **1.2    Bevoegdheden**

Bij besluit van de gemeenteraad van 1 februari 2006 zijn de gebieden Amstel III, Centrumgebied Zuidoost (wat betreft het ten westen van het spoor gelegen deel, dat inmiddels de naam ArenAPoort West heeft gekregen) en het AMC-terrein aangewezen tot grootstedelijk project. Daarbij is onder meer bepaald dat in de tot grootstedelijk gebied aangewezen gebieden de gemeenteraad van Amsterdam bevoegd is tot het vaststellen van bestemmingsplannen en het nemen van ruimtelijke besluiten. Dat geldt dus ook voor het onderhavige bestemmingsplan.

### **1.3 Leeswijzer**

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

De verbeelding en de 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.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 20 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. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. 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 de planuitgangspunten en het ruimtelijke programma. Hoofdstuk 5 tot en met 17 beschrijven de diverse omgevingsaspecten. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 20 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 Geschiedenis van het plangebied

Amstel III is onderdeel van de stadsuitbreiding in de Bijlmermeer. In het gemeentelijke structuurplan van de jaren '60 is de polder van de gemeente Weesperkarspel aangewezen als uitbreidingsgebied voor woningbouw en wordt het deel ten westen van het spoor aangewezen als uitbreidingslocatie voor bedrijven. Vervolgens is de polder opgespoten en vanaf eind jaren '70 bebouwd. Het gebied kent oorspronkelijk een zeer pragmatische opzet met een circa 300 meter brede kantorenzone langs de spoorlijn en een 900 meter brede bedrijvenstrook tussen de kantorenzone en de A2. In de loop der jaren is de kantorenzone uitgebreid en de bedrijvenstrook verkleind, waardoor er uiteindelijk twee gelijkwaardige stroken van circa 600 meter breed zijn ontstaan.

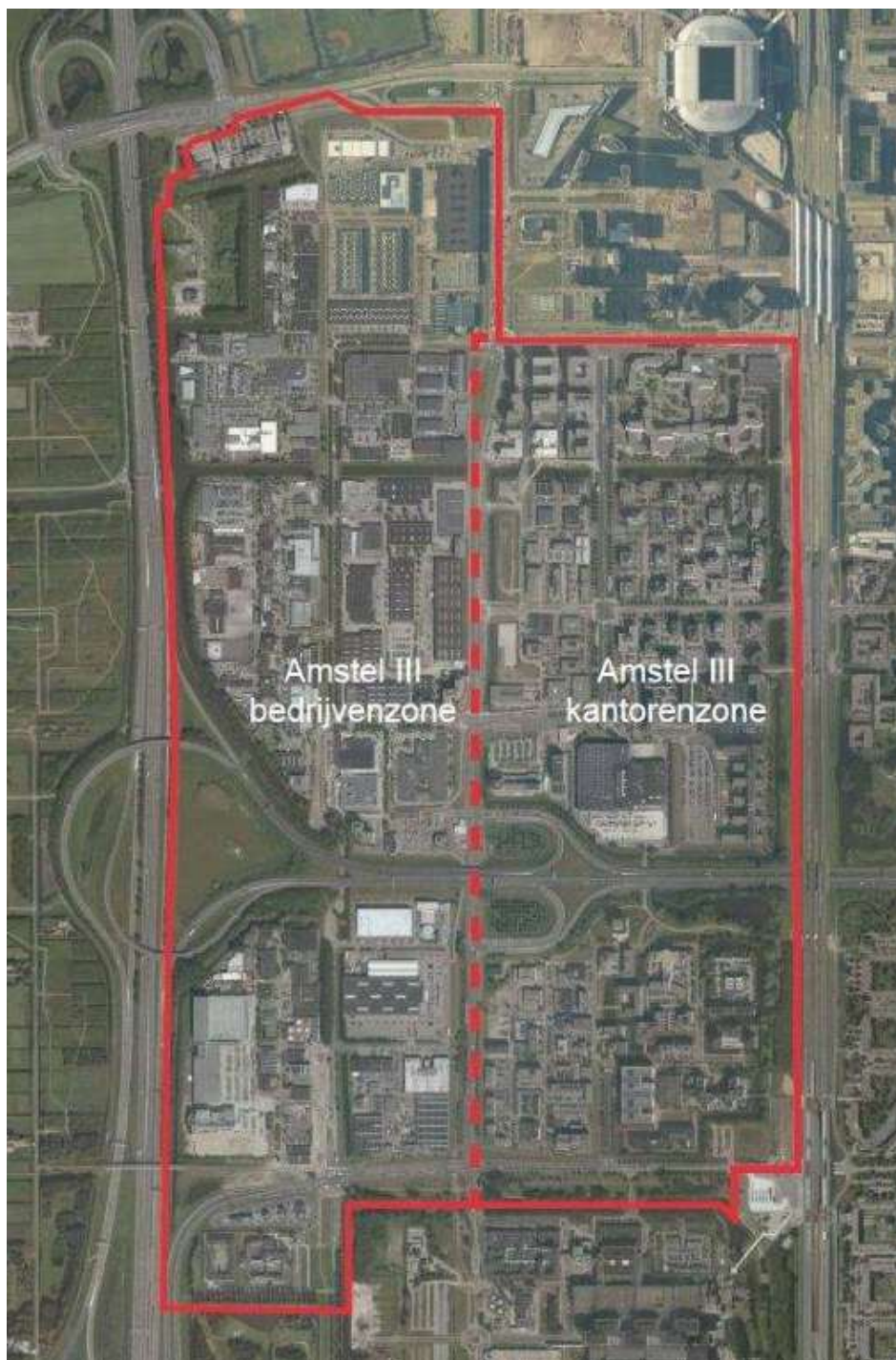
Tegenwoordig is Amstel III een grootschalig werkgebied van 250 hectare gelegen tussen de Amsterdam ArenA, het Academisch Medisch Centrum (AMC), de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de A2. In Amstel III werken 26.975 mensen en het gebied vervult daarmee een belangrijke economische functie voor stad en regio. Bijna alle kavels zijn inmiddels uitgegeven en diverse deelgebieden zijn de afgelopen decennia doorontwikkeld. Het gebied telt bijna 1,2 miljoen m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak aan bebouwingsprogramma, waarvan circa 720.000 m<sup>2</sup> aan kantoren. Opvallende vestigingen zijn onder andere de Ikea, Adidas- Reebok, de Bijenkorf, Cisco Systems, de grootste Gamma van Nederland en de vele autobedrijven.

### 2.2 Ligging en begrenzing

Amstel III ligt globaal gezien tussen het gebied ArenAPoort West met onder andere de Amsterdam ArenA (het voormalige Centrumgebied Zuidoost) in het noorden, het AMC-terrein, met behalve het medisch centrum onder andere het toekomstige Medical Business Park, in het zuiden, de rijksweg A2 en het daarachter gelegen cultuurhistorisch landschap van het Amstelland aan de westzijde en de spoorlijn Amsterdam - Utrecht met de daarachter gelegen woongebieden van de Bijlmermeer en Gaasperdam aan de oostzijde.

Zoals eerder vermeld worden voor het gebied Amstel III twee actuele bestemmingsplannen opgesteld: Amstel III West (de bedrijvenzone) en Amstel III Oost (de kantorenzone).

*Figuur 1: globale begrenzing bedrijven- en kantoreng gebied Amstel III*



Het oostelijk plangebied wordt aan de noordzijde (globaal) begrensd door het plangebied 'ArenAPoort West'. Aan de oostzijde door het spoor Amsterdam-Utrecht, door de Holterbergweg en de in het verlengde daarvan gelegen Muntbergweg aan de zuidzijde. Daar grenst het plangebied aan het plangebied 'AMC terrein'. Aan de westzijde grenst het plangebied aan de Hoogoorddreef. Hier grenst het bestemmingsplan aan het bestemmingsplan Amstel III West. Amstel III West wordt begrensd door:

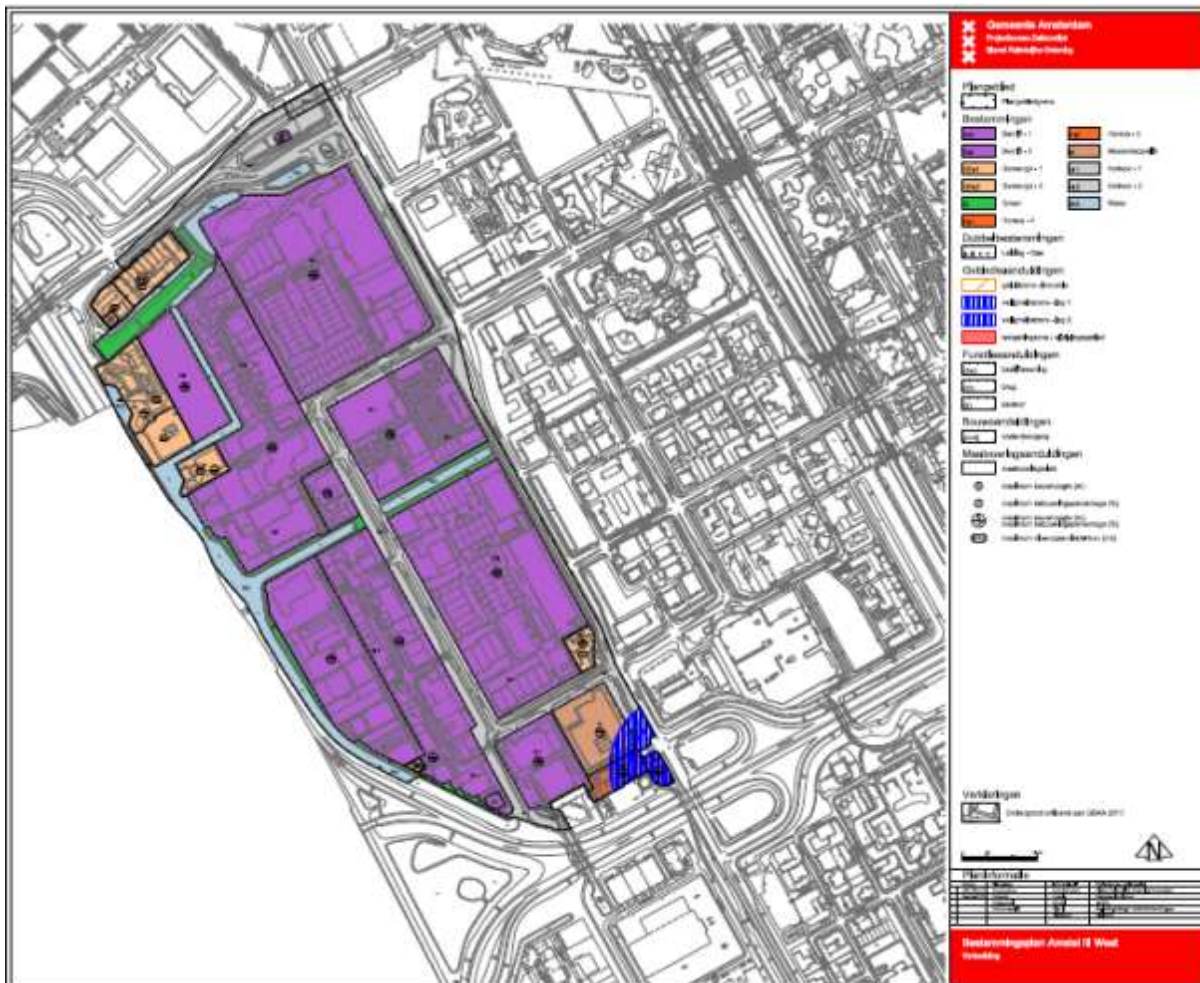
- aan de noordzijde, waar het plangebied grenst aan de Burgemeester Stramanweg, met daarachter gelegen Sportpark de Toekomst;
- aan de westzijde, de Rijksweg A2;

*Amstel III West (vastgesteld)*

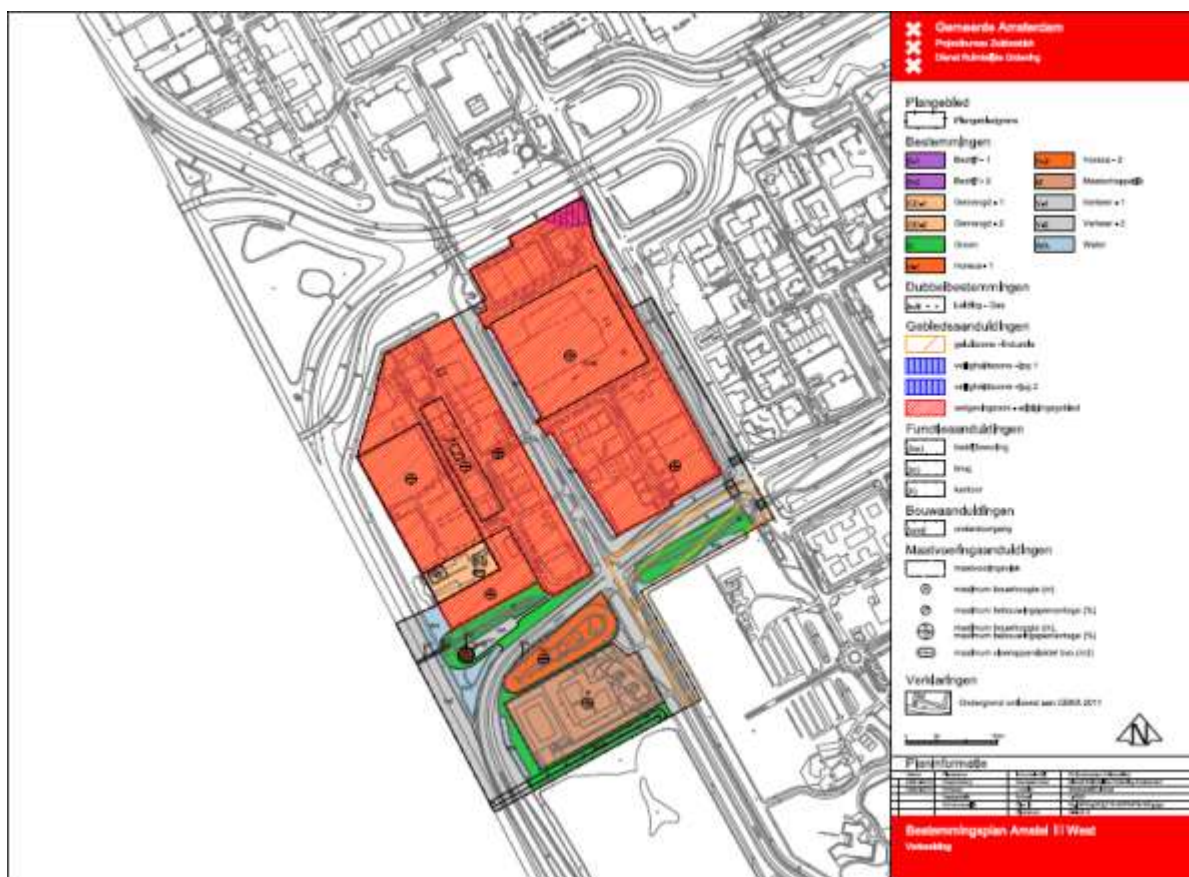
- aan de zuidzijde, waar het plangebied grenst aan het 'AMC-Terrein' en golfbaan de 'De Hoge Dijk';
- aan de oostzijde grenst het plangebied aan het bestemmingsplan Amstel III Oost.

Ook dit plangebied wordt van oost naar west doorsneden door het tracé van de te verbreden Gaasperdammerweg.

Figuur 3 en 4: concrete planbegrenzing Amstel III West: plankaarten 1 en 2







## 2.3 Beschrijving van het plangebied

Amstel III heeft zich in de looptijd van het geldende bestemmingsplan Amstel III ontwikkeld tot een monofunctioneel bedrijven-, respectievelijk kantorengedebied. Slechts voor enkele gevallen was in de planregeling in enkele uitzonderingen voorzien en die zijn ook als zodanig gerealiseerd. Wat het westelijk deel, het onderhavige plangebied, betreft zijn dat o.a. de locatie voor de jeugdgevangenis en de grootschalige detailhandel.

In de afgelopen planperiode van 25 jaar zijn weinig andere functies ontstaan die buiten de kantoor- en bedrijven gebruikers een ander publiek naar het gebied trekken. De inrichting en infrastructuur zijn daarvoor ook niet echt geschikt, deze zijn puur en alleen gericht op deze eenzijdig gerichte gebruikers. Dit eenzijdige gebruik en inrichting werd in de loop der tijd steeds meer als een tekortkoming van het gebied gezien. Het gebied is slecht toegankelijk en weinig levendig. Vanuit concurrentie oogpunt met andere bedrijven- en kantoorlocaties in de regio een ongunstige ontwikkeling, die feitelijk ook steeds meer zichtbaar is geworden.

Hoewel Amstel III West als bedrijventerrein goed loopt in de zin dat de gebouwen gevuld zijn, er regelmatig nieuwe ontwikkelingen zijn en investeringen worden gedaan, kampt dit deel van Amstel III vooral met knelpunten in de openbare ruimte. Behalve de openbare ruimte lijkt er ook op het vlak van parkeren nog veel te verbeteren. Parkeren is in heel Amstel III verplicht op eigen terrein te regelen en is nergens openbaar mogelijk. Op een aantal plaatsen is de bebouwing zodanig uitgebreid dat de fysieke ruimte voor parkeren te krap is geworden.

De verbeteringen liggen voor de korte termijn voornamelijk op het vlak van het bevorderen van de levendigheid en het verbeteren van de buitenruimte, die nu exclusief is ingericht voor autoverkeer. In de buitenruimte ontbreekt het op dit moment aan verblijfsruimtes en er zijn nauwelijks langzaam verkeer routes of mogelijkheden die voor verbinding zorgen, laat staan tot recreatie en ontmoeting uitnodigen. Daarnaast zal op enkele plekken parkeren in de openbare ruimte worden toegestaan. Eigenaren en gebruikers kennen elkaar niet en zoeken elkaar niet op. Klanten en bezoekers komen voor hun enkele boodschap en verlaten het gebied direct weer. Ook ontbreken samenhangende en verbonden groenvoorzieningen, voor mens en dier, wat ook in dat opzicht het gebied weinig aantrekkelijk maakt. Het is van groot belang deze ontwikkeling te keren, omdat deze mogelijk leidt tot het afglijden van het hele Amstel III gebied en het verlies van werkgelegenheid.

De problematiek is jaren geleden gesignaleerd, onderkend en in kaart gebracht. Vervolgens is voor Amstel III een visie ontwikkeld voor de langere termijn, die geresulteerd heeft in eerder genoemd Strategiebepsluit (1 november 2011), dat als nadere vertaling kan worden beschouwd van de globaal beschreven lange termijn visie in Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'. Om de lange termijnstrategie te verwerklijken is een uitwerkingsprogramma voor zowel de lange als korte termijn noodzakelijk. Het Strategiebepsluit Amstel III omschrijft beide trajecten. Hieruit is de opgave voor dit bestemmingsplan geput.

Met name de laatste jaren is in Amstel III een tendens waar te nemen richting diversifiëring van functies. Initiatieven die zijn gericht op het introduceren van nieuwe functies, al dan niet in bestaande bebouwing. Zo zijn in het gebied Amstel III West nieuwe initiatieven ontwikkeld en deels uitgevoerd voor functies als hotel, fitness en horeca. Verder staan er diverse kerken in het Keienbergweggebied op het punt zich daar te vestigen.

Het nieuwe bestemmingsplan heeft mede tot doel op deze ontwikkeling in te spelen.

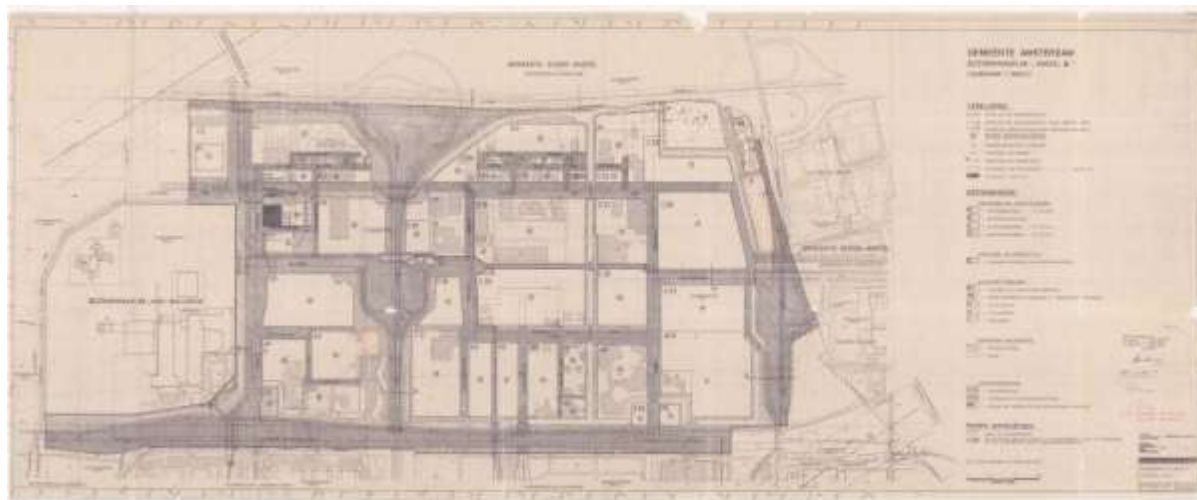
## 2.4 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien. Het doel van dit bestemmingsplan is om het bedrijvengebied te laten doorontwikkelen en te moderniseren.

## 2.5 Geldend planologisch kader

Voor het plangebied Amstel III geldt op dit moment het huidige bestemmingsplan "Amstel III", vastgesteld door de gemeenteraad op 25 juni 1986, op 3 februari 1987 goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland en onherroepelijk geworden bij uitspraak van de Kroon op 15 december 1988.

*Figuur 5: plankaart vigerend bestemmingsplan Amstel III*



Binnen het onderhavige plangebied Amstel III West, geldt voornamelijk een bedrijfsbestemming. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een bedrijfsbestemming voor lichte industrie en groothandel (C1 t/m C30) en een bedrijfsbestemming met name gericht op extensief terreingebruik zoals opslag, magazijnen, en transportondernemingen (D1 t/m D3). Deze bestemmingen bevinden zich voornamelijk aan de meest westelijke kant van het plangebied. Verder biedt het bestemmingsplan ruimte voor een penitentiaire inrichting (De Koppeling) en een opslagterrein in de meest noordwestelijke hoek van het plangebied.

De systematiek in het geldende bestemmingsplan Amstel III is erop gericht een geleiding aan te brengen in bouwhoogte en bebouwingsdichtheid. De bouwhoogtes lopen van west naar oost op van 5 meter direct langs de A2 naar 15 meter langs de Holterbergweg/Muntbergweg en vervolgens van 20 tot 30 meter in de zone langs het spoor. De maximale bebouwingsdichtheden liggen in het westelijk deel van Amstel III over het algemeen wat hoger, met een 85-100% bebouwingspercentage (zodat ook ruimte overblijft voor opslag en dergelijke), en voor het oostelijk deel over het algemeen wat lager met percentages, die veelal op 50 langs het spoor tot 75/80 richting de Hondsrugweg liggen, zodat voor kantoren een wat hogere en compacte bouw kon ontstaan.

Het westelijk gedeelte van Amstel III heeft zich (door)ontwikkeld als een bedrijventerrein. In het gebied zijn veel autodealers gevestigd. In het zuidelijk gedeelte hebben zich grootschalige detailhandelsvestigingen als de Gamma, Praxis en Leen Bakker gevestigd. Ook in het zuidelijk gedeelte is de Foodstrip gerealiseerd en het A2-hotel. Daarnaast is het gebied aantrekkelijk voor de vestiging van datacenters.

Dit geldend kader biedt het vertrekpunt om, mede gelet op de huidige en gewenste ontwikkelingen en het ruimtelijke beleid, voor het gebied een actueel plankader op te stellen.



## Hoofdstuk 3      **Beleidskader**

### 3.1      **Rijksbeleid**

#### 3.1.1      **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (13 maart 2012) 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 van wegen, het spoor en de 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 bescherming tegen overstromingen en behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land.

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

#### *Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)*

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is het uitvoeringsprogramma van het Rijk op het gebied van fysieke en ruimtelijke projecten. Via de uitvoering van dit programma worden de door het Rijk geformuleerde doelstellingen omgezet in concrete projecten.

Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven per MIRT-regio beschreven. Nederland is daartoe verdeeld in zeven regio's: Noord-West Nederland, Utrecht, Zuidvleugel/Zuid-Holland, Brabant & Limburg, Oost-Nederland, Noord-Nederland en Zuidwestelijke Delta. Omdat de kust diverse gebieden doorsnijdt, is deze samen met de Noordzee in een aparte gebiedsparagraaf opgenomen. Per regio zijn de opgaven benoemd. Eén van de belangrijkste opgaven in de regio Noord-West is het aanbod aan bedrijventerreinen zo goed mogelijk laten aansluiten op de vraag, zowel kwantitatief als kwalitatief. Rijk en regio hebben hier afspraken over gemaakt. Herstructurering en intensivering van bestaande locaties biedt kansen om een aanzienlijk deel van die behoefte op te vangen. De gemiddelde kosten die hiermee gemoeid zijn worden geschat op €0,33 miljoen per hectare. Een versnelde aanpak van verouderde bedrijventerreinen sluit bovendien aan op het nationale programma Mooi Nederland en het convenant bedrijventerreinen 2010-2020. Bedrijvigheid die zich gemakkelijk laat 'mengen' met woonfuncties kan worden geacommodeerd door het (her)ontwikkelen van woon/werklocaties. Tot slot bestaat er een overschot aan locaties voor extra kantoren. Om dit surplus terug te brengen wordt tot 2030 ingezet op een reductie van 3,5 miljoen m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak van het planaanbod voor kantoren, wat bovendien ruimte schept voor andere functies.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voldaan aan de beleidsuitgangspunten van de SVIR.

#### 3.1.2      **Amvb Ruimte**

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

### 3.1.3 SER ladder

In het per 1 oktober 2012 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is tevens een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

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

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

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

In het regionale samenwerkingsverband 'Platform Bedrijven en Kantoren' (Plabeka), 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. De afgelopen 5 jaar is 3,5 miljoen m<sup>2</sup> aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m<sup>2</sup> 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 herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Zie ook paragraaf 3.3.2.1.

In onderhavig bestemmingsplan wordt de transformatie van een monofunctioneel bedrijvengebied naar een multifunctioneel gebied met diverse functies mogelijk gemaakt. Dit om het gebied Amstel III West te verlevendigen en te behoeden voor eventuele leegstand. Om het gebied te verlevendigen heeft de gemeente de wens om meer functiemenging in het gebied mogelijk te maken door lichte bedrijvigheid,

horeca en andere dienstverlenende functies. Deze wens wordt gedeeld door werkgevers, werknemers en bezoekers in het gebied. Er is vraag naar meer levendigheid in het gebied, zowel tijdens als na kantooruren.

In hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan wordt nader ingegaan op de noodzaak van de transformatie van het plangebied en het toevoegen van de verschillende functies.

#### **3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan**

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

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

Het onderwerp externe veiligheid is relevant voor Amstel III West, vanwege de ligging langs en nabij transportassen A2 en A9, een aardgasleiding en de aanwezigheid van een LPG-tankstation. In hoofdstuk 12 wordt nader op het aspect externe veiligheid ingegaan.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 "Kwaliteit door Veelzijdigheid"**

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

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

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

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

Hoofdstuk 4 bevat het ruimtelijke kader (stedenbouwkundig en landschappelijk). In hoofdstuk 11 zal nader op het aspect duurzaamheid worden ingegaan.

### **3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland**

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, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

In dit bestemmingsplan Amstel III West wordt uit gegaan van consolidering van de bestaande situatie en een binnen bepaalde bandbreedte toevoeging van nieuwe functies ten behoeve van meer menging, die door verdere verdichting tot stand kan komen. Er is geen sprake van oppervlakte uitbreiding van het werkgebied en er vindt geen uitbreiding naar open gebieden plaats. Wateraspecten spelen in het plangebied geen overwegende rol. Voor zover in dit gebied relevant, wordt aandacht aan de waterhuishouding besteed in hoofdstuk 17.

### **3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013**

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

Het onderwerp externe veiligheid is relevant voor Amstel III West vanwege de ligging langs en nabij de transportenassen A9 en A2, een aardgasleiding en de aanwezigheid van een LPG-tankstation. In hoofdstuk 12 wordt nader op het aspect externe veiligheid ingegaan.

### **3.2.4 Provinciaal Verkeer en Vervoerplan**

Het Provinciaal Verkeer- en vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kan, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord- Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

### **3.3 Regionaal beleid**

#### **3.3.1 Metropoolregio Amsterdam**

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel 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. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

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.

Voorliggend bestemmingsplan voldoet aan de afspraken zoals gemaakt met de Metropoolregio Amsterdam.

#### **3.3.2 Stadsregio Amsterdam**

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.

##### *3.3.2.1 Plabeka*

Sinds 2005 is in de metropoolregio het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) actief. 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 6<sup>de</sup> Noordvleugelconferentie 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 m<sup>2</sup> aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m<sup>2</sup> 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 herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

In paragraaf 3.4.5 wordt op de Amsterdamse Kantorenstrategie en de betekenis voor dit plangebied ingegaan.

### 3.3.3 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is 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. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

### 3.3.4 Regionale OV-visie

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 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. 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 en 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, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

De Structuurvisie ziet het werkgebied Amstel III samen met het centrumgebied van Zuidoost - de ArenAPoort (het Arenagebied en winkelcentrum de Amsterdamse Poort) - als een ontwikkelingszone met metropolitane potenties. In die combinatie speelt het gebied een voorname rol bij de verdere 'internationalisering van de zuidflank' van de stad.

Het bestemmingsplan voorziet in een intensivering van het grondgebruik en voegt bijbehorende voorzieningen toe ten behoeve van de leefbaarheid en het doorbreken van de monotonie in het plangebied.

### 3.4.2 Strategiebepalend Amstel III

Op 1 november 2011 heeft het College het Strategiebepalend Amstel III 'Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk' vastgesteld. Dit Strategiebepalend betreft een verbijzondering/uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- het gebied Amstel III geleidelijk te transformeren waarbij initiatieven uit de markt zowel programmatisch als in tempo leidend zijn;
- voorwaarden scheppen om de toenemende leegstand in de kantorenstrook te keren en het gebied zijn waarde voor de werkgelegenheid te laten behouden;
- voorwaarden scheppen die de bedrijvenstrook in staat stellen om te moderniseren en verdichten.

In de bedrijvenstrook zijn op dit moment meer dan 300 bedrijven en werken circa 5.500 mensen. Er is weinig leegstand en met uitzondering van knelpunten in de openbare ruimte en het parkeren functioneert het gebied goed. Er blijven initiatieven komen en het is de verwachting dat het gebied de komende jaren zal kunnen groeien. De opgave in de bedrijvenstrook is minder ingewikkeld dan in de kantorenstrook. Hier ligt er een opgave om ervoor te zorgen dat het bedrijfengebied zich kan doorontwikkelen en moderniseren. Daarbij moet vooral naar het bestemmingsplan, de infrastructuur en de openbare ruimte gekeken worden.

De geleidelijke transformatie geschiedt langs de weg van “ruimte voor initiatieven” waarbij marktpartijen in staat worden gesteld en gestimuleerd andere functies te introduceren; de gemeente een passief grondbeleid voert, faciliteren en stimuleren zijn daarbij de kernbegrippen; de financiering van de gemeentelijke inzet gebaseerd is op het principe “de baat gaat voor de kost uit”, dus eerst verdienen, dan uitgeven.

Om de markt in staat te stellen het gebied te transformeren van een monofunctioneel werkgebied naar een gemengd stedelijk gebied is een ruimtelijk-economische strategie nodig met een passend instrumentarium. Het doel is nieuwe functies te realiseren en de inrichting te verbeteren, waarbij de transformatie zeer geleidelijk vorm krijgt -mogelijk zelfs kavel voor kavel- met een beperkte inzet van gemeentelijke middelen.

In het kader van het Strategieberesluit is een drietal scenario's onderzocht: “niets doen”; “op korte termijn fors ingrijpen” en “ruimte voor initiatieven” (een compleet overzicht van de scenario's -inclusief de consequenties- is in de financiële paragraaf opgenomen). Nu inzetten op grootschalige herontwikkeling geïnitieerd door de gemeente is alleen mogelijk als de gemeente bereid is om boekwaardeverliezen van eigenaren/beleggers over te nemen. Als gevolg hiervan zullen (grond) exploitaties aanzienlijke negatieve saldo's laten zien en dat is geen optie. Om die reden is dit scenario geen haalbaar scenario. Het andere uiterste, helemaal niks doen, heeft een groot risico in zich. Er bestaat een gerede kans dat het gebied afglijdt en dat de negatieve spiraal leidt tot een onomkeerbaar proces van leegstand en verloedering. Ingeschat wordt dat in de huidige economische situatie en het ontbreken van één duidelijke probleemhouder (immers veel verschillende eigenaren) het gebied niet vanzelf weer opbloeit. De leegstand zal verder toenemen, wat onder andere leidt tot een verlies aan arbeidsplaatsen, een negatief imago, een negatieve uitstraling op de omliggende gebieden, inefficiënt gebruik van de gedane investeringen in infrastructuur en een afname van de erfpachtinkomsten van het tweede tijdvak. Een haalbare variant lijkt het derde scenario “ruimte voor initiatieven” te zijn. De gemeente spreekt de eigenaar/belegger aan op zijn verantwoordelijkheid, neemt deze niet over en is niet bereid om financiële compensatie te bieden voor boekwaarde verliezen. Daartegenover staat dat de gemeente zich inspannt om, op het gebied van regelgeving en juridisch planologisch kader, initiatieven van eigenaren/beleggers mogelijk te maken. Door vervolgens als gemeente initiatiefnemers ook te belonen voor hun investeringen en de openbare ruimte te verbeteren wordt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied vergroot.

Om dit scenario mogelijk te maken moet de gemeente zorgen voor een passend juridisch planologisch kader, een toegesneden transformatie instrumentarium en middelen om de kwaliteit van de openbare ruimte gericht te verbeteren.

Het bestemmingsplan voorziet met dat doel voor ogen in ruimere mogelijkheden om andere functies als bedrijven en voorzieningen zoals horeca, hotels, maatschappelijke dienstverlening, persoonlijke- en zakelijke dienstverlening, sport en leisure toe te voegen. Eigenaren hebben zo meer ruimte om een breder scala van functies te ontwikkelen, meer ruimte voor initiatief.

De inzet van middelen vanuit de gemeente is primair gericht op het verbeteren van de openbare ruimte en de bereikbaarheid in aansluiting op transformatie initiatieven. Bij deze strategie hoort een concreet instrumentarium en ook een concreet beeld van nieuwe functies en benodigde ingrepen in de openbare ruimte. Het bestemmingsplan voorziet hierin door binnen de bestemmingen flexibiliteit te bieden in



aanleg en situering van groen, water, verkeer- en langzaam verkeer verbindingen.

Aan het Strategiebesluit is ook een programmatisch profiel gekoppeld. Hier zal in hoofdstuk 4 nader op in worden gegaan. Het programmatisch profiel is voor het bestemmingsplan uitgewerkt naar realistische bandbreedtes voor de realisering van alternatieve functies die in de plaats, of naast, kunnen treden van bedrijfsfuncties, dan wel - zij het in beperkte mate - aan het bestaande areaal kunnen worden toegevoegd.

### **3.4.3 Sociaal Structuurplan 2004-2015 'Wat Amsterdam beweegt'**

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

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstenstad 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 Amstel III werken ca. 27.000 mensen. Het gebied vervult daarmee een belangrijke economische functie voor stad en regio. Het bestemmingsplan beoogt er mede in te voorzien dat deze werkgelegenheidsfunctie behouden blijft. Door de monotonie van Amstel III te doorbreken kan het bedrijventerrein zijn aantrekkelijkheid behouden en zijn concurrentiepositie behouden en verstevigen.

### 3.4.4 Nota Locatiebeleid Amsterdam

Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' is de nota 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008) als bestaand toetsingskader geïntegreerd.

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is het locatiebeleid opgesteld. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. 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 2040 en overige relevante beleidsnota's.

A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) en B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen. Binnen een straal van 1.000 meter van eerder genoemde stations of als een locatie door middel van ander vervoer binnen 10 minuten te bereiken is geldt de A-locatienorm. Voor B-locaties geldt dat deze binnen 1.500 m van een A-locatie zijn gelegen of door middel van aanvullend vervoer binnen 15 minuten te bereiken zijn. Op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor A- en B-locaties te worden vertaald in de 'regels'. Voor de bedrijvenstrook is gekozen voor de B-locatienorm. Dit omdat het gebied (grotendeels) is gelegen binnen 1.500 meter van Bijlmer Arena en ook voor het overige uitstekend is ontsloten via het openbaar vervoer. Om recht te doen aan het locatiebeleid is er voor gekozen om voor uitbreidingen de nieuwe normeringen toe te passen. Er is geen intentie om parkeerplaatsen weg te bestemmen, te allen tijde worden bestaande rechten gerespecteerd en er zal niet worden geëist dat met terugwerkende kracht moet worden voldaan aan de eisen uit locatiebeleid. Meer over parkeren is opgenomen in paragraaf 6.2.

### 3.4.5 Kantorenstrategie

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 kantorenvoorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad 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 de Kantorenstrategie is een aantal typen kantorenlocaties beschreven en in vier groepen verdeeld: "krimpgebieden"; "balansgebieden"; "beperkte groeigebieden" en "groeigebieden".

Amstel III behoort tot de krimpgebieden. Dit zijn gebieden waar de kantorenvoorraad per saldo moet krimpen. Er is geen ruimte voor het toevoegen van kantoren aan de bestaande voorraad. Het accent in deze gebieden ligt primair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop, en secundair op herontwikkeling van de bestaande voorraad.

Het merendeel van de kantoren is gesitueerd in het oostelijk gedeelte van Amstel III. Binnen voorliggend bestemmingsplan zijn "zelfstandige" kantoren onder andere gesitueerd aan de Burgemeester Stramanweg, Keienbergweg en Laarderhoogtweg. Het gaat daarbij om zelfstandige kantoorgebouwen en kantoren van de KLPD en Rijkswaterstaat.

In het kader van de kantorenstrategie worden bedrijven met meer dan 50% bruto vloeroppervlak kantoor gerekend als volledig kantoor. In Amstel III West is per bedrijfsvestiging een ondergeschikt aandeel kantoorvloer van maximaal 50% van het totale bvo toegestaan.

#### **3.4.6 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015**

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

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

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

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

In hoofdstuk 17 wordt op de voor dit plangebied relevante wateraspecten nader ingegaan.

### 3.4.7 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

### 3.4.8 Nota Hotelbeleid

In de Nota Hotelbeleid 2007-2010 (december 2007) is neergelegd dat de gemeente Amsterdam de uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties in samenwerking met marktpartijen, stadsdelen en Stadsregio stimuleert. Tot 2015 is een groei van het aantal overnachtingen van gemiddeld 4% per jaar te verwachten. Deze verwachte groei vertaalt zich naar een behoefte aan 9.000 nieuwe hotelkamers in de gemeente Amsterdam. Rekening houdend met de sinds 2005 gerealiseerde hotels en een inschatting van de planuitval van de op dit moment bekende hotelplannen en –projecten, wordt verwacht dat daarvan slechts 4.500 kamers zullen worden ingevuld. 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 waren vóór eind 2010 7.200 hotelkamers gepland op reeds bekende of op geheel nieuwe locaties. Gezien de bestaande plannen moet de aandacht zich met name richten op hotels in het driesterren en lagere segment, maar ook voor het vier- en vijfsterren segment is nog aandacht nodig. In de hogere segmenten is met name behoefte aan nieuwe concepten als lifestylehotels, congresshotels en echte tophotels.

#### *Hotelmonitor*

Om het aanbod van plannen en initiatieven te structureren heeft de gemeente Amsterdam een hotelloods aangesteld, die actuele hotelinitiatieven toetst en de ontwikkelingen monitort. Daarnaast wordt regelmatig in opdracht van de gemeente een brede monitoring m.b.t. de actuele hotelontwikkeling uitgevoerd. Met de hotelmonitoring wordt de status, omvang en realisatie van alle hotelinitiatieven in de verschillende stadsdelen en grootstedelijke gebieden bijgehouden.

De meest recente hotelmonitor is voor de periode 2011 – 2012 uitgevoerd. De rapportage heeft betrekking op de inventarisatie die in de gemeente Amsterdam is uitgevoerd in het vierde kwartaal van 2011. De totale resultaten van de overige gemeenten in de Metropoolregio worden in een aparte rapportage behandeld. Ieder halfjaar wordt een nieuwe update van de rapportage uitgebracht. Op basis van de huidige status van de verschillende locaties wordt verwacht dat voor heel Amsterdam circa 7.276 hotelkamers gerealiseerd zullen worden. Dit is inclusief de 3.284 reeds gerealiseerde kamers, wat betekent dat het aantal nog te realiseren kamers in totaal naar verwachting 3.992 zal zijn. De meeste hiervan zullen naar verwachting gerealiseerd worden in Nieuw-West, de Zuidoostlob, Centrum en Wibaut aan de Amstel.

Op basis van de huidige verwachtingen zal voor 2015 83% van de oorspronkelijke ambitie (van 9.000 kamers in 2015) worden bereikt. Daarbij wordt aangetekend dat bij verschillende projecten nog vertraging kan worden opgelopen, waardoor het verwachte aantal kamers mogelijk toch niet voor 2015 kan worden bereikt.

In het vierde kwartaal 2011 lag de actuele planning voor de Zuidoost, waar Amstel III West deel van uitmaakt, op 813 geplande kamers (de totaal mogelijk te ontwikkelen hotelkamers).

Het afgelopen jaar is binnen het plangebied medewerking verleend aan een hotelinitiatief op het A2-hotel (Fletcher) aan de Meibergdreef. Deze functie is in dit bestemmingsplan opgenomen.

Daarnaast spelen er in Amsterdam Zuidoost de volgende hotelontwikkelingen:

- een hotelinitiatief op het Atlascomplex aan de Hoogoorddreef, categorie 4, met 140 kamers, 9.000 m<sup>2</sup> bvo, geplande realisatie 2014;
- Hostel Agis gebouw, Hogehilweg 22, hostel, categorie +2, met ca. 350 kamers, 14.255 m<sup>2</sup> bvo, geplande realisatie onbekend;
- Karspeldreef 8, onbekend, 125 kamers, aantal m<sup>2</sup> bvo onbekend, geplande realisatie onbekend;
- Kavel 17 (bij Ziggo Dome), categorie 4, met 280 kamers, 10.745 m<sup>2</sup> bvo; realisatie gepland in 2013;

*Amstel III West (vastgesteld)*

- ArenA Towers, Hoogoorddreef 66-68, categorie 2+4, met 427 kamers, 21.108 m2 bvo, geplande realisatie 2013.

In het bestemmingsplan worden verder geen nieuwe hotels voorzien.

## **3.5 Stadsdeelbeleid**

### **3.5.1 Structuurvisie Zuidoost 2020**

In de structuurvisie Zuidoost, vastgesteld in september 2005 door de stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost, is op hoofdlijnen een samenhangend ruimtelijk perspectief beschreven voor het gebied stadsdeel Zuidoost. Zuidoost vormt in 2020 een goed bereikbaar stedelijk gebied waar het voor velen aantrekkelijk is om te wonen en te werken. Zuidoost heeft daarbij een eigen identiteit; de bevolking is relatief jong, 'swingt' en er is een zeer gevarieerde cultuur met een uitgesproken internationale dimensie. De visie is erop gericht dat Amstel III de ruimte krijgt om zich verder te ontwikkelen en te intensiveren. Behalve nieuwe bedrijven zijn er ook meer functies in het werkgebied gekomen, hierdoor ontstaat meer diversiteit in het gebied. In het bestemmingsplan is ruimte voor uitbreiding van bedrijven/perifere detailhandel (PDV)/voorzieningen en dienstverlening.

Het bestemmingsplan faciliteert de uitgangspunten van de Structuurvisie Zuidoost 2020.

### **3.5.2 Horecanota Zuidoost**

#### *Horecanota Zuidoost 2007-2012*

Op 18 december 2007 is de Horecanota Zuidoost 2007-2012 door de Stadsdeelraad Zuidoost vastgesteld, het beleidskader voor de ontwikkelingsmogelijkheden en kwaliteitsverbetering voor de horeca in Zuidoost.

Het gebied waarop de horecanota betrekking heeft, beslaat het hele stadsdeel Zuidoost (waaronder Driemond), dus inclusief de grootstedelijke gebieden AMC, station Holendrecht en omgeving, Amstel III en Centrumgebied ArenA Boulevard. In de nota wordt aangegeven waar en hoeveel ruimte in het stadsdeel aanwezig is voor extra horecavestigingen.

Horeca kan eraan bijdragen om de woon-, werk- en leefomgeving aantrekkelijker te maken en biedt daarbij kansen voor versterking van de sociale samenhang en ontmoetingsplekken van bewoners en bezoekers, groei van de werkgelegenheid en imagoverbetering van het stadsdeel. Door horeca te ontwikkelen kunnen bewoners en bezoekers langer worden vastgehouden in het gebied en nieuwe potentiële bewoners aantrekken. Zo wordt het verblijfsklimaat- en de leefbaarheid versterkt. De aanwezigheid van horeca is een plus voor bedrijven en kantoren. Het is niet de voornaamste reden voor vestiging, maar de aanwezigheid van aantrekkelijke plaatsen voor ontmoetingen, vergaderingen en 'eten en drinken' bepalen in belangrijke mate de sfeer in het gebied. Horeca is ook van belang voor de werkgelegenheid. De horecasector biedt werk, voor een deel ook aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Er is een relatief lage drempel tot ondernemerschap. In vergelijking met andere sectoren, zoals de detailhandel, werken er veel etnische groepen.

De nota onderscheidt 5 verschillende gebiedstypen met ieder een eigen gewenst pakket van horeca: horecaontwikkelingsgebied; horeca in het groen; horeca op bedrijventerrein; horeca in woongebieden en horeca in winkelcentra. Amstel III West behoort tot het gebiedstype 'horeca op bedrijventerrein'. Horeca moet zich in Amstel III verder kunnen ontwikkelen ten behoeve van het zakenleven en waar mogelijk ten behoeve van het uitgaansleven. De kwaliteit van het bedrijventerrein wordt vergroot door het minder monofunctioneel te maken. Gedacht kan worden aan horeca in alle categorieën: hotels, lunchrooms en fastfoodketens, disco's, partycentra en een zalen- of congrescentrum. Zelfbediening en snel kunnen eten zijn basisvoorwaarden om in te spelen op behoeften vanuit de bedrijven. Tegelijkertijd zou een restaurant uit het hogere segment hier aan een marktvraag vanuit het bedrijfsleven kunnen voldoen. Er zal goed afgestemd moeten worden tussen ontwikkelingen in Amstel III en het gebied ArenAPoort West.

Horeca kan zich vestigen op locaties die leeg staan en geen overlast veroorzaken voor omliggende kantoren en bedrijven. Amstel III biedt ook mogelijkheden voor experimentele (tijdelijke) uitgaanshoreca. Zo is er op Amstel III een aantal loodsen dat ruimte kan bieden aan vernieuwende horecaconcepten. Deze feestlocaties zijn mogelijk tussen de Lemelerbergweg en de Holterbergweg. Dit vraagt om herbestemming van locaties in dit gebied.

De laatste jaren hebben zich horecaondernemingen in het gebied gevestigd zoals de vestigingen aan de Foodstrip, restaurant La Place en het hotel Fletcher. Daarnaast zijn er initiatieven ontwikkeld voor onder meer een lunchroom en een feestzaal.

Gelet op voorstaande is voor het gebied Amstel III West gekozen om horeca in de categorieën I, III en IV nog 250 m<sup>2</sup> horeca uitbreidingsruimte te geven. Daarnaast is er op het verzoek van het stadsdeel de mogelijkheid opgenomen om zes horeca II vestigingen van maximaal 1.000 m<sup>2</sup> te realiseren.

### **3.6 Structuurvisie gemeente Ouder Amstel en Visie 2020**

Amstel III grenst aan de westelijke en noordelijke zijde aan het grondgebied van gemeente Ouder-Amstel. Gemeente Ouder-Amstel heeft in 2007 een structuurvisie en een visie voor de toekomst (2020) vastgesteld.

In de visiekaart behorende bij de Structuurvisie is aangegeven dat de A2, als harde scheiding tussen de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel, ingericht kan worden als groene Stadsboulevard. Voor het gebied grenzend aan de noordelijke zijde van voorliggend bestemmingsplan heeft de gemeente Ouder-Amstel de wens om daar een werklandschap te creëren, dit moet een multifunctioneel gebied worden met aandacht voor wonen.

In de uitwerking van de structuurvisie - 'Randvoorwaarden Gebiedsontwikkeling de Nieuwe Kern' - worden voor het Duivendrechtse Veld woningbouw en voorzieningen voorzien. De toekomstige ontwikkelingen in Amstel III kunnen van invloed zijn op de ontwikkelingen in het Duivendrechtse Veld en vice versa. Gemeente Amsterdam en gemeente Ouder-Amstel monitoren de ontwikkelingen.

*Figuur 6: grens grondgebieden gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel:*



De ontwikkelingen voor Amstel III West, waarvoor het onderhavige bestemmingsplan wordt opgesteld, betreffen niet zodanige nieuwe ontwikkelingen dat deze van invloed zijn op de toekomstige die in de visie voor Ouder-Amstel zijn voorzien. Het gaat in dit bestemmingsplan in hoofdzaak om het bedrijventerrein van een monofunctioneel werkgebied te transformeren naar een meer levendig gemengd werkgebied. Daartoe wordt binnen het bestemmingsplan uitbreidingsmogelijkheden gegeven welke gerelateerd zijn aan de autonome groei van de afgelopen jaren. De ruimtelijke impact van de toe te voegen functies zal, gelet op de omvang, geen negatieve gevolgen hebben voor de omliggende gebieden. De totale geboden uitbreidingsruimte bedraagt voor PDV (9.000 m<sup>2</sup> bvo), dienstverlening/voorzieningen (6.500 m<sup>2</sup> bvo) en horeca (6.250 m<sup>2</sup> bvo).

Ten opzichte van de bestaande planologische mogelijkheden in Amstel III West, zal de ruimtelijke invloed – bijvoorbeeld op het gebied van verkeer - op basis van de in de plaats van bedrijfsfuncties te introduceren nieuwe functies geringer zijn. Als zodanig hebben deze geen invloed op de ontwikkelingen die voor de toekomst in het Duivendrechtse Veld (de Nieuwe Kern) zijn voorzien.

## Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

### 4.1 Inleiding

In voorgaande hoofdstukken is de aanleiding voor dit bestemmingsplan omschreven en de in het vastgestelde Strategiebepsluit uitgestippelde koers. Ook is de doel stellende opgave die daaruit voortkomt voor de gemeente en de rol die dit bestemmingsplan daarin vervult gedefinieerd.

Dit hoofdstuk beschrijft de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de opgave. De stedenbouwkundige en ruimtelijk-functionele aspecten worden toegelicht en de realisatiestrategie en zaken betreffende de openbare ruimte komen aan bod. Ook de kwalitatieve keuzen waarop gestuurd wordt, zijn opgenomen.

### 4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten

#### *Uitgangspunten*

De opgave in de bedrijvenstrook is overzichtelijk. Het bedrijvengebied moet zich kunnen doorontwikkelen en moderniseren. Dit bestemmingsplan is faciliterend en flexibel. Daarnaast zijn optimalisaties op het gebied van infrastructuur en de openbare ruimte voorwaardelijk.

Uitgangspunt binnen dit bestemmingsplan is uitbouw van bestaande aanwezige ruimtelijke en functionele kwaliteiten. Daartoe wordt op hoofdlijnen voortgebouwd op de inhoud van het bestaande bestemmingsplan uit 1986. Wat functioneel is, is overgenomen, gerealiseerde afwijkingen zijn positief bestemd en waar mogelijk is meer globaliteit en flexibiliteit ingebouwd.

Een grotere flexibiliteit geldt in ieder geval voor uitbreiding van functies, anders dan bedrijven. Per bestemmingsvlak is een maximaal bebouwingspercentage en maximale bouwhoogte aangegeven, wat zorgt voor flexibiliteit voor ondernemers. De in deze paragraaf weergegeven programma's maximeren de uitbreidingsmogelijkheden van de mogelijke functies binnen deze ruimtelijke flexibiliteit.

*Figuur 7: plankaart vigerend bestemmingsplan*



#### *Programma bedrijven*

Op de lange termijn kan de bedrijvigheid doorgroeien van 329.000m<sup>2</sup> naar 450.000m<sup>2</sup>, zo is de inzet van het Strategiebepsluit. De ambitie is daarbij een Floor Space Index (FSI) van 1,4, hetgeen betekent dat een deel van de bedrijfsgebouwen in twee lagen is opgebouwd. De bedrijvenstrook borduurt daarbij voort op een reeds ingezette ontwikkeling. Het gebied intensiveert van 0,6 in 1986 naar 1,0 nu en verder naar 1,4 in de periode tot 2040.



In het bedrijfsprofiel van Amstel III ligt de nadruk op de sectoren groothandel, automotive en grootschalige perifere detailhandel. Amstel III heeft zich de afgelopen 30 jaar ontwikkeld tot een bedrijventerrein voor stadsverzorgende bedrijvigheid. Het gebied blijft ook in de toekomst uitsluitend bestemd voor bedrijven met de beperkte mogelijkheid om een aantal bedrijfsgerelateerde kantoorfuncties toe te voegen. De in 2011 vastgestelde kantorenstrategie staat maximaal 50% kantoorvloer per vestiging toe. Wel wordt het bedrijvenprofiel verbreed met maatschappelijk gerelateerde bedrijven, zoals feestzalen, partycentra en kerken evenals voorzieningen.

Het afgelopen jaar is onderzoek gedaan naar het profiel van Amstel III. Dit onderzoek heeft de volgende conclusies opgeleverd:

- Koppeling tussen de automotive en branches die gericht zijn op dezelfde doelgroep kunnen kansen bieden voor het gebied.
- Van het totaal aantal onderzochte bedrijven (211) hebben 163 (77%) een aandeel kantoorvloer tussen 0-30%, 194 bedrijven (92%) hebben een aandeel kantoorvloer tussen 0-50%. Er is dus beperkt sprake van verkantoring in de bedrijvigheid van Amstel III.
- Er zijn weinig productiebedrijven met een hoge milieucategorie gevestigd en door de structurele afname in de vraag naar industrieel vastgoed is dit ook geen groeimarkt meer.
- Voor groothandel en PDV is de locatie zeer geschikt, omdat het goed bereikbaar is en een grote consumenten afzetbasis heeft.

#### *Programma PDV cluster*

Op de korte termijn 2013-2023, dus binnen de geldigheidsduur van dit bestemmingsplan, is er marktruimte voor één grote vestiging en mogelijk een aantal kleinere initiatieven met een totale maximale groei van 9.000m<sup>2</sup>. Dit wordt door middel van een wijzigingsbevoegdheid in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt binnen het bestemmingsvlak van het bestaande PDV cluster.

#### *Programma overige functies*

Voor komende bestemmingsplanperiode is de introductie van voorzieningen mogelijk gemaakt om het programma in het gebied te verbreden. Wat betreft de groei van de bedrijvigheid is vanwege de hoeveelheid m<sup>2</sup> bouwmogelijkheden dat nog gerealiseerd mag worden dusdanig hoog dat het toestaan van extra 30.000 m<sup>2</sup> bvo voor de functie bedrijven (zoals opgenomen in het Strategieberesluit) niet realistisch is. Nieuwe kantoren (solitaire kantoren) zijn binnen dit deel van Amstel III niet mogelijk. Wel staat de kantorenstrategie (vastgesteld door gemeenteraad in juni 2011) per bedrijfsvestiging een ondergeschikt aandeel kantoorvloer, van maximaal 50% van het totale bvo toe.

Geluidgevoelige functies (onder andere wonen, scholen en kinderdagverblijven) kunnen gelet op de relevante wet- en regelgeving over verkeersgeluid niet worden toegestaan. Voor functies zoals leisure, sport en religie is een groei van totaal 6.500 m<sup>2</sup> mogelijk, conform hetgene wat is vastgesteld in het Strategieberesluit. Voor horeca in de categorie I, III en IV is een groei van maximaal 250 m<sup>2</sup> bovenop de bestaande 4000 m<sup>2</sup> mogelijk. Verdere uitbreiding van de hotelfunctie is binnen dit deel van Amstel III niet mogelijk. Voor feestzalen en partycentra (horeca II) maakt dit bestemmingsplan een ruimere groei dan in het Strategieberesluit vastgesteld, mogelijk. De toenemende behoefte aan deze functie wordt hiermee gehonoreerd. Maximaal 6 vestigingen van ieder maximaal 1000 m<sup>2</sup> zijn toegestaan. Ten einde deze ontwikkeling te kunnen monitoren worden deze 6 vestigingen middels een binnenplanse afwijkingmogelijkheid (zie artikel 19 Algemene afwijkingsregels) gefaciliteerd.

### 4.3 Realisatiestrategie

De gemeente voert geen actieve grondpolitiek. Dynamiek faciliteren door ruimte en flexibiliteit binnen dit bestemmingsplan te bieden is de eerste verantwoordelijkheid die de gemeente neemt. Een tweede verantwoordelijkheid is het op orde brengen en houden van infrastructuur en openbare ruimte. Uit lopende grondexploitaties is daartoe een investeringsbudget beschikbaar. Voor de toekomst worden inkomsten uit erfpachtconversies, die mogelijk worden door de verruimde mogelijkheden die dit bestemmingsplan biedt, in het plangebied geïnvesteerd in verbeteringen in de openbare ruimte die noodzakelijk zijn om de gewenste dynamiek mogelijk te maken. De gemeenteraad heeft daartoe op 28 november 2012 besloten.

### 4.4 Openbare ruimte en parkeren

#### *Wegenstructuur*

Amstel III kende tot 2004 een zogenaamde ruitontsluiting: er was geen doorgaande autoroute van noord naar zuid. Pas in 2004 is de Holterbergweg in het verlengde van de Spaklerweg als centrale as in het gebied aangelegd. Dit bestemmingsplan betreft het deel van Amstel III westelijk van de Holterbergweg. De hoofdstructuur in Amstel III bestaat verder uit een stramien van noord-zuid en oost-west georiënteerde hoofdwegen met een aantal doodlopende ontsluitingswegen per deelgebied. Amstel III kent, net als de Bijlmermeer, een afzonderlijk systeem voor langzaam verkeer: fiets- en voetpaden zijn soms niet direct verbonden met de auto-infrastructuur.

De hoofdstructuur functioneert goed voor de auto ontsluiting van het gebied, maar schiet tekort voor de fietser, de voetganger en de recreant. In hoofdstuk 6 wordt uitgebreid stilgestaan bij het thema Verkeer.

#### *Parkeren*

In het bedrijfengebied, het plangebied van dit bestemmingsplan is sprake van een specifieke problematiek. De verdichting en de autonome transformatie naar meer stadsverzorgende bedrijvigheid leidt ertoe dat parkeren op eigen terrein niet meer volstaat. Verder uitbreiding van bouwvolumes en m<sup>2</sup> bvo is alleen mogelijk als dit adequaat, op eigen terrein of collectief in de nabijheid wordt opgelost door de ondernemers.

Waar mogelijk, wenselijk en financieel haalbaar kan in de toekomst door wijzigingen in de aanwezige straatprofielen parkeren in de openbare ruimte gerealiseerd worden in combinatie met een betaald-parkeerregime. Dit bestemmingsplan maakt dit mogelijk.

Op de parkeersituatie wordt in hoofdstuk 6 nader ingegaan.

### 4.5 Kwaliteitskader

Het vigerend welstandskader voor het plangebied stuurt op hoofdlijnen en is zeer globaal. Maar het is ook in-specifiek en multi-interpretabel. Het stelt geen prioriteiten en het is geen vertaling van keuzes op aspecten waar de gemeente (in beeld/oriëntatie/organisatie van gebouwen) op wil sturen.

Parallel aan dit bestemmingsplan is daarom een vervangend kwaliteitskader op hoofdlijnen vastgesteld. Dit kader richt zich op:

- het gebouw in zijn ruimtelijke en functionele context met een uitspraak over de uitstraling en programmering van het gebouw;
- oriëntatie en organisatie, met name de plint i.r.t. het openbaar domein en de vormgeving van de overgang privé-openbaar (waaronder de voordeur);
- consistentie en overtuigende eenduidigheid in concept, constructie, functionaliteit, gevelarchitectuur, materialisatie en detaillering van het gebouw. Dus geen dwingende uitspraak over smaak of stroming, maar aanspreken op consequent ontwerp;
- duurzame materialisatie, uitsluiten van kwetsbare details en materialen die snel kapot gaan en of lelijk verouderen;
- verruiming van mogelijkheden gevelreclame.

## Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht

### 5.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds 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. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

In de Wet milieubeheer en in het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage (Besluit m.e.r.) worden de verplichtingen inzake milieueffectrapportage geregeld.

Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije-beoordeling.

### 5.2 Regelgeving

In de Wet milieubeheer en in het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage (Besluit m.e.r.) worden de verplichtingen inzake milieueffectrapportage geregeld.

Een milieueffectrapportage kan zowel betrekking op een plan ("plan-m.e.r.") als op een besluit ("project-m.e.r."). In het Besluit m.e.r. staat wanneer een project-m.e.r. of een plan-m.e.r. moet worden opgesteld. Het besluit bevat bijlagen (bijlagen C en D) met daarin overzichten van activiteiten en besluiten waarvoor een project-m.e.r. of plan-m.e.r. verplicht is. In het Besluit m.e.r. is verder opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.plicht dan wel een m.e.r. beoordelingsplicht bestaat. Bij de activiteiten horen ook drempelwaarden; niet voor elke activiteit geldt een m.e.r.-(beoordelings)plicht, maar pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden.

Als het bestemmingsplan geen ontwikkelingen en nieuwe activiteiten mogelijk maakt als bedoeld in de bijlage C en D van het besluit m.e.r., dan is van een directe m.e.r.-plicht, respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplicht geen sprake. Valt datgene wat het bestemmingsplan als nieuwe ontwikkeling of activiteit mogelijk maakt, wel onder de genoemde activiteiten, maar blijft de omvang onder de genoemde drempelwaarden, dan dient op grond van artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. een informele m.e.r. beoordeling te worden uitgevoerd. Getoetst moet dan worden of er verder geen omstandigheden zijn op grond waarvan een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm moet worden gedaan.

### 5.3 Toets aan regelgeving

Voor het gebied Amstel III is gekozen om twee bestemmingsplannen op te stellen. Dit ligt opgesloten in het feit dat beide gebieden zowel stedenbouwkundig als programmatische een eigen problematiek kennen. Wel zijn alle voor de bestemmingsplannen benodigde onderzoeken (verkeer, lucht, geluid, externe veiligheid, milieuzonering, bodem, archeologie, flora- en fauna) gezamenlijk uitgevoerd. Belangrijk onderdeel voor de m.e.r.-beoordelingen zijn de cumulatieve effecten van de planvorming met andere plannen in de omgeving. Nu de onderzoeken voor beide bestemmingsplannen al op elkaar zijn afgestemd is de cumulatie van beide plannen op elkaar al in beeld gebracht. Daarom is er gekozen om voor beide bestemmingsplannen een gezamenlijke aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling te schrijven (zie bijlage 1).

Op grond van de bijlage bij het Besluit m.e.r., onderdeel D 11.2 is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen m.e.r.-beoordelingsplichtig in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer bevat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer bevat.

De kantorenstrook (binnen plangebied Amstel III Oost) beslaat ongeveer 125 hectare en op dit moment is er ongeveer 720.000 m<sup>2</sup> bruto-oppervlak aan kantoren gebouwd. In het nieuwe bestemmingsplan wordt een volledige transformatie van deze 720.000 m<sup>2</sup> mogelijk gemaakt. Het gaat daarbij om functies als voorzieningen, horeca en specifiek hotels. Met de mogelijkheid tot omzetting van het volledig aantal m<sup>2</sup> is het bestemmingsplan Amstel III Oost m.e.r.-beoordelingsplichtig

Op grond van de bijlage bij het Besluit m.e.r., onderdeel D 11.3 is de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein, waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer, m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Het bedrijventerrein beslaat ongeveer 125 hectare. Daarnaast sluit het bestemmingsplan Amstel III West de mogelijkheid tot realisatie en uitbreiding van (lichte) industrie niet uit. Verder is er ook op dit moment al lichte industrie in het plangebied aanwezig. Deze (her)ontwikkeling is geen aangewezen geen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt. Samengevat zit er in het plangebied hier en daar nog lichte industrie en het bestemmingsplan biedt ook uitbreidingsruimte. Daarom is ook dit bestemmingsplan m.e.r.-beoordelingsplichtig.

#### **5.4 Resultaten m.e.r.-beoordeling**

Eén van de belangrijkste doelstelling van een m.e.r.-beoordeling is het inzichtelijk maken van de cumulatie van milieueffecten naar omliggende gebieden. Aangrenzend aan de bestemmingsplan Amstel III West en Amstel III Oost liggen de plangebieden ArenaPoort-West en het AMC. Aan de westelijke zijde van het Amstel III-gebied is de gemeente Ouder Amstel gelegen. Ten oosten van het gebied Amstel III is de Bijlmer gelegen. In het kader van de ontwikkelingen binnen Amstel III is het de vraag wat de effecten zijn op de eerder genoemde gebieden. Daarnaast is het de vraag in hoeverre de ontwikkelingen binnen andere plangebieden, gezamenlijk met de ontwikkelingen binnen Amstel III, tot onaanvaardbare effecten voor het milieu leiden.

##### *Verkeer*

Uit het door DIVV uitgevoerde verkeersonderzoek komt naar voren dat de groei in programma van Amstel III nauwelijks meer verkeer genereert dan in de autonome situatie. Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat het wegennet in zowel de autonome situatie als de plansituatie voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken.

Amstel III is gelegen tussen de Burgemeester Stramanweg, Holterbergweg, Hoogoorddreef, het spoor Amsterdam – Utrecht, A9 en A2. De plangebieden AMC, Amstel III en ArenaPoortWest worden verkeerstechnisch voornamelijk ontsloten door de A2, A9, het spoor en metro. De verwachting kan worden uitgesproken dat er weinig sluipverkeer zal ontstaan in aanpalende gebieden. Dit mede ook gelet op het feit dat de A2 verbreed is naar tweemaal vijf rijstroken en dat ook de A9 verbreed zal worden. Beide snelwegen zullen daarmee voldoende capaciteit hebben om het aan en vertrekkende verkeer op te vangen van de drie plangebieden. De gemeente Ouderamstel heeft op dit moment geen concrete planvorming in het gebied grenzend aan de westkant van Amstel III wat (nu al) verkeersaantrekkende werking gaat genereren. In het Verkeers- en VervoersPlan Zuidoostlob (VVPZOL) zullen de diverse ontwikkelingen in de Zuidoostlob gezamenlijk worden gemonitord.

In de Zuidoostlob zijn op dit moment meerdere bestemmingsplannen in procedure (onder meer AMC, ArenaPoortWest en het bestemmingsplan voor Amstel III Oost). In de diverse verkeersonderzoeken voor deze bestemmingsplannen wordt rekening gehouden met de toevoeging van programma van eerder genoemde plannen. De aanwezige infrastructuur op en rond eerder genoemde plangebieden is toereikend is om de aan- en afvoer van verkeer te verwerken. Per bestemmingsplan zal moeten worden gezien of kan worden voldaan aan de normeringen vanuit de sectorale wetgeving (lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, flora- en fauna, archeologie).

*Geluidhinder en Luchtkwaliteit*

Nu uit het verkeersonderzoek naar voren komt dat de planvariant nauwelijks meer verkeer genereert dan in de autonome situatie kan de conclusie worden getrokken dat de planvorming binnen Amstel III voor de overige ontwikkelingen in de omgeving nauwelijks tot geen effecten zal hebben op de uitkomsten van de onderzoeken als lucht en geluid. Indien in andere plangebieden niet kan worden voldaan aan de normeringen vanuit luchtkwaliteit en geluidhinder zal deze overschrijding niet veroorzaakt worden door het programma van Amstel III.

*Externe veiligheid*

De toevoeging van programma geeft een lichte stijging voor het groepsrisico externe veiligheid voor het transport over de weg en het spoor. Deze stijging ziet echter alleen op de plangebieden Amstel III en niet op de andere plangebieden. Het (toe te voegen) programma zelf genereert op zichzelf ook geen extra vervoer gevaarlijke stoffen.

*Milieuzonering*

In beide plangebieden kunnen zich inrichtingen vestigen met een maximale milieucategorie 3.1 van de bij het bestemmingsplan behorende Staat van Inrichtingen. Op basis van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" geldt in een rustig gebied voor dergelijke bedrijven een milieuzonering van 50 meter. In een gemengd gebied kan uitgegaan worden van 30 meter. Dat betekent dat de bedrijven in Amstel III qua milieu geen effecten zullen hebben op aanpalende gebieden.

*Ecologie*

Amstel III is niet in de nabijheid van een Natura2000-gebied of EHS gelegen, de programma's van beide bestemmingsplannen zullen ook in dit licht geen effecten op nabij gelegen plangebieden genereren. Voor wat betreft Flora en fauna kan de verwachting worden uitgesproken dat de planvorming ook geen effect zal hebben op eventueel aanwezige flora- en fauna in aanpalende gebieden.

*Bodemkwaliteit*

In beide plangebieden zullen zich geen bedrijven vestigen welke activiteiten ontplooiën welke bodemvervuilingsgevaar zouden kunnen opleveren voor aanpalende gebieden. Uit de inventarisatie van DMB blijkt dat er zich in Amstel III geen bedrijven bevinden welke ook potentieel bodembedreigend zouden kunnen zijn voor aanpalende gebieden.

**5.5 Conclusie**

Uit de onderzoeken komt verder naar voren dat voldaan wordt aan normen voor onder andere geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem, flora en fauna en archeologie. De toename van verkeer zal geen effecten hebben op de bereikbaarheid van de omliggende gebieden. Daarnaast voegt het bestemmingsplan geen inrichtingen toe die op het gebied van geluid, lucht, externe veiligheid en bodem effecten buiten de plangebieden zullen sorteren. Gelet op deze uitkomsten en het feit dat de verkeerstoename minimaal te noemen is kan de conclusie worden getrokken dat de planvorming geen relevante milieugevolgen heeft voor de plannen zelf én voor de omgeving. De m.e.r.-beoordeling staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.



## **Hoofdstuk 6            Verkeer en parkeren**

### **6.1    Verkeer**

#### **6.1.1    Algemeen**

Amstel III is in de Structuurvisie Amsterdam 2040 aangemerkt als metropolitaan kerngebied, met als gebiedstypen Werken/Wonen voor Amstel III West en Wonen/Werken voor Amstel III Oost. Voor de korte en middellange periode is de planvorming voor Amstel III gericht op het volgende:

- Voor Amstel III West op behoud en versterking van het bestaande bedrijventerrein door binnen de begrenzing door verdichting enige groei en beperkte ruimte voor functiemenging mogelijk te maken.
- Voor Amstel III Oost op transformatie van kantoorruimte en bestrijding van leegstand door de uitgeven kantorenvorraad te bevrozen en daarbinnen en iets daarbovenop veel ruimte te geven voor andere functies.

Al met al dus geen uitbreiding van het gebied en geen grootschalige groei. Amstel III is met haar ligging aan de rijkswegen A2 en A9 en trein en metrosporen goed bereikbaar. Binnen het plangebied ligt een van grof naar fijn netwerk van wegen. De geringe groei die de nieuwe bestemmingsplannen mogelijk maken, leidt ertoe dat er nagenoeg geen gevolgen voor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de plangebieden te verwachten zijn. Het in verband met de nieuwe bestemmingsplannen verrichte verkeersonderzoek bevestigt deze verwachting, zowel in de autonome situatie als in de plansituatie.

In het onderstaande wordt eerst een beschrijving van de huidige verkeerssituatie in Amstel III gegeven. Daarna volgen de resultaten van het onderzoek, waarin o.a. de planontwikkeling wordt afgezet tegen de autonome ontwikkeling. Vanwege de onderlinge samenhang tussen beide plangebieden, richten de beschrijving en het onderzoek zich over het algemeen op heel Amstel III en wordt daar waar van toepassing specifiek op het plangebied Amstel III West ingegaan.

#### **6.1.2    Beschrijving verkeer in plangebied**

Amstel III kende tot 2004 een zogenaamde ruitontsluiting: er was geen doorgaande autoroute van noord naar zuid. Pas in 2004 is de Holterbergweg in het verlengde van de Spaklerweg als centrale as in het gebied aangelegd. De hoofdstructuur in Amstel III bestaat verder uit een stramien van noord-zuid en oost-west georiënteerde hoofdwegen met een aantal doodlopende ontsluitingswegen per deelgebied. Amstel III kent, net als de Bijlmermeer, een afzonderlijk systeem voor langzaam verkeer: fiets en voetpaden zijn niet direct verbonden met de auto-infrastructuur. De hoofdstructuur functioneert goed voor de auto ontsluiting van het gebied, maar schiet tekort voor de fietser, de voetganger en de recreant. In deze hoofdstructuur is geen aandacht besteed aan de verblijfskwaliteit.

### 6.1.2.1 Autoverkeer

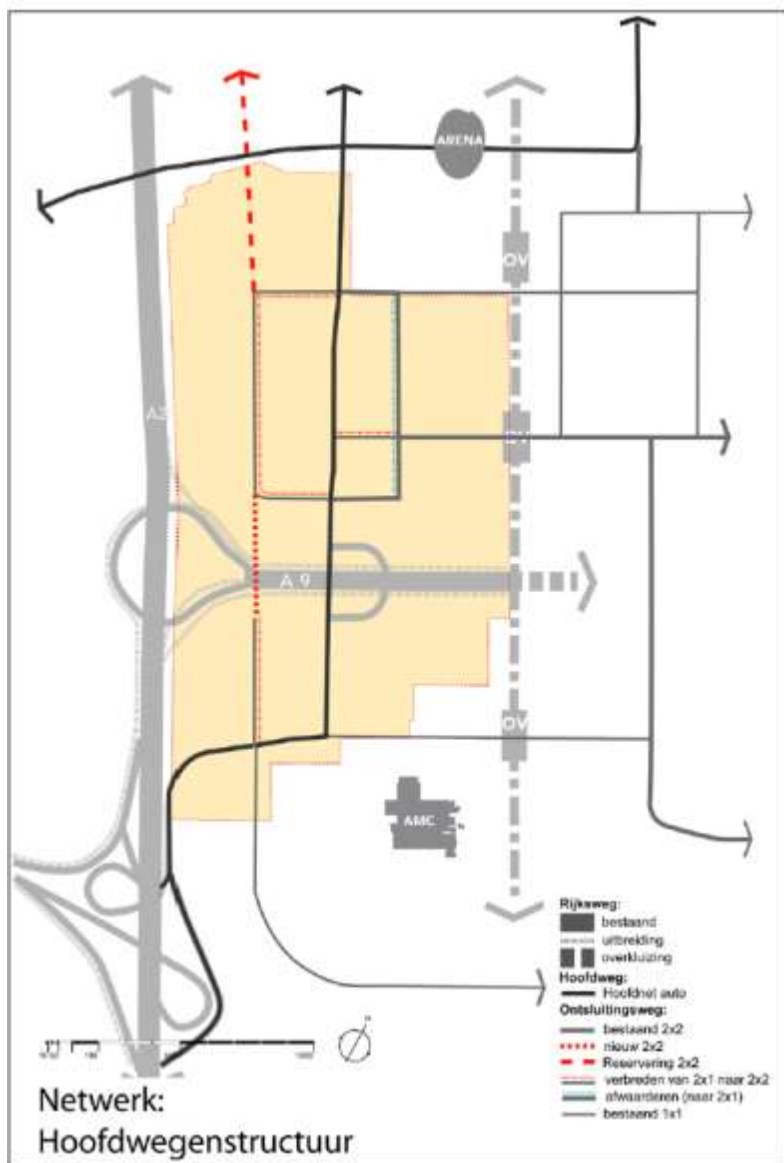
De bereikbaarheid van Amstel III met de auto is in beginsel goed, maar staat op bepaalde momenten onder druk, zoals bij gelijktijdig plaatsvindende, grote evenementen in het uitgaansgebied ArenAPoort West. In die gevallen is er sprake van congestie en blijkt de bereikbaarheid van met name de parkeervoorzieningen niet optimaal. Daarnaast leidt de aan de westzijde van het werkgebied aanwezige 'bloemkool-structuur' met doodlopende wegen tot een onoverzichtelijk geheel voor de bezoeker, waardoor de vindbaarheid van bedrijven als problematisch wordt ervaren. De wegcapaciteit is op zichzelf voldoende.

De hierboven omschreven situaties doen zich in de autonome ontwikkeling reeds voor, het bestemmingsplan en het daarin voorziene programma heeft hier geen nadelige invloed op. Het sturen op evenementenverkeer ligt meer op het uitvoerend terrein. Vanuit het evenementengebied ArenAPoort West worden maatregelen ingezet om het evenementenverkeer zo goed mogelijk te reguleren. In het westelijk deel van het plangebied moeten via het reguliere onderhoudsproces maatregelen aan de infrastructuur en kruispunten en openbare ruimte voor verbetering zorgen. Voor de langere termijn, na de planperiode van dit bestemmingsplan, bestaat de wens om de Lemelerbergweg door te trekken als 2x2 ontsluitingsweg die aanhaakt op de Stekkenbergweg.

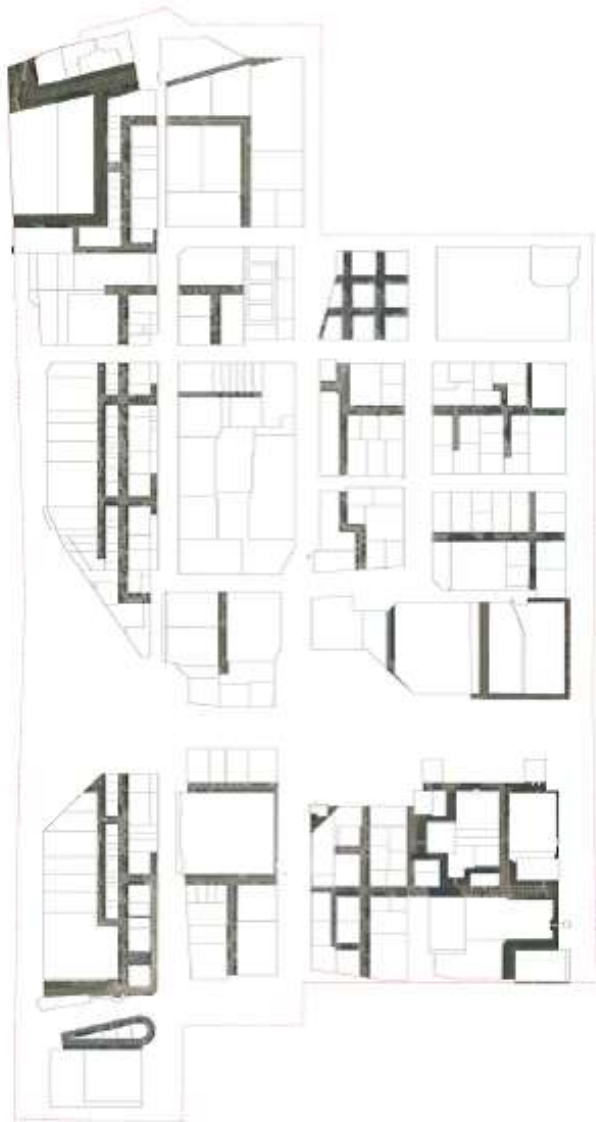
Onderstaand de indeling van hoofd- en secundaire structuur:

*Figuur 8: Hoofdwegenstructuur*





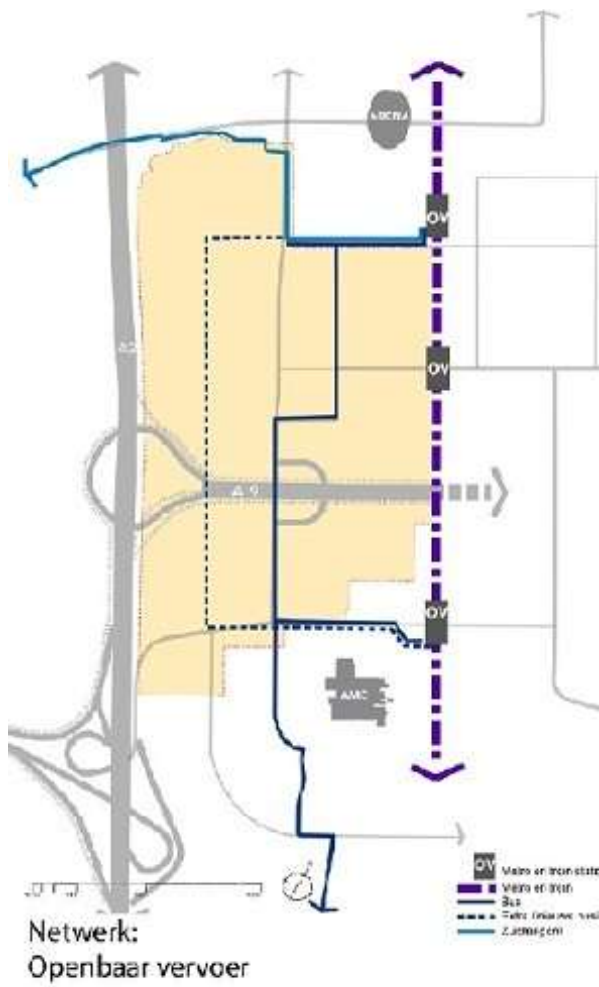
Figuur 9: secundaire wegenstructuur



### 6.1.2.2 Openbaar vervoer

Wat betreft openbaar vervoer is het gebied matig ontsloten. De metro- en treinstations Holendrecht en Arena zijn op een kortste afstand van ongeveer 650 meter (Holendrecht) en 625 meter (Arena) gelegen. Over de Holterbergweg rijden de lijnen 146 (Amsterdam - Uithoorn), 171 (Amsterdam - Aalsmeer), 175 (Amsterdam - Amsterdam - Bijlmer) en 300 (Amsterdam - Haarlem). Zie voor het openbaar vervoersysteem onderstaande afbeelding.

*Figuur 10: Netwerk openbaar vervoer*



### 6.1.2.3 Langzaam verkeer

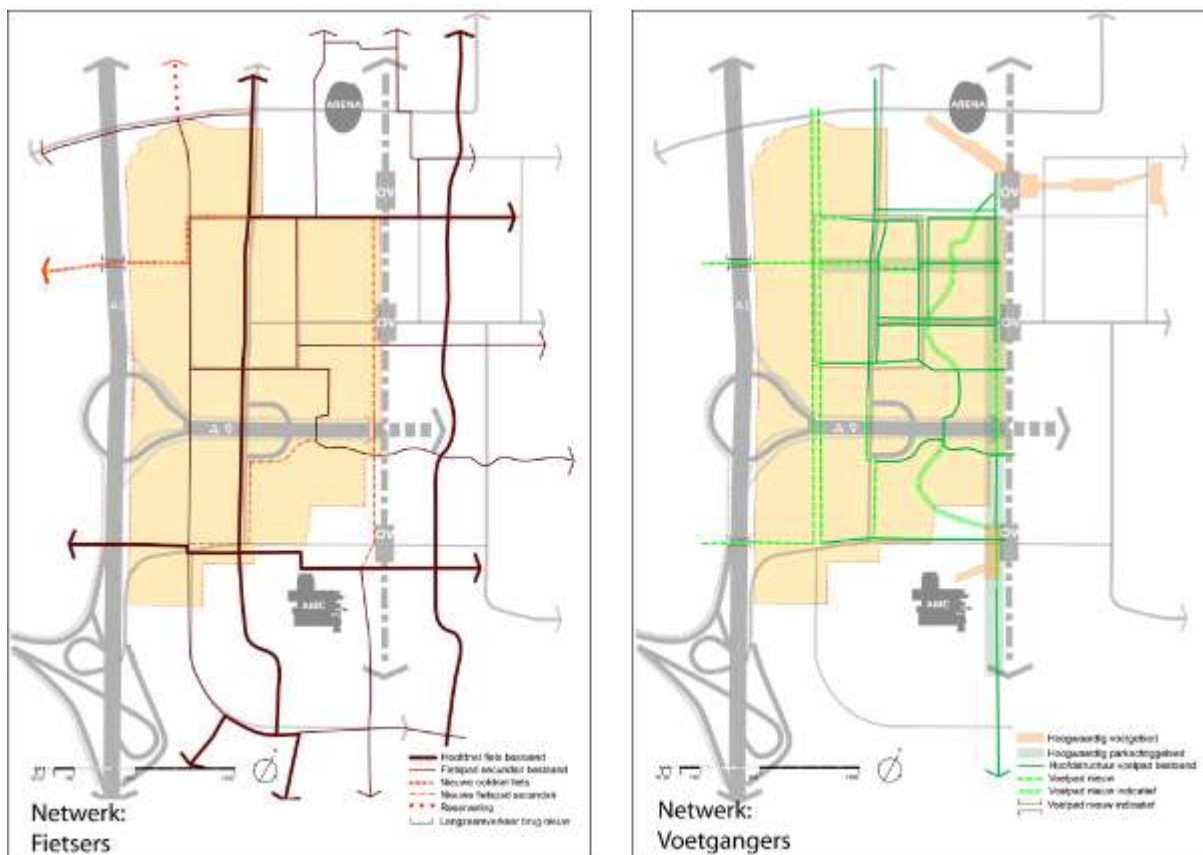
Het fietsnetwerk van Amstel III, inclusief de verbindingen met de omgeving, is redelijk op orde, maar het kan en moet beter. Er wordt voorgesteld een extra noord-zuidgerichte fiets- en voetgangersroute langs de westzijde van het spoortalud te realiseren, welke vanaf station Bijlmer over de tunnelmond van de Gaasperdammerwegtunnel naar het AMC en verder naar Abcoude loopt. Deze 'natuurlijke' en herkenbare route verbindt niet alleen de stations en vormt de entree voor veel langzaam verkeer naar Amstel III, het vormt een nieuwe doorgaande hoofdroute aan de rand van de transformatiezone in het oostelijk deel van Amstel III. Vanuit de route langs het spoor worden 'inprikkers' het gebied in gemaakt, waarmee het deels aanwezige grid wordt gecompleteerd. Een aantal van deze 'inprikkers' bestaat reeds. Daarnaast is ook de komst van een informele hoogwaardige voetgangersroute door het oostelijke, te transformeren deel van Amstel III wenselijk, welke alle bebouwingsvelden met elkaar verbindt. Deze informele voetgangersroute slingert als het ware door de bebouwingsvelden tussen het station Bijlmer-Arena en de Atlas ArenA kavel door het Hogehilweggebied naar de IKEA en het Paasheuvelweggebied en bereikt uiteindelijk het station Holendrecht en het AMC. Deze route gaat dus over de buitenruimte van uitgegeven kavels en loopt langs diverse publieke voorzieningen, (collectieve) tuinen, pocketsparks en pleintjes. Ook de reservering voor een doortrekking van de fietsroute Lemelerbergweg naar het noorden - met een viaduct onder de Burg. Stramanweg door- naar DuivendrechtseVeld blijft opgenomen. Ook wanneer de Lemelerbergweg zelf niet wordt doorgetrokken naar het noorden is een andere noord-zuid-fietsverbinding naar de binnenstad naast het fietspad aan de Holterberg-Spaklerweg wenselijk om de verbindingen naar de stad binnen de Ring te verbeteren.

In de lange termijn visie voor Amstel III, zoals neergelegd in het Strategiebesluit, wordt ook een nieuwe doorgaande Oost-West fietsroute voorgesteld. Het gaat om een doortrekking van het vrij liggende fietspad aan de Hoogoorddreef langs de oever van de Molenwetering via een nieuwe fietsbrug over de A2 naar het Amstelland, Ouderkerk a/d Amstel en recreatiegebied de Ouderkerkerplas. De kwaliteiten van het aangelegen Amstelland worden beter bereikbaar gemaakt voor de fietser en voetganger. Het fietspad komend vanuit Gaasperdam (Holendrecht) dat aan de zuidzijde van de Gaasperdammerweg loopt wordt doorgetrokken tot aan de Muntbergweg en vervolgens parallel aan de Muntbergweg in zuidelijke richting doorgetrokken naar de Meibergdreef om vervolgens onder het bestaand viaduct in de Muntbergweg door in westelijke richting te worden doorgetrokken naar de bestaande fietsbrug over de A2. Hiermee wordt nog een aanvullende doorgaande oost-westfietsroute gecreëerd, welke is opgespannen tussen Gaasperplas en Ouderkerkerplas.

Tenslotte is de Molenwetering één van de verborgen potentiële pareltjes van Amstel III. De oevers moeten toegankelijk gemaakt worden met de aanleg van enkele wandelpaden. Het gaat vooral om het mogelijk maken van 'ommetjes' en verblijfsplekken aan het water, niet per se om doorgaande route langs de wetering.

Het bestemmingsplan beoogt erin te voorzien dat er voldoende ruimte is voor de aanleg van langzaam verkeerroutes.

*Figuren 10 en 11: Fietsers en voetgangersnetwerk*



### 6.1.3 Resultaten verkeersonderzoek

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer heeft verkeersonderzoek uitgevoerd naar de effecten voor de verkeersinfrastructuur van voorliggend bestemmingsplan als ook het bestemmingsplan Amstel III Oost. Daarbij zijn de autonome ontwikkeling tot 2023 en de planvariant 2023 voor dit bestemmingsplan als varianten doorgerekend. Voor de planvariant 2023 heeft het programmatisch profiel uit het Strategieberaad als basis gediend. Uitgangspunt voor dit programma is: uitbreiding van het volume voor bedrijven met 30.000 m<sup>2</sup> bvo, 9.000 m<sup>2</sup> PDV, 6.500 m<sup>2</sup> dienstverlening/voorzieningen en 6.250 horeca. In het verkeersonderzoek zijn ook alle m<sup>2</sup> bouw mogelijkheden die in de erfpachtcontracten zitten opgesloten meegenomen. Het onderzoek is als bijlage 2 aan deze plandoelichting gevoegd.

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan neemt het bouwvolume toe, maar deze groei is gebaseerd op de autonome groei van Amstel III in de afgelopen jaren. De varianten zijn doorgerekend met het lokale verkeersmodel Zuidoostlob (ZOL), dat een verfijning is van het gemeentelijk verkeersmodel GenMod-2010.

Uit het onderzoek komen de volgende conclusies als belangrijkste naar voren.

- Het niet zozeer in volume, maar wel in soort gebruik, gewijzigde ruimtelijke programma zorgt voor een ongeveer evenredige groei in aantal ritten. Het Openbaar Vervoer (OV) neemt relatief gezien het meest toe, waardoor de toename in verkeersintensiteiten gezien het ruimtelijk programma relatief beperkt blijft.
- De toename van autoverkeer blijft voor het grootste deel beperkt tot de grotere ontsluitingswegen. De doorstroming op de hoofdinfrastructuur blijft ook in de toekomstige varianten echter redelijk tot goed en verslechtert nauwelijks ten opzichte van de huidige situatie.
- De situatie met evenementenverkeer laat geen verslechtering zien van de verkeerssituatie op de hoofdinfrastructuur. Wel bestaat de mogelijkheid dat de ingaande verkeersstroom niet door de parkeergelegenheden kunnen worden verwerkt.

- Zowel in de autonome als in de plansituatie zijn er vooral aandachtspunten gesignaleerd voor de volgende vier kruispunten in de beide plangebieden Amstel III: Holterbergweg / Laarderhoogtweg, Holterbergweg / Hoogoorddreef, Meibergdreef / Paasheuvelweg en Hullenbergweg / Laarderhoogtweg (IKEA)

In het kader van het overkoepelende verkeer- en vervoerplan Amsterdam Zuidoost is een platform opgericht met stedelijke beheerders. Daarin worden afspraken gemaakt over het opnemen van deze knelpunten in de meerjarenprogramma's van de gemeente Amsterdam.

#### **6.1.4 Conclusie verkeer**

Het aspect verkeer staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

## **6.2 Parkeren**

### **6.2.1 Algemeen**

Naast behoud van het bestaande programma wordt in voorliggend bestemmingsplan groei van de bedrijvigheid mogelijk gemaakt (met beperkte groei van bedrijfsgerelateerde kantoorfuncties) en de mogelijkheid om nieuwe functies in het gebied te introduceren. Het gaat om functies als horeca en dienstverlening. En religieuze functies, die in het weekeinde grote groepen bezoekers trekken.

Als huidig beleid en regelgeving, die relevant zijn voor Amstel III geldt het volgende.

Op grond van het bepaalde in de Bouwverordening dient bij de vestiging van functies in voldoende mate in parkeerruimte te worden voorzien. Voor het bepalen van deze minimum norm kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Als maximum te hanteren parkeerruimte geldt het 'Locatiebeleid Amsterdam 2008'. Op A-locaties (rondom de vijf belangrijkste NS stations, w.o. station Amsterdam Bijlmer ArenA) geldt voor kantoren en bedrijven een maximum aantal parkeerplaatsen van 1:250 m<sup>2</sup>. Een A-locatie strekt zich uit tot 1.000 meter van de 5 belangrijkste NS-stations of de locatie moet met aanvullend vervoer binnen 10 minuten te bereiken zijn. Op B-locaties (locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen) geldt een norm van 1:125. Een B-locatie strekt zich ook uit tot tot 1.500 meter van de A-locaties of de locatie moet binnen 15 minuten met aanvullend vervoer te bereiken zijn. Op C-locaties (goed via het hoofdnet auto ontsloten), gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd. Voor overige (niet-woon) functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen eveneens de op de CROW-cijfers gebaseerde Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Voorts geldt voor dit gebied de 'Parkeernota Zuidoost 2008'.

Voor Amstel III zal het in het huidige bestemmingsplan opgenomen principe van parkeren op eigen terrein ook voor de toekomst gehandhaafd blijven. Slechts op enkele locaties kan in beperkte mate in openbaar parkeren worden voorzien. Voor het bestemmingsplan Amstel III West wordt uitgegaan van de B-locatienormering omdat in dit gebied voorheen nog geen locatiebeleid van toepassing was en er in de huidige situatie een parkeerplaatsenoverschot wordt verondersteld, geldt in principe het uitgangspunt dat toevoeging van extra parkeerruimte niet mogelijk is en wordt gestreefd naar onderlinge uitwisselbaarheid van parkeerruimte.

Om de haalbaarheid van dit principe op voorhand te toetsen, is voor heel Amstel III een parkeerbalans opgesteld. Goudappel Coffeng heeft een 'Nulmeting parkeersituatie Amstel III' uitgevoerd (zie bijlage 3). Doel van deze nulmeting is er op gericht om te bepalen, of en waar op Amstel III een overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig is in de huidige situatie en in 2020 (plansituatie 2023). Hiervoor is een parkeerbalans opgesteld, waarbij op theoretische wijze (naar de norm) de parkeervraag is bepaald. Door deze parkeervraag te vergelijken met het feitelijke parkeeraanbod op eigen terrein is de restcapaciteit bepaald. Het onderzoek brengt niet alleen het saldo voor het hele gebied in beeld, maar heeft de resultaten naar kleine (met het oog op uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen, op loopafstanden afgestemde) deelgebieden uitgesplitst, zodat een meer verfijnd beeld is ontstaan. Het onderzoek hanteert de minimum en maximum normen uit het Locatiebeleid, het stadsdeelbeleid en de op de CROW gebaseerde kencijfers. Ook de aanwezigheidspercentages per functie (voor het bepalen van de mate van dubbelgebruik) zijn gebaseerd op de CROW kencijfers. Het onderzoek gaat er vanuit dat er bij ontwikkelingen geen extra parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

## 6.2.2 Resultaten parkeerbalans onderzoek

In de huidige situatie zijn in heel Amstel III in totaal bijna 19.000 parkeerplaatsen beschikbaar. Deze parkeerplaatsen zijn volgens de norm niet allemaal nodig voor de huidige functies op Amstel III. Volgens de parkeernormering kent heel Amstel III een aanbodoverschot van circa 5.500 parkeerplaatsen. Aanname van het onderzoeksbureau bij deze modelmatige benadering is dat voor heel Amstel III de B-locatienormering van toepassing is. Zoals eerder gesteld, hanteert de gemeente voor het oostelijk deel van Amstel III de A-locatienorm. Hierdoor zal het aanbodoverschot hoger uitkomen dan de hierboven genoemde 5.500 parkeerplaatsen.

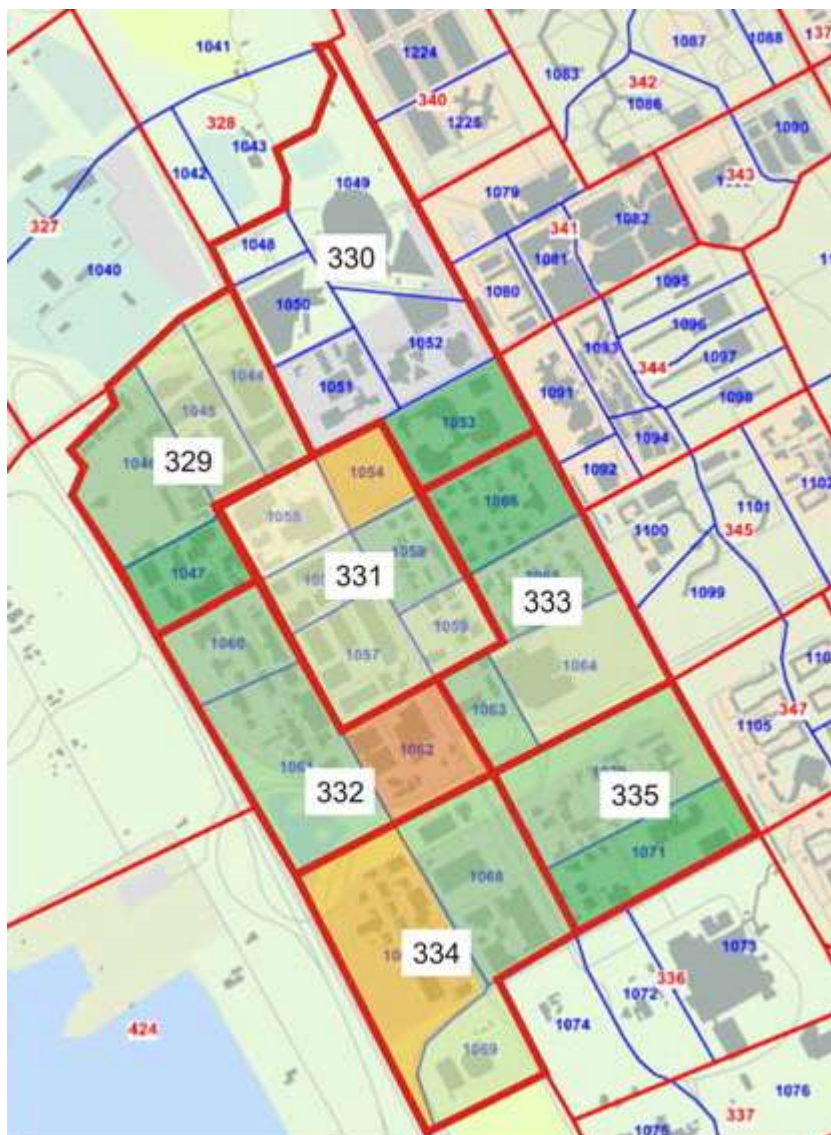
Er zijn wel grote verschillen tussen deelgebieden geconstateerd. De meeste deelgebieden kennen een aanbodoverschot. Dat wordt verklaard uit het feit dat Amstel III voorheen als C-locatie werd gezien, met een ruime parkeernorm. Er is ook een aantal deelgebieden waar een berekend tekort optreedt. Dit zijn de gebieden waar specifieke functies zoals een ROC, een functie met een normatief hoge parkeernorm, gevestigd zijn. In werkelijkheid hoeft dit tekort niet op te treden. Ook zijn er deelgebieden in balans. Dit zijn deelgebieden waar recent ontwikkeld is en de normen conform het locatiebeleid zijn toegepast. De parkeerbalans is voor heel Amstel III in zijn geheel bepaald. Voor voorliggend bestemmingsplan zijn in eerste instantie de onderzochte zones (zie figuur 12) 329, 331 (deels), 332 en 334 het meest van belang.

Goudappel Coffeng is uitgegaan van de volgende parkeernormering:

functie	parkeernormering	opmerking
kantoren en bedrijven	0,8 per 100m <sup>2</sup> bvo	hoewel de zones 329, 330, 331 en 333 binnen 1.000 m van station Bijlmer liggen en conform het locatiebeleid een A-locatie zijn, wordt geheel Amstel III als B-locatie beschouwd in verband met de uitstekende bereikbaarheid vanaf de snelweg
kantoren met baliefunctie	2,00 per 100m <sup>2</sup> bvo	
auto showrooms	0,8 per 100m <sup>2</sup> bvo	
horeca	4,0 per 100m <sup>2</sup> bvo	
onderwijs	5,0 per 100m <sup>2</sup> bvo	aanname één leslokaal is 100 m <sup>2</sup>
Ikea	5,5 per 100m <sup>2</sup> bvo	afgeweken van parkeernormering; Ikea is een grote trekker; gehanteerd kencijfer is min CROW uit rest bebouwde kom
bouwmarkt	2,2 per 100m <sup>2</sup> bvo	
wonen	1,6 per 100m <sup>2</sup> bvo	1,2 parkeerplaatsen per woning, aanname gemiddeld 75 m <sup>2</sup> per woning
hotel	1,0 per 100 m <sup>2</sup> bvo	aanname één kamer is 50 m <sup>2</sup> bvo
voorzieningen	1,33 per 100 m <sup>2</sup> bvo	voorzieningen is een verzamelbegrip; in deze berekening wordt uitgegaan van de algemene richtlijn van het stadsdeel van 1 parkeerplaats per 75 m <sup>2</sup> bvo; in de huidige situatie vallen hier onder andere een kerk en een benzinstation onder

Figuur 12: huidige parkeersituatie





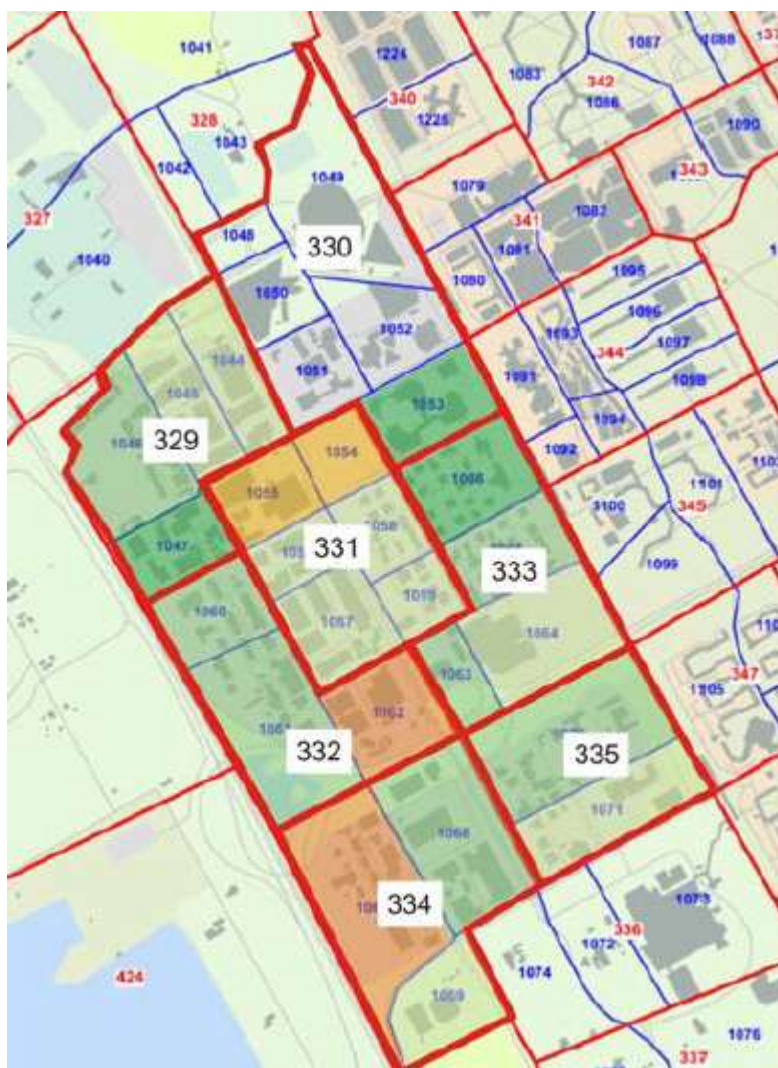
De groene zones kennen een aanbodoverschot aan parkeerplaatsen, de gele zones zijn in evenwicht, de rode zones kennen een aanbodtekort. Dit vertaalt zich in onderstaande tabel:

zone	parkeervraag	parkeeraanbod	saldo
329	1.239	2.333	1.094
330	693	1.327	634
331	2.300	2.898	598
332	1.398	1.785	387
333	3.823	5.364	1.541
334	1.915	2.265	350
335	1.910	2.887	977
<b>totaal</b>	<b>13.278</b>	<b>18.859</b>	<b>5.581</b>



Het resultaat per zone en per deelgebied is verschillend. Opvallend is dat conform de gestelde parkeernormering een aantal deelgebieden, volgens de theoretische berekening, een tekort aan parkeerplaatsen heeft. Een belangrijke reden hiervoor is dat bij deze berekening is uitgegaan van algemene functies, terwijl iedere functie zijn eigen profiel heeft. Zo is in deelgebied 1062 bijvoorbeeld een ROC gevestigd, dat volgens de parkeernormering een hogere parkeervraag geeft dan het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is. Dit tekort hoeft echter in de praktijk niet op te treden. Daarnaast zijn er in de afgelopen periode ontwikkelingen geweest waarbij de normen conform het locatiebeleid zijn gehanteerd. De toevoeging van programma geeft ongeveer hetzelfde beeld als in de huidige situatie.

*Figuur 13: toekomstige parkeersituatie:*



De groene zones kennen een aanbodoverschot aan parkeerplaatsen, de gele zones zijn in evenwicht, de rode zones kennen een aanbodtekort. Dit vertaalt zich in onderstaande tabel:

zone	parkeervraag	parkeeraanbod	saldo
329	1.325	2.333	1.008
330	714	1.327	613
331	2.555	2.898	343
332	1.473	1.785	312
333	4.259	5.364	1.105
334	2.193	2.265	72
335	2.345	2.887	542
<b>totaal</b>	<b>14.865</b>	<b>18.859</b>	<b>3.994</b>

Met de ontwikkeling van het programma tot 2020 worden voornamelijk voorzieningen en bedrijven toegevoegd. Er zijn dan 1.587 parkeerplaatsen meer benodigd dan in de huidige situatie. Deze parkeerplaatsen zijn in de huidige situatie op Amstel III beschikbaar. Geconcludeerd kan worden dat in 2020 Amstel III nog steeds een overmaat aan parkeerplaatsen heeft. In totaal zijn dan nog 3.994 parkeerplaatsen meer beschikbaar dan volgens de parkeernormering nodig is. Voor het bestemmingsplan Amstel III West betekent dit concreet dat in alle zones zich na realisering van het programma er nog steeds een aanbodoverschot van 1.617 parkeerplaatsen is. Zone 331 is deels in het bestemmingsplan Amstel III Oost en deels in bestemmingsplan Amstel III West gelegen. Van de zone 331 zijn drie deelzones in voorliggend bestemmingsplan gelegen (1055, 1056 en 1057). Van deze drie deelzones heeft alleen deelzone 1055 een berekend tekort van 19 parkeerplaatsen. Het totale overschot van deze drie deelzones is 225 parkeerplaatsen. Binnen deelzone 1067 wordt overwogen om parkeren in de openbare ruimte toe te staan.

Uit het parkeerbalansonderzoek komt naar voren dat de functieverbreiding binnen Amstel III West niet zorgt voor meer druk op de parkeervoorzieningen omdat de parkeerdruk binnen deze functies zich meer in de avonduren en in het weekend concentreert. Zie daarvoor onderstaande tabel:

	werkdagmiddag	werkdagavond	zaterdagmiddag
329	1.195	167	415
330	702	88	51
331	2.428	498	328
332	1.335	229	319
333	3.480	801	2.017
334	1.526	396	1.401
335	2.136	562	322
overloop vanuit ArenA-gebied		3.000	3.000
<b>totale parkeervraag</b>	<b>12.801</b>	<b>5.742</b>	<b>7.851</b>

	werkdagmiddag	werkdagavond	zaterdagmiddag
329	1.138	2.166	1.918
330	625	1.239	1.276
331	470	2.400	2.570
332	450	1.556	1.466
333	1.884	4.563	3.347
334	624	1.754	749
335	751	2.325	2.565
<b>totale aanbodoverschot</b>	<b>5.943</b>	<b>16.002</b>	<b>13.893</b>

Ook met toevoeging van functies is er nog steeds sprake van een aanbodoverschot. Overall kan de conclusie worden getrokken dat het bestemmingsplan over voldoende parkeercapaciteit beschikt. Om recht te doen aan het locatiebeleid is er voor gekozen om voor uitbreidingen de nieuwe normeringen toe te passen. Er is geen intentie om parkeerplaatsen weg te bestemmen, te allen tijde worden bestaande rechten gerespecteerd en er zal niet worden geëist dat met terugwerkende kracht moet worden voldaan aan de eisen uit locatiebeleid.

### 6.2.3 Conclusie parkeerbalans onderzoek

Geconcludeerd kan worden dat in 2020 (2023) voor Amstel III als geheel als ook voor het onderhavige plangebied het parkeeraanbod voldoende is voor het beoogde programma. Het parkeeronderzoek is als bijlage 3 aan deze plantoelichting gevoegd.

## 6.3 Conclusie

Verkeer en parkeren staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

## 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, 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.

### 7.2 Regelgeving

#### 7.2.1 Algemeen

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 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 (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.

#### 7.2.1.1 Wegverkeersgeluid

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

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

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

**Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied**

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied <sup>a</sup>
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter

Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

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

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

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

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

#### Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [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 <sup>a</sup>	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 <sup>b</sup>	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 <sup>c</sup>	48 <i>art. 3.1, lid 2 Bgh</i>	53 <i>art. 3.2, lid 1 onder c Bgh</i>	

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

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

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

### *7.2.1.2 Industriegeluid*

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

### **7.2.2 Swung - 1**

Op 1 april 2012 is 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 getreden. 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. Het vervolg op Swung-1 is Swung-2 die betrekking zal hebben op de geluidshinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, als ook industrielawaai.

Ontwerpbestemmingsplannen welke voor 1 juli 2013 ter inzage zijn gelegd vallen onder het overgangsrecht van de Invoeringswet Swung-1. Dat betekent dat deze plannen onder het "oude" recht mogen worden afgewikkeld.

### 7.2.3 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting.

Bij besluit van 26 januari 2011 heeft de Raad van de gemeente Amsterdam een motie aangenomen inzake de transformatie van kantoren. Daarbij heeft de Raad aangegeven dat er bij transformatie van kantoren naar een geluidgevoelige functie niet altijd vastgehouden hoeft te worden aan de eis van een stille zijde. Wel zal altijd het TAVGA om advies moeten worden gevraagd.

### 7.3 Resultaten onderzoeken

M+P-raadgevend ingenieurs heeft in opdracht van projectbureau Zuidoostlob onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege railverkeer, wegverkeer en bedrijvigheid in het kader van de op te stellen bestemmingsplannen Amstel III Oost en Amstel III West (zie bijlage 4 van deze toelichting). Het onderzoek heeft zich voor de effecten van het programma op de geluidsbelasting gebaseerd op de aangeleverde verkeersgegevens (van 2012) in het verkeersrapport van DIVV (in bijlage 2 is het geactualiseerde verkeersonderzoek gevoegd). Vervolgens is in mei 2013 nog extra onderzoek uitgevoerd om de effecten van de volledige benutting van het erfpachtrecht in het *Amstel III* gebied op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken (zie bijlage 6).

Het onderzoek is gedaan op kavelniveau, waarbij alle in het gebied aanwezige geluidbronnen getoetst zijn. In dit kader zijn met name geluidsgevoelige functies, wonen, onderwijs en zorgvoorzieningen relevant. Hoewel gebruik wordt gemaakt van het overgangsrecht van de Wet geluidhinder en onderliggende besluiten, zijn ook kinderdagverblijven als geluidsgevoelig beschouwd ter voldoening aan een goede ruimtelijke ordening. In het plangebied Amstel III West is geen woningbouw gepland, maar is onderzocht of er ruimte is voor andere geluidgevoelige functies. Voor Amstel III Oost is voor de komende planperiode nog geen concreet zicht op woningbouw, initiatieven moeten uit de markt komen. Omdat de woonfunctie op langere termijn wel gewenst is en niet uitgesloten wordt dat zich in de planperiode gewenste initiatieven voordoen, is de haalbaarheid van woonfuncties wel globaal in het geluidonderzoek meegenomen. Eventuele initiatieven kunnen met afzonderlijke WABO besluiten met concreet maatwerk in onderzoek en maatregelen mogelijk worden gemaakt. Het onderzoek biedt een eerste beoordeling waar deze functie het meest kansrijk wordt geacht.

Het onderzoek omvat de berekening en beoordeling van het:

1. geluid vanwege wegverkeer van doorgaande wegen in het plangebied;
2. geluid vanwege wegverkeer van omliggende wegen waarvan de milieugevoelige functies binnen de zone zijn gelegen: Naast lokale binnenstedelijke wegen, de Rijksweg A2 en de Rijksweg A9;
3. geluid vanwege de metro;
4. geluid vanwege spoorwegen (totaal) in en rondom het plangebied;
5. geluid afkomstig van bedrijvigheid uit het westelijke lint van Amstel III.

De geluidsbelasting is binnen de beide plangebieden Amstel III bepaald voor de aanwezige en geplande bedrijvigheid, de doorgaande spoorverbindingen, metro, een tweetal rijkswegen en een groot

aantal lokale wegen. Vervolgens is bij de lege kavels en bij de bestaande bebouwing de geluidsbelasting getoetst aan de Wet geluidhinder (2006) en gekeken of de bestemming van een geluidsgevoelige functie mogelijk is. Hoewel gebruik gemaakt wordt van het overgangsrecht Wgh zijn kinderdagverblijven vanwege een goede ruimtelijke ordening als geluidgevoelige functie mee beschouwd.

#### *Wegverkeer*

Uit de berekeningen blijkt dat er op bijna alle getoetste kavels sprake is van een geluidsbelasting die dermate hoog is (boven de maximaal te verlenen ontheffing van de grenswaarden), dat realisatie van gevoelige bestemmingen alleen mogelijk is met dove gevels. Dove gevels mogen geen te openen delen (deuren en ramen) en ventilatievoorzieningen bevatten.

Bij een aantal kavels is sprake van een hoge geluidsbelasting, maar worden er geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Hier kan voldaan worden met het afgeven van hogere waarden, maar is wel een onderzoek naar de geluidwering van de gevel nodig en dienen eventueel maatregelen getroffen te worden.

Uit de aanvullende analyse (bijlage 6) blijkt dat ter plaatse van de Hoogoorddreef de grootste toename plaatsvindt. Als deze toename bij de eerder berekende maatgevende geluidsbelasting wordt opgeteld blijkt dat de afgeronde geluidsbelasting vanwege de Hoogoorddreef maximaal met 1 dB toeneemt. Dit houdt in dat een eventueel af te geven hogere waarde hoger is dan eerder in eerder onderzoek (berekening zonder de volledige benutting van het erfpachtrecht). De geluidsbelasting voldoet nog steeds aan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk gezondeerde wegen en is daarmee ontheffbaar. Voor de andere wegen leidt de maatgevende toename niet tot gewijzigde inzichten.

#### *Amsterdams transformatiebeleid*

Op alle vlekken zou de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen mogelijk zijn, omdat het Amsterdamse transformatiebeleid uitzonderingen op het reguliere geluidsbeleid toestaat. Vanwege Bouwbesluit-eisen (een eis is dat alle vertrekken van woningen een te openen raam hebben voor spui-ventilatie) is het echter praktisch gezien niet goed mogelijk woongebouwen te maken met meerdere dove gevels.

Omdat er niet vanuit gegaan kan worden dat de nog lege vlekken in de plangebieden volgebouwd zijn voordat geluidgevoelige bestemmingen in bestaande bebouwing gerealiseerd worden, is ook de geluidsbelasting bepaald zonder volledige benutting van de ruimte. Het wegvallen van de afscherming leidt overal tot toename van de geluidsbelasting. Hiermee dient rekening gehouden te worden bij vlek-specifieke invulling en daarbij behorende (geluidwering gevel) berekeningen.

Voor Amstel III West geldt dat de aanwezige geluidbronnen, (rijks)wegen, spoor en de overwegende bedrijvigheid in dit plangebied, niet voor een ideaal geluidklimaat zorgen (zie ook hierna onder het kopje Bedrijvigheid). In dit bestemmingsplan is in verband met het gewenste accent op de bestaande bedrijvigheid, niet in woningbouw voorzien. Ook andere geluidgevoelige functies zijn hier om dezelfde reden niet voorzien.

#### *Bedrijvigheid*

De geluidsuitstraling van het te intensiveren bedrijfsgebied is bepaald voor de toekomstige situatie, waarbij alle huidige bedrijfspercelen worden gehandhaafd en opgevuld.

Voor Amstel III West geldt dat uit de berekeningen blijkt dat over het gehele bedrijventerrein als gevolg van de aanwezige bedrijven de geluidniveaus de 50 dB(A) grens zullen overschrijden. Daardoor is het opnemen van geluidsgevoelige bestemmingen in dit plangebied niet wenselijk. Het zou de gevestigde bedrijvigheid te zeer beperken. Het bestemmingsplan voor dit deel van Amstel III komt tegemoet aan de aanbevelingen uit het geluidrapport en staat geluidgevoelige functies niet toe. Met het oog op eventuele toename van de geluidbelasting van de bedrijven voor het aangrenzende plangebied Amstel III Oost, voorziet bestemmingsplan Amstel III West in de grensstrook met Amstel III Oost in een lichtere bedrijvencategorie.

## **7.4 Conclusie**



Voor Amstel III West is vanwege het gewenste accent op bedrijvigheid geen woningbouw gepland. Voor andere geluidgevoelige functies legt de aanwezige geluidbelasting van bedrijven, maar ook van wegverkeer, belemmeringen op voor de vestiging van geluidgevoelige functies. Om die reden is er voor gekozen deze niet in plangebied Amstel III West toe te staan. De geplande verdichting van bedrijvigheid in Amstel III West levert geen belemmeringen op voor de ten uitvoerlegging van het aangrenzende bestemmingsplan Amstel III Oost.

## **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      Regelgeving**

#### **8.2.1    Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)**

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

Per 1 augustus 2009 is de wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze wet dient de navolgende doelen:

- implementatie van richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PbEG L 152), hierna te noemen: de richtlijn;
- implementatie van het uit die richtlijn volgende uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan bepaalde grenswaarden te voldoen (derogatie). Dit krijgt zijn beslag in de desbetreffende voorschriften van bijlage 2 van de Wm. Daartoe worden de ingangsdata van de desbetreffende (inhoudelijk ongewijzigde) normen gewijzigd, met een nadere invulling bij algemene maatregel van bestuur binnen het wettelijke kader. De Europese Commissie heeft op 7 april 2009 derogatie verleend;
- wettelijke regeling van enige onderwerpen die volgen uit de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat leidde tot de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) alsmede van enige onderwerpen van juridisch-technische aard.

Naast de wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) is in augustus 2009 tevens het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

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

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

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

weergegeven:

Grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2010
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m <sup>3</sup>	2005

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

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

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

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig tot
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m <sup>3</sup> Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m <sup>3</sup>	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m <sup>3</sup> Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>	gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m<sup>3</sup> en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>, 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<sub>10</sub>) van belang.

### 8.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Voor fijn stof geldt dat sinds 11 juni 2011 aan de norm moet worden voldaan en voor stikstof per 1 januari 2015. Tot deze tijdstippen gelden andere hogere grenswaarden als genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden weergegeven in tabel 2.

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

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig tot
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m <sup>3</sup> Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m <sup>3</sup>	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m <sup>3</sup> Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>	gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

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

### 8.2.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied en beschrijft de problematiek en de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

#### **8.2.4 Besluit en regeling Niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteiteisen)**

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate". In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze "niet in betekende mate" (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Van nibm is sprake als ten gevolge van de uitoefening of toepassing van een plan of activiteit de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt. In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. In aangewezen gevallen hoeft zelfs geen indicatieve berekening plaats te vinden en kan het project zonder verdere motivering of toetsing door gaan.

#### **8.2.5 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007**

Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen onder bepaalde voorwaarden doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten verbetering optreedt.

### 8.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen

Met deze AMvB (2009) 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.

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.

Bij een voorgenomen besluit over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof;  $PM_{10}$ ) en/of voor stikstofdioxide ( $NO_2$ ). Ook tijdens de zogenoemde derogatie periode gelden voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Enmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft. Hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven.

### 8.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat "geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is" wordt vervangen door: "in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is" (Amendement C - Gemeentebld afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

### **8.2.8 Motie nr. 46 'Bestrijding leegstand kantoren'**

Op 26 januari 2011 heeft de Gemeenteraad de motie nummer 46 'Bestrijding leegstand kantoren' aangenomen. In deze motie zijn acht besluiten genomen. Besluit 2 betreft geluid en luchtkwaliteit.

#### *Besluit 2*

*De Gemeenteraad besluit om bij het ombouwen van kantoren alleen de minimale wettelijke verplichte eisen te stellen aangaande geluid en milieu.*

In het kader van de door het College vastgestelde Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, heeft de Geneeskundige en Gezondheidsdienst Amsterdam (GGD Amsterdam) tot taak gekregen het bevoegd gezag in voorkomende gevallen te adviseren in verband met gezondheidsaspecten die een rol kunnen spelen bij het maken van afwegingen ten aanzien van het realiseren van voorzieningen langs drukke wegen voor groepen mensen (kinderen, ouderen, zieken) die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging. In vervolg op dit besluit zal de GGD bij adviesaanvragen voor alleen grootstedelijke projecten voortaan checken of er sprake is van transformatie van kantoorgebouwen. De GGD zal aan betrokkenen aangeven dat de Richtlijn niet geldt als er sprake is van transformatie, maar zal wel blijven adviseren. In het algemeen wordt geadviseerd om een richtafstand van 100 meter aan te houden ten opzichte van snelwegen en 50 meter bij drukke wegen (meer dan 10.000 mvt/etm) en hier geen scholen (voor minderjarigen) of kinderopvang te bestemmen.

### 8.3 Resultaten onderzoeken

M+P heeft onderzoek verricht naar effecten van dit bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit door de toevoeging van het programma zoals benoemd in hoofdstuk 4.1 (zie bijlage 5 van deze toelichting). Het onderzoek heeft zich voor de effecten van het programma op de luchtkwaliteit gebaseerd op de aangeleverde verkeersgegevens in het verkeersrapport van DIVV (in bijlage 2 is het geactualiseerde verkeersonderzoek gevoegd). Vervolgens is in mei 2013 nog extra onderzoek uitgevoerd om de effecten van de volledige benutting van het erfpachtrecht in het *Amstel III* gebied op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit inzichtelijk te maken (zie bijlage 6).

De luchtkwaliteit is bepaald voor zowel de autonome ontwikkeling als voor de toekomstige planontwikkeling aan de hand van de Monitoringstool 2012 en met aanvullende CAR II berekeningen. In de Monitoringstool is de autonome ontwikkeling opgenomen, dat wil zeggen zonder de ontwikkelingen die de gemeente in de bestemmingsplannen Amstel III mogelijk maakt. Voor de autonome situatie geldt, zonder de ontwikkelingen in de bestemmingsplannen Amstel III, dat ruim wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor de relevante binnenstedelijke wegvakken is uitgegaan van een 'worst case' benadering. Met de intensiteiten voor 2023 zijn berekeningen gemaakt met de achtergrondconcentraties die gelden in de jaren 2012, 2015 en 2020. De maximale concentraties fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) treden op aan de Burgemeester Stramanweg in 2012. Uit de berekening blijkt dat in 2012 aan de (tijdelijke) grenswaarde voor NO<sub>2</sub> wordt voldaan. In 2015 en 2020 wordt voldaan aan de grenswaarde voor NO<sub>2</sub>. Ook vanwege PM<sub>10</sub> wordt in 2012, 2015 en 2020 voldaan aan de grenswaarden. Verwacht wordt dat de concentraties na 2020 zullen afnemen vanwege strengere emissienormen en bijgestelde achtergrondconcentraties.

Bepaald is verder nog het effect van het volledig benutten van het in *Amstel III* aanwezige nog in te vullen erfpachtrecht op de luchtkwaliteit. De absolute concentraties NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) neemt met maximaal 0,9 µg/m<sup>3</sup> toe. De luchtkwaliteit voldoet hiermee nog steeds aan de (tijdelijke) grenswaarden die gelden voor NO<sub>2</sub>. Voor PM<sub>10</sub> (fijnstof) neemt de absolute concentratie (voor gewijzigde af trek zeezout) vanwege het benutten van het erfpachtrecht met maximaal 0,1 µg/m<sup>3</sup> toe. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden die gelden voor PM<sub>10</sub>.

Wat dit aspect van luchtkwaliteit betreft zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Echter de zones langs de rijkswegen A2 en A9, als ook van de stedelijke wegen, zoals de Muntbergweg, Burgemeester Stramanweg, Hoogoorddreef, Karspeldreef, Paasheuvelweg en Meibergdreef, leggen wel beperkingen op ten gevolge van het bepaalde in het landelijk Besluit – en de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Vestiging van gevoelige functies is binnen de zones langs de rijkswegen niet mogelijk zonder dat door middel van onderzoek is aangetoond dat ter plaatse geen (dreigende) overschrijding plaatsvindt. Daarnaast moet op basis van de Richtlijn, zowel binnen de zones van de rijkswegen, als de zones van genoemde stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal, de GGD om advies gevraagd worden.

#### *Transformatiebeleid*

Indien er sprake is van een initiatief tot transformatie, gelden er wat betreft het gemeentelijk beleid, versoepelde eisen. Het transformatiebeleid biedt een versoepeling van de regelgeving voor bestaande gebouwen met betrekking tot gevoelige bestemmingen, zoals scholen en kinderopvang, in het kader van luchtkwaliteit. Het Amsterdamse beleid staat in principe niet toe dat er nieuwe onderwijslocaties (basisschool/voortgezet onderwijs) gerealiseerd worden binnen 300 meter van een Rijksweg of 50 meter van een stedelijke hoofdweg. Dat beleid wordt bij transformatie niet gevolgd. Wel wordt geadviseerd om een richtafstand van 100 meter aan te houden ten opzichte van snelwegen en 50 meter bij drukke wegen (meer dan 10.000 mvt/etm) en hier geen scholen (voor minderjarigen) of kinderopvang te bestemmen.

Onderstaande figuren tonen de relevante zones i.v.m. gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit:

- *Figuur 14*, behorend bij het landelijk Besluit met een zone van 300 langs de rijkswegen (in dit geval alleen rijkswegen, omdat er zich geen provinciale wegen in de Amstel III plangebieden bevinden).



- *Figuur 15* toont de zones ingeval van versoepeld beleid, met een smallere zone langs de rijksweg (100 m) en 50 m langs drukke stedelijke wegen (met > 10.000 mv per etmaal).



*Figuur 14: Contourrestricties luchtkwaliteit  
Besluit gevoelige bestemmingen (Bgb)*

*Figuur 15: Contourrestricties luchtkwaliteit GGD*

## **8.4 Conclusie**

Het toe te voegen programma in de bestemmingsplannen Amstel III Oost en Amstel III West kan op basis van de Wet luchtkwaliteit worden gerealiseerd, mits rekening wordt gehouden met de beperkingen voor luchtgevoelige functies binnen de zones als aangegeven in de figuren 14 en 15. Daarbij zij opgemerkt dat gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit op grond van de Wet geluidhinder (grotendeels) overeenkomen met de gevoelige bestemmingen op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen. Dat maakt dat daar waar op grond van het Besluit en of de richtlijn gevoelige bestemmingen wel zouden kunnen worden gerealiseerd, deze op grond van de Wet geluidhinder alsnog uitgesloten worden. In de bestemmingsplanregeling is hiermee rekening gehouden door gevoelige bestemmingen vanwege luchtkwaliteit uit te sluiten.



## **Hoofdstuk 9 Bodem**

### **9.1 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 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) 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 bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Het bestemmingsplan legt voornamelijk de bestaande situatie. Voor deze bestaande functies is in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. 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.

### **9.2 Regelgeving**

#### **9.2.1 Wet bodembescherming**

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

### 9.2.2 Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het beleidskader voor bodemsanering van de gemeente Amsterdam is verwoord in het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB). Het hoofdonderwerp van deze nota is de beleidsmatige inbedding van het Afwegingsproces Saneringsdoelstelling. In navolging van de landelijke wet en regelgeving is de formele saneringsdoelstelling in de gemeente Amsterdam: functiegericht en kosteneffectief. De belangrijkste aspecten in het saneringsbeleid van zowel de rijksoverheid als 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. Tevens zijn regels ten aanzien van het omgaan met asbest in de bodem opgenomen en wordt in de nota aandacht geschonken aan actief bodembeheer.

Ter vervanging van het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering is op 4 april 2012 de Nota bodembeheer vastgesteld.

### 9.3 Resultaten onderzoeken

De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB) heeft in april 2011 een archiefonderzoek voor Amstel III uitgevoerd. Uit het onderzoek (zie bijlage 7) komt naar voren dat bepaalde gedeelten van het bestemmingsplangebied verdacht zijn, wat te maken heeft met de volgende omstandigheden.

#### *(Ondergrondse) tanks*

Op en/of nabij het plangebied zijn (ondergrondse) tanks aangetroffen, die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Het is niet altijd bekend of de tanks in het verleden zijn gesaneerd. In de bijlage van het rapport is een overzicht opgenomen met de aangetroffen tanks.

*Figuur 16: aangetroffen tanks*



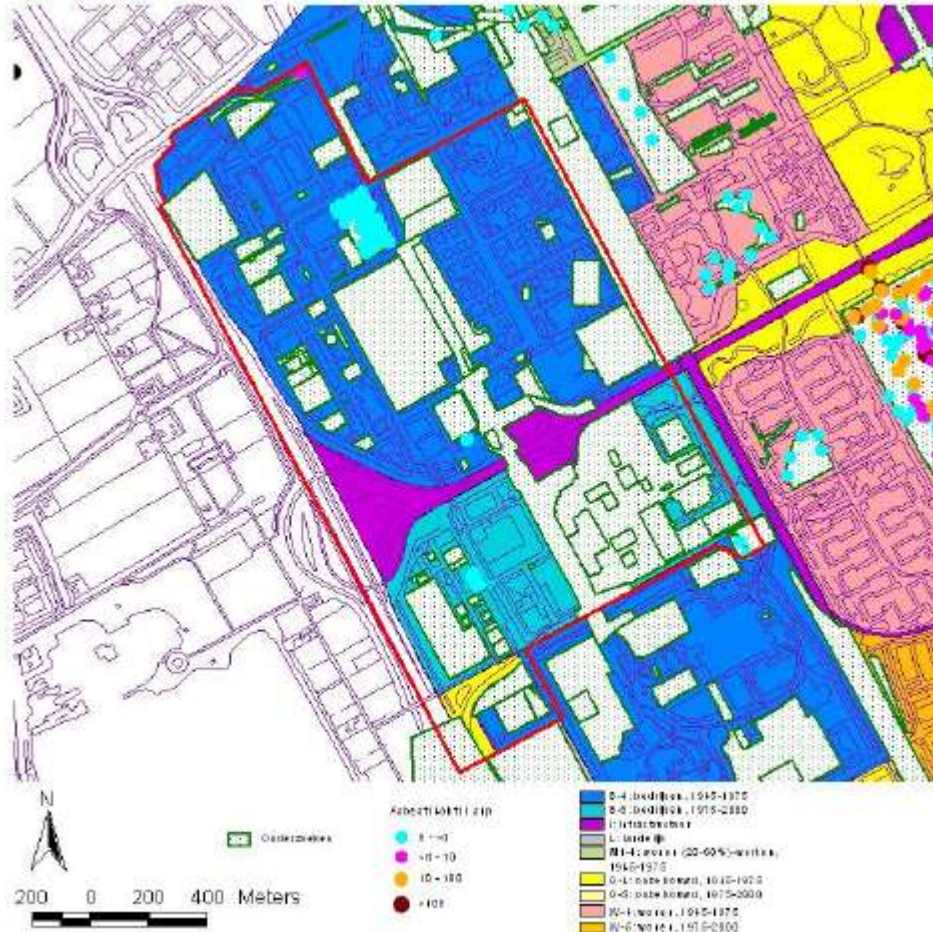
### *Bedrijfsactiviteiten*

Op en/of nabij het plangebied hebben bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden die mogelijk tot bodemverontreiniging hebben geleid. Een overzicht met potentieel bodembedreigende activiteiten is opgenomen in de bijlage van het rapport.

*Figuur 17: gebruik en asbestonderzoeken*



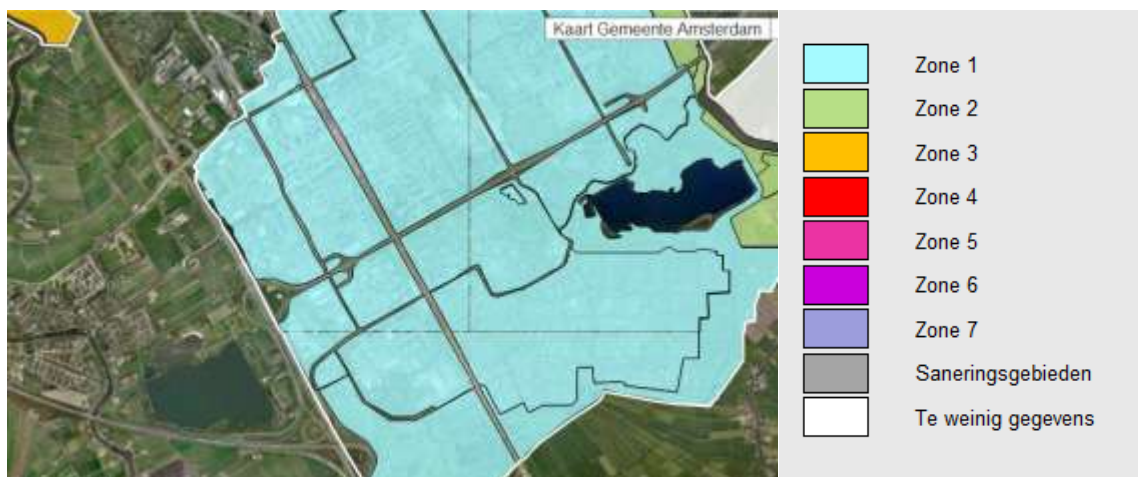
**Overzichtstekening gebruik en asbestonderzoeken**



**Bodemkwaliteitskaart**

Het plangebied ligt in zone 1 van de bodemkwaliteitskaart van het stadsdeel Zuidoost. De boven- en ondergrond vallen in klasse 1 (niet verontreinigd). Het betreft een bodemkwaliteit die voldoet aan de Achtergrondwaarde. Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

*Figuur 18: bodemkwaliteitskaart*



*Bodemkaart “dempingen en ophogingen in Amsterdam”*

Op de bodemkaart staan geen dempingen aangegeven in het plangebied of in de nabije omgeving daarvan.

*Onderzoeksrapport “Ophoogperiodes Amsterdam”*

De grond binnen het plangebied is opgehoogd tussen 1960 en 1969. Ophogingen in deze periode werden meestal uitgevoerd met niet verontreinigd materiaal.

*Figuur 19: ophooglagen*

**Overzichtstekening ophooglagen**



De aanbevelingen uit het rapport luiden als volgt.

Op het moment dat er functiewijzigingen plaats vinden waarbij bouwactiviteiten plaatsvinden zal via het stelsel van de omgevingsvergunning aangetoond moeten worden dat er niet gebouwd wordt op verontreinigde grond. Daar waar een functiewijziging plaats vindt zonder bouwactiviteiten en er een gevoeliger functie wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld van bedrijf naar kinderdagverblijf) zal op basis van andere wetgeving (Arbo) aangetoond moeten worden dat het perceel in het kader van de Wet bodembescherming bruikbaar is voor de geplande functie. In het bestemmingsplan kan, en zal, een stelsel worden opgenomen, dat er voor zorgt dat daar waar er geen andere wet- en regelgeving is welke iets regelt in het kader van de Wet bodembescherming, er aanvullende eisen worden gesteld bij functiewijziging. Als er handelingen in de grond plaats vinden (bijvoorbeeld ontgravingen), kan op deellocaties waar geen potentieel verdachte activiteiten plaats hebben gevonden worden volstaan met indicatief bodemonderzoek (IO). Voor de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaats gevonden moet een oriënterend bodemonderzoek (OO) worden uitgevoerd. Bodemonderzoek bestaat uit dit archiefonderzoek en een chemisch-analytisch onderzoek dat voldoet aan de *Amsterdamse richtlijn verkennend onderzoek (ARVO, 2011)*.



## 9.4 Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan legt voor het merendeel de bestaande situatie vast. Er zijn geen concrete nieuwbouwlocaties voorzien, ten aanzien waarvan uitvoering op korte termijn wordt voorzien. Het bestemmingsplan sluit de mogelijkheid van sloop-nieuwbouw niet uit en maakt hergebruik van bestaande bebouwing voor andere functies mogelijk. Op dit moment is echter niet te voorzien waar en wanneer dergelijke initiatieven zich zullen voordoen. Vanuit dat oogpunt wordt een nader onderzoek in het kader van dit bestemmingplan niet noodzakelijk geacht. Zodra zich wel dergelijke, initiatieven op concrete locaties voor doen zal in het kader van de benodigde omgevingsvergunning, dan wel op basis van andere regelgeving (Arbo) op die locatie gericht onderzoek dienen plaats te vinden. Er zijn in het kader van de bodemkwaliteit dan ook geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingplan.



## Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

### 10.1 Algemeen

Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in het landschap dan wel de bodem bewaard zijn. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

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

### 10.2 Regelgeving

#### 10.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor *het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden*, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988). Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

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

### 10.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

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

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten komen te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen is per 1 januari 2012 vervallen;
- 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 in het Besluit omgevingsrecht (Bor) en in het 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.

### 10.2.3 Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

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

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

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

### 10.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

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

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

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

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten 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 toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

### **10.3 Resultaten onderzoeken**

Het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft in 2008 (zie bijlage 8) bureauonderzoek verricht naar de archeologische waarden in het plangebied. BMA komt tot de conclusie dat er geen archeologische waarden zijn te verwachten in het plangebied. Het plangebied is midden jaren 80 van de vorige eeuw in ontwikkeling genomen als bedrijven- en kantorenterrein. Er zijn geen monumentale panden en cultuurhistorische waarden in het plangebied.

Ter plaatse van het gehele plangebied is het bodemarchief zodanig verstoord dat hier geen archeologische resten meer in de bodem te verwachten zijn. Het gebied is vrijgesteld van archeologische maatregelen, wat betekent dat er voor dit gebied geen archeologisch veldonderzoek in de bouwplanning hoeft worden opgenomen.

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

## **10.4 Conclusie**

Archeologie en cultuurhistorie staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

## **Hoofdstuk 11 Duurzaamheid**

### **11.1 Algemeen**

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

### **11.2 Regelgeving en beleid**

#### **11.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie**

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie en biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

#### **11.2.2 Gemeente Amsterdam**

##### *11.2.2.1 Algemeen*

Gemeente Amsterdam heeft haar ambities op het gebied van duurzaamheid vastgelegd in het programma 'Amsterdam beslist duurzaam 2011-2014'. De Energiestrategie 2040 en de Windvisie 'Ruimte voor windenergie in Amsterdam' zijn onderdeel van de Structuurvisie 2040. Daarnaast is er een gemeenteraadsbesluit genomen om vanaf 2015 alleen nog maar klimaatneutraal te bouwen (en tot die tijd 40%), en is het 'warmte tenzij...' beleid sinds 2008 verankerd in de bouwverordening van de gemeente Amsterdam en vanaf 2012 in het nieuwe Bouwbesluit. Tot slot worden bedrijven op basis van de Wet Milieubeheer verplicht om energiemaatregelen te nemen met een terugverdientijd van 5 jaar of minder. In 2013 wordt de nieuwe Welstandsnota aangenomen waarin meer ruimte is voor duurzame energietechnieken.

##### *11.2.2.2 Transformatie leegstaande kantoren*

De transformatie van leegstaande kantoren biedt kansen voor verduurzaming van kantoorpanden in het plangebied. Deze panden zijn als categorie welstandsvrij verklaard. Ook in de bestemmingsplanregels zit aanzienlijke ruimte voor duurzame energievoorzieningen op, aan of bij het gebouw.

### 11.2.2.3 *Leidraad Energetische Stedenbouw*

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetische Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten. LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast.

### 11.2.2.4 *Windmolens*

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windmolens te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen.

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windmolens en -turbines te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen bij te dragen aan de opwekking van duurzame energie. De Raad van de gemeente Amsterdamse gemeenteraad heeft op 192 september 2012 de Windvisie vastgesteld. Met de Windvisie neemt Amsterdam het initiatief om meer windmolens in Amsterdam te realiseren. Amsterdam streeft naar een efficiënte, duurzame energieopwekking, waar Amsterdammers ook economisch van kunnen profiteren. De Windvisie laat zien dat er op dit moment in de stad kansen zijn om genoeg windmolens te realiseren om een derde van de Amsterdamse huishoudens van duurzaam opgewekte elektriciteit te voorzien. Eén van de zoekgebieden is Amstel III, waarbij er nog geen concrete locaties zijn benoemd. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van kleine windturbines wel mogelijk. De provinciale verordening die op 17 december 2012 is vastgesteld staat de oprichting van kleine windturbines toe.

### 11.2.2.5 *Duurzaamheid in de nieuwbouw*

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

### 11.2.2.6 *Zonne-energie*

De prijzen van zonne-energie zijn de afgelopen jaren sterk gedaald, en steeds meer bewoners en bedrijven maken gebruik van deze techniek. Om de snelle ontwikkeling van zonne-energie in goede banen te leiden, wordt in 2013 op verzoek van de gemeenteraad een gemeentelijke Zonvisie opgesteld. De ervaringen en wensen van bewoners en bedrijven in de stad staan daarbij voorop. Ook komt in 2013 de zonneatlas voor Amsterdam beschikbaar. Hierop kunnen bewoners en bedrijven direct zien of hun dak geschikt is, hoeveel panelen erop passen, hoe deze het beste geplaatst kunnen worden en wat het energetische en financiële rendement van de panelen is.



#### 11.2.2.7 *Duurzame warmte en koude*

In heel Amstel III is stadswarmte de preferente techniek voor nieuwbouw overeenkomstig het 'stadswarmte, tenzij...' beleid zoals vastgelegd in het Bouwbesluit 2012. Een ontheffing van de aansluitplicht wordt alleen gegeven als dat past binnen het Bouwbesluit. Voor koude kan worden gekozen voor stadskoude uit nabij gelegen diepe plassen. Ook voor de bestaande bouw liggen er in het plangebied kansen om aan te sluiten op stadswarmte en -koude.

#### 11.2.2.8 *Datacenterbeleid*

De data verwerkende sector is één van de meest energie-intensieve sectoren van Amsterdam. Gemeente Amsterdam is in gesprek met het Rijk om een energienorm voor nieuwbouw in te stellen. Deze wordt onderdeel van het gemeentelijk datacenterbeleid dat in 2013 wordt vastgesteld. Daarnaast wordt gewerkt aan een actualisatie van het locatiebeleid en de acquisitiestrategie voor datacenters in Amsterdam. Beide zullen ook in 2013 worden vastgesteld. In het plangebied zijn diverse datacenters gevestigd. Het verduurzamen van deze gebouwen zal waarschijnlijk leiden tot het plaatsten van koelinstallaties op het dak. De bestemmingsplanregels bieden hier ruimte voor.

### **11.2.3 Stadsdeel Zuidoost**

In het kader van het project 'Energie Zuidoost' zijn vanaf 2012 bedrijven, kennisinstellingen uit Zuidoost en de overheid op het gebied van energie samen gaan werken. In het project wordt gekeken hoe de energiehuishouding van het gebied in elkaar zit, en waar kansen liggen voor samenwerking en uitruil, nieuwe technologie, besparingspakketten of opslag. Tegelijk wordt energie gekoppeld aan de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Water, afval, mobiliteit (elektrisch vervoer) en ICT komen aan bod.

Door het project wordt duidelijk waar, wanneer en voor wie welke kansen liggen. Het omvormen van deze kansen tot concrete afspraken (haalbare actieplannen) is een kern van dit project.

De ontwikkeling van het project vindt plaats in een open planproces, dat wil zeggen, samen met een kerngroep van belanghebbenden. De gemeente speelt hierin een bemiddelende rol.

De mogelijkheden voor duurzaamheidsingrepen in het plangebied bevinden zich met name op het gebied van energiezuiniger maken van gebouwen en het opwekken van duurzame energie door middel van zonnecellen.

In de regels van dit bestemmingsplan zijn diverse gebruiks- en bouw mogelijkheden opgenomen ten behoeve van duurzaamheid (zoals de realisatie van technische installaties zoals een koudewiel, drycooler, een kleine windinstallatie of voorzieningen voor de opslag van distributie van lokaal opgewekte duurzame energie). Dit is met name terug te vinden in de omschrijving van het begrip 'nutsvoorziening' en het bepaalde in artikel 16 van de Algemene bouwregels.



## Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

### 12.1 Algemeen

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

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

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

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

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

In en rondom het plangebied Amstel III West bevinden zich de volgende risicobronnen:

- een LPG-tankstation aan de Muntbergweg 20;
- twee transportroutes waar vervoer van gevaarlijke stoffen over plaats vindt, de A2 en A9;
- een 30 inch, 66,2 bar hogedrukaardgasleiding aan de zuidkant van het plangebied.

Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

### 12.2 Regelgeving en beleid

#### 12.2.1 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van  $10^{-6}$  voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van  $10^{-6}$  voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR  $10^{-6}$  contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

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

#### 12.2.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

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

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

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

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

#### 12.2.2.1 *Nota vervoer gevaarlijke stoffen*

In de Nota vervoer gevaarlijke stoffen heeft het kabinet de ontwikkeling van een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangekondigd. Het doel van het Basisnet is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en veiligheid. Het Basisnet zal grenzen stellen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. De Basisnetten Weg en Water zijn inmiddels gereed. Voor elke weg en vaarweg die deel gaat uitmaken van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg of vaarweg maximaal mag veroorzaken.

Voor de juridische verankering van het Basisnet is een wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in voorbereiding, waarin de regels voor de vervoerszijde zullen worden opgenomen. Tevens wordt gewerkt aan het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), waarin voor de zijde van de ruimtelijke ordening regels zullen worden opgenomen voor onder meer het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het zogenoemde plasbrandaandachtsgebied (PAG). Om te bevorderen dat bij de Basisnetten Weg en Water in de tussentijd de afstanden worden gerespecteerd c.q. de vervoershoeveelheden worden gebruikt, is ervoor gekozen deze afstanden en hoeveelheden vooruitlopend op deze juridische verankering al in een Circulaire op te nemen, zodat gemeenten hier vanaf 1 januari 2010 rekening mee kunnen houden. Hiertoe is de Circulaire RnVGS zodanig aangevuld, dat tijdig op het Basisnet kan worden geanticipeerd.

#### 12.2.3 **Buisleidingen**

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

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

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

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

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

#### **12.2.4 Uitvoeringsbeleid externe veiligheid Amsterdam**

Op 8 juni 2012 heeft het College van B&W twee voor dit plangebied relevante beleidsnota's met betrekking tot externe veiligheid vastgesteld.

- Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam en
- Omgevingsvisie Externe Veiligheid Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam.

Het Uitvoeringsbeleid en de Omgevingsvisie zorgen voor duidelijke afwegingskaders bij de besluitvorming over risico's van bedrijven met en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast voorkomt het dat in gemeentelijke besluiten op verschillende wijzen met risico's wordt omgegaan en draagt het bij aan een efficiënt proces van besluitvorming. Afwijking van het uitvoeringsbeleid wordt als specifiek beslispunt voorgelegd aan de verantwoordelijke bestuurder(s).

Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

## 12.3 Resultaten onderzoeken

In de rapportage 'Externe veiligheid bestemmingsplan Amstel III variant 2023' (zie bijlage 9), zijn de externe veiligheidsaspecten voor heel Amstel III in beeld gebracht. Het rapport geeft voor heel Amstel III inzicht in de externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door de nabij gelegen transportmodaliteiten spoor, weg en een buisleiding. Daarnaast geeft het rapport in hoofdstuk 7 een kwalitatieve omschrijving van de mogelijke cumulatie van risico's binnen het plangebied door de verschillende risicobronnen (spoor, weg en buisleiding). Hierbij betreft de rapportage tevens de aanwezigheid van een LPG-tankstation die van invloed is op het plangebied. Het gaat daarbij om het LPG-tankstation op het adres Muntbergweg 20. De aan te houden afstanden voor een LPG-tankstation zijn voorgeschreven in het Revi. Over de externe veiligheidsrisico's in verband met het tankstation is in 2011 gerapporteerd (zie bijlage 10).

Voor het plangebied Amstel III West geven de rapportages de volgende resultaten.

### 12.3.1 Risicovolle inrichtingen

De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB) heeft voor het hele gebied Amstel III een (milieu) bedrijveninventarisatie gedaan (zie bijlage 11). Uit de rapportage blijkt dat in het plangebied Amstel III West een aantal bedrijven is gevestigd met een opslag van gevaarlijke stoffen. Het betreft hier echter hoofdzakelijke kleine in pandige opslagen van verven, drukinkten, smeeroliën, oplosmiddelen of andere stoffen die bij de dagelijkse werkzaamheden nodig zijn. Deze bedrijven zijn geen risicovolle bedrijven die vallen onder het Bevi.

Wel zijn in en rond het plangebied twee tankstations aanwezig. Eén buiten het plangebied aan de Laarderhoogweg 5, die geen LPG verkoopt. En één binnen het plangebied, aan de Muntbergweg 20, waar wel LPG wordt verkocht. De opslagtank voor LPG is gevestigd aan de overkant van de Muntbergweg 20, dus buiten het plangebied. De opslagtank en het vulpunt zijn opgenomen in de milieuvergunning van de inrichting aan de Muntbergweg 20. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan dient bij LPG-opslag te worden voldaan aan de bepalingen uit het Bevi. Daarom is voor dit bedrijf door AVIV bovengenoemde rapportage opgesteld.

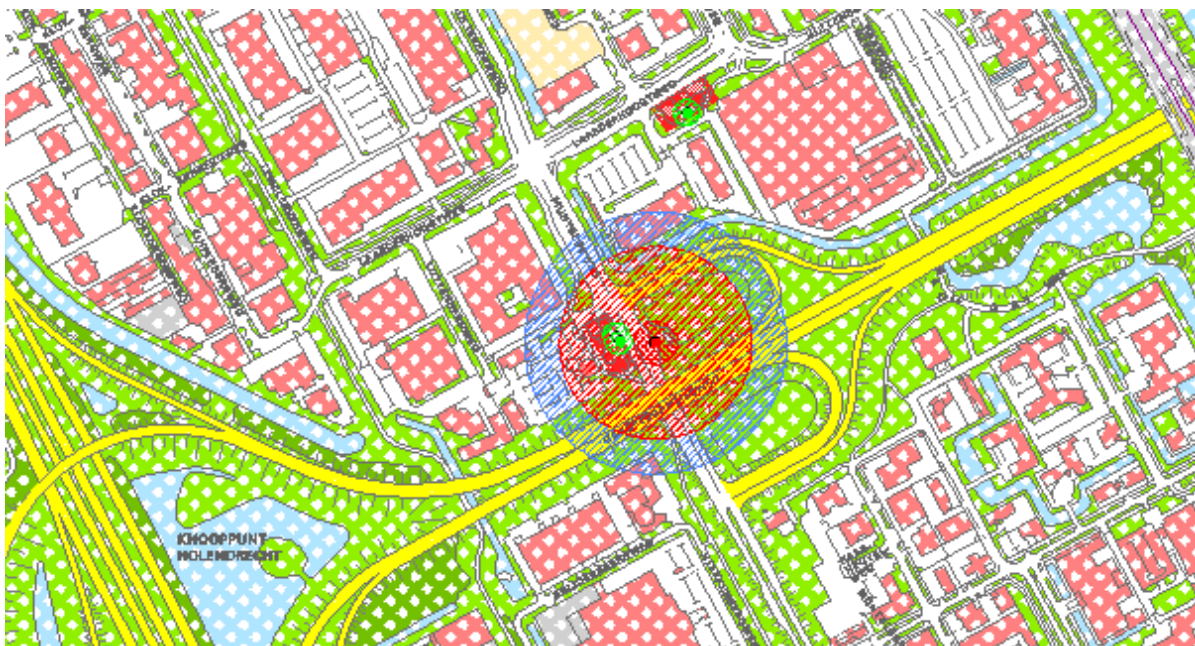
#### *Beoordeling van het plaatsgebonden risico*

De doorzet van LPG is bij het tankstation aan de Muntbergweg vastgelegd op meer dan 1000 m<sup>3</sup> LPG per jaar. De risicoafstand van het plaatsgebonden risico gemeten vanaf het vulpunt tot een al dan niet geprojecteerd kwetsbaar object bedraagt in dat geval 110 meter. Nu het hier om een bestaande situatie gaat mag voor de 1.0 10<sup>-6</sup> contour 40 meter worden aangehouden. Voor nieuwe functies geldt dat wel getoetst zal moeten worden aan de 110 meter contour. Binnen deze afstand mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gesitueerd. Met betrekking tot de afgifte van LPG dient bij het station een afstand van 15 meter te worden aangehouden van de afleverzuil. Onderstaand de bijbehorende tabel uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).

Tabel 2a. Afstanden in meters tot kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde 10<sup>-6</sup> per jaar (zie artikel 9, tweede lid, onderdeel a)

Doorzet (m <sup>3</sup> ) per jaar	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand (m) vanaf ondergronds <sup>1</sup> of ingeterpt reservoir	Afstand (m) vanaf afleverzuil
≥ 1000	40	25	15
500-1000	35	25	15
< 500	25	25	15

Figuur 20: risicozone LPG-station



#### *Resultaten groepsrisico (GR)*

Voor de berekening van het groepsrisico is in de rapportage eveneens uitgegaan van een doorzet van 1.500 m<sup>3</sup> LPG per jaar. Daarnaast is voor de huidige situatie uitgegaan van een ondergrondse opslagtank met een volume van 68 liter en maximale inhoud van 31.5 ton. Van daaruit wordt voor de tankauto uitgegaan dat 105 lossingen van elk 30 minuten nodig zijn, wat leidt tot 52.5 uur en dat een tankauto met een capaciteit van 60 m<sup>3</sup> met een maximale inhoud van 26.7 ton nodig is.

Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een ondergrondse opslagtank van 40 m<sup>3</sup> en een volume van maximaal 18.6 ton. Bij een kleinere tank zal de tankauto vaker komen lossen, maar elke lossing zal minder lang duren. De totale lostijd per jaar verandert niet, zodat ook de frequentie van de ongevalsscenario's dezelfde blijft. Het terug brengen van de capaciteit van de opslagtank is verankerd in de milieuvergunning. Op grond van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam is het groepsrisico aanvaardbaar. Het invloedsgebied voor het GR ligt op 150 meter.

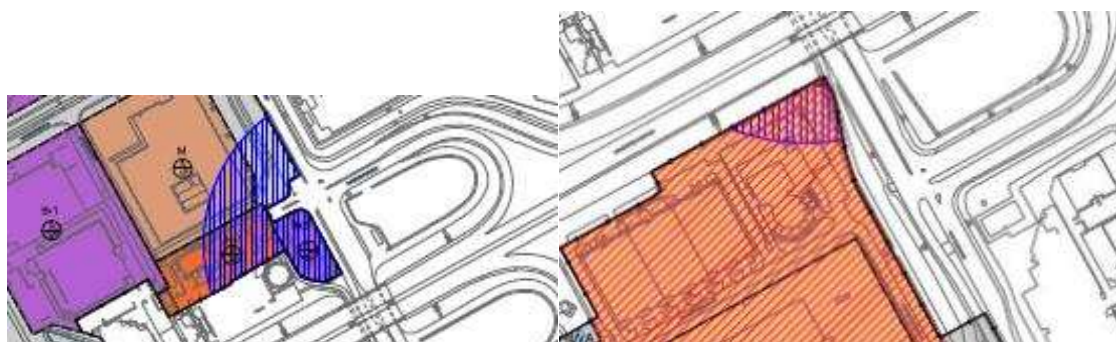
De berekeningen zijn gemaakt met het aantal aanwezigen in de omliggende objecten, gedurende de dag-, avond- en nachtperiode. Bij een grote opslagtank ligt het aantal slachtoffers bij bevoorrading zowel in de dag- als in de avondperiode op 600 slachtoffers en is er sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Met een kleinere tank ligt het GR onder de oriëntatiewaarde en ligt het aantal slachtoffers op 300 bij bevoorrading overdag en op 250 bij bevoorrading 's nachts.

#### *Beoordeling plaatsgebonden risico (PR)*

Voor het PR geldt dat de 10<sup>-6</sup> contour voor bestaande functies op 40 meter vanuit het vulpunt is gelegen. Dit risicoafstandsgebied overlapt voor een heel klein deel het onderhavige plangebied. Voor nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare functies en/of objecten geldt een 10<sup>-6</sup> contour van 110 meter. Binnen deze afstand zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare functies gesitueerd. Het bestemmingsplan maakt bij recht, voor zover gelegen binnen het invloedsgebied van 150 meter voor het GR, geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare functies mogelijk. Op de verbeelding is het invloedsgebied voor het GR aangegeven.

Zie daarvoor onderstaande figuren 21 en 22:





De op de verbeelding aangegeven 'veiligheidszone - lpg 1' en 'veiligheidszone - lpg 2' zijn (deels) gelegen over de bestemmingen 'Maatschappelijk', 'Horeca - 2' en 'Gemengd - 2'. Het betreft hier bebouwing van het ROC aan de Laarderhoogtweg 51 en de MC Donalds aan de Muntbergweg 16. Daar waar de zone over de bestemming 'Gemengd - 2' ligt, staat op dit moment geen bebouwing.

*Risico's vanwege overige inrichtingen*

Uit de rapportage van DMB blijkt dat de bedrijven in het plangebied welke gevaarlijke stoffen opslaan geen risicovolle bedrijven zijn.

**12.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren**

Onderstaande figuur geeft de wegtransportroutes gevaarlijke stoffen aan welke zijn gelegen binnen voorliggend bestemmingsplan. Het gaat daarbij om de A2 (N004 en N005) en A9 (N020):

*Figuur 23: routes gevaarlijke stoffen weg*



Er is gekeken naar drie routes:

Route 1: Wegvak N004 - N005 (lichtgroen);

Route 2: Wegvak N004 - Boog - N020 (paars);

Route 3: N020 - B00g - N005 - U12 (geel/donker groen).

*Amstel III West (vastgesteld)*



*Beoordeling van het plaatsgebonden risico*

De aan het plangebied grenzende wegen A2 en A9 zijn onderdeel van het Basisnet Weg. Voor beide wegvakken is de afstand voor de veiligheidszone 0 meter. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer gevaarlijke stoffen op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan  $10^{-6}$ . De verbindingbogen van het knooppunt Holendrecht maken overigens geen onderdeel uit van het Basisnet Weg, er geldt daardoor geen veiligheidszone. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan Amstel III West.

*Beoordeling van het groepsrisico*

Het groepsrisico is berekend voor de volgende drie routes.

Traject	Huidig	Toekomst
Route 1 N004-N005	0.075	0.091
Route 2 N004-boog-N020	0.473	0.496
Route 3 N020-boog-N005-U12	0.196	0.266

Hoewel het groepsrisico wel toeneemt, overschrijdt het nergens de oriëntatiewaarde. De zwaarst belaste route (route 2) is wat betreft belasting nog steeds tweemaal kleiner dan de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag worden verantwoord na het inwinnen van een advies van de regionale brandweer (zie paragraaf 12.5 en 12.6).

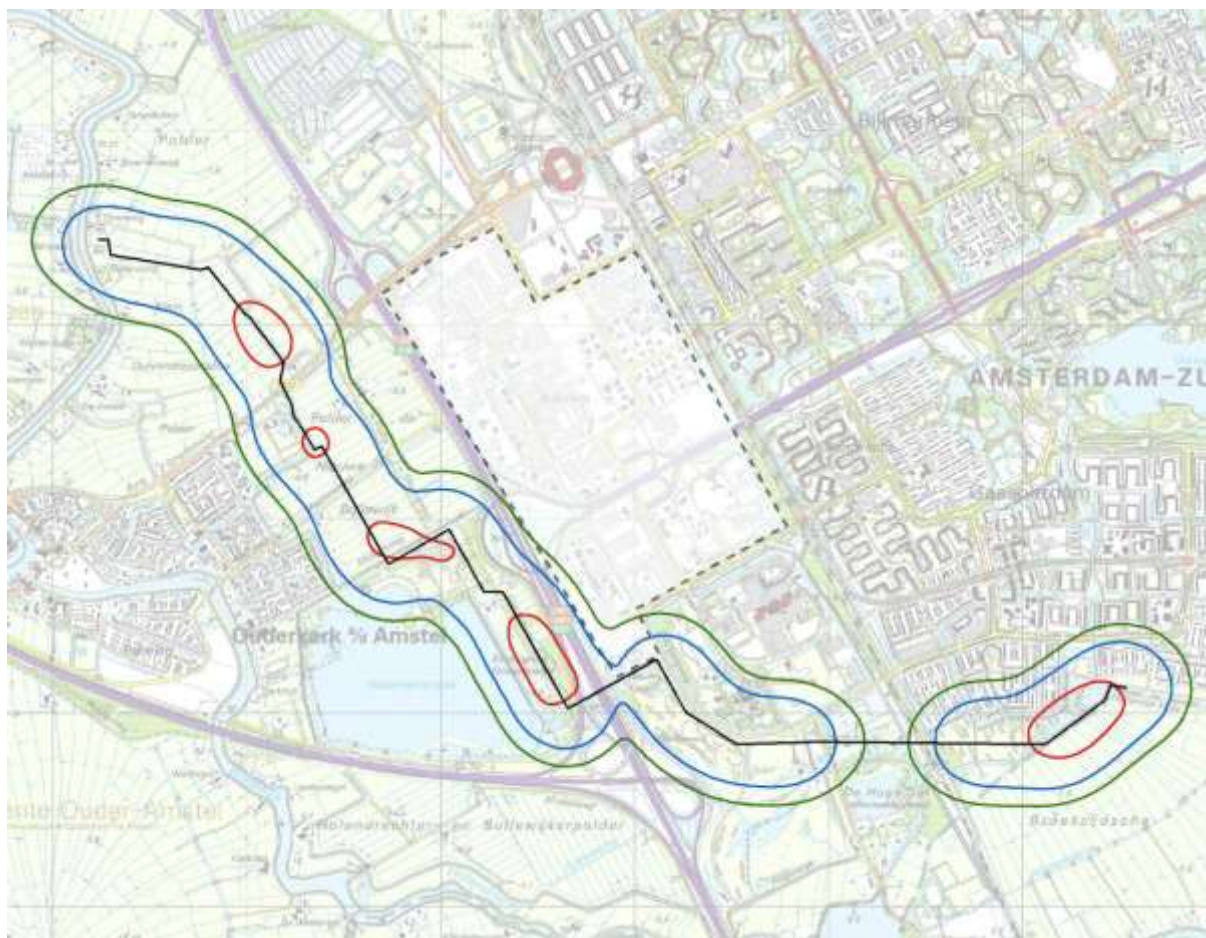
*Plasbrandaandachtsgebied*

De kans bestaat dat bij de vaststelling van het Basisnet Wet een plasbrandaandachtsgebied wordt voorgeschreven. Indien dit gebeurt kan er vanuit worden gegaan dat deze strekt tot 30 meter uit de rechthoek van de dichtstbijzijnde rijstrook. De bebouwing van het bestemmingsplan bevindt zich op een grotere afstand dan 30 meter van de weg en ligt daarmee buiten het plasbrandaandachtsgebied.

**12.3.3 Buisleidingen**

Nabij het plangebied is een hogedruk aardgasleiding gelegen (30 inch, 66 bar), zie voor de ligging van de leiding onderstaande figuur:

*Figuur 24: ligging hogedruk aardgasleiding*



-  Aardgasleiding
-   $1.0 \cdot 10^{-6}$  /jr
-   $1.0 \cdot 10^{-7}$  /jr
-   $1.0 \cdot 10^{-8}$  /jr
-  Bestemmingsplangrens / interessegebied

Beheerder	Leidingnr.	Diameter [inch]	Druk [bar]	Effectafstand 100% letaliteit [m]	Effectafstand 1% letaliteit [m]
Gasunie	W-534-39	30	66	160	380

**Resultaten onderzoeken**

*Beoordeling van het plaatsgebonden risico*

Binnen het plangebied is geen  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour gelegen.

*Beoordeling van het groepsrisico*

Situatie	GR	Bij aantal slachtoffers
Huidig	0.012	57
Toekomstig	0.012	57

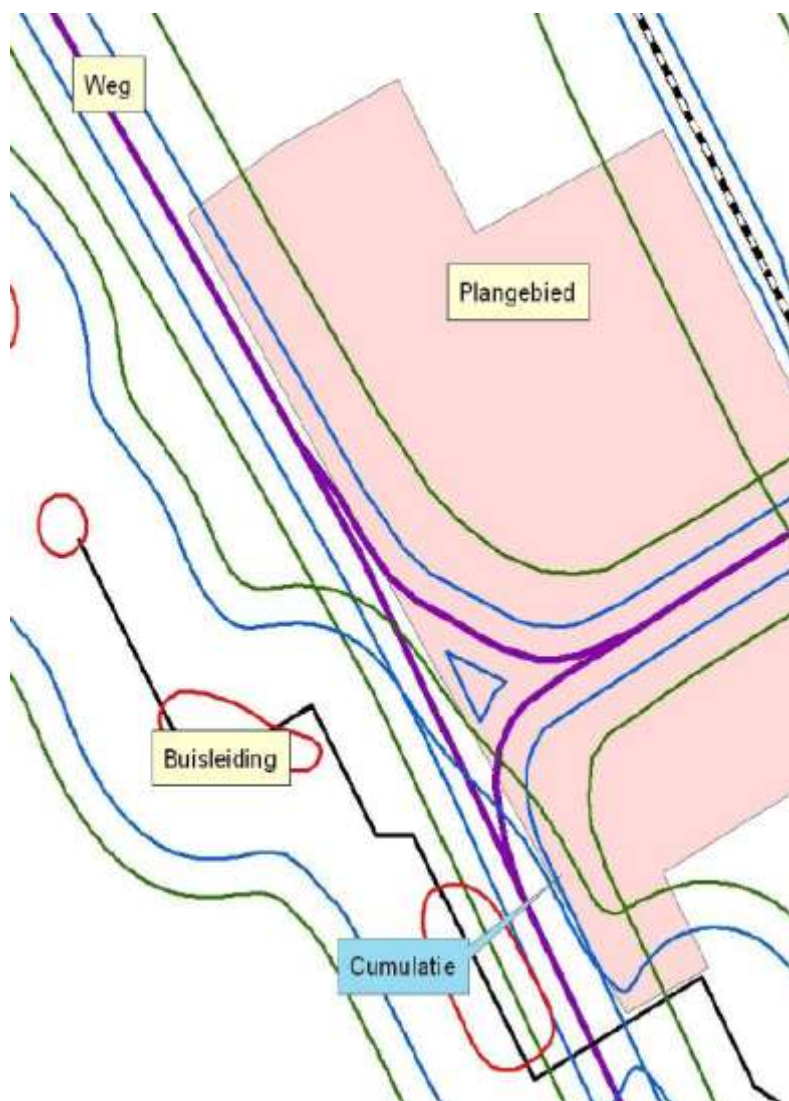
Het groepsrisico is in zowel de huidige als de toekomstige situatie 83 keer kleiner dan oriëntatiewaarde. De reden hiervoor is dat voor de kilometer aardgasleiding met het hoogste groepsrisico de toekomstige veranderingen in de bevolking vrijwel volledig buiten de 100% letaliteitsafstand (160 m) zijn gelegen. Bevolking in gebouwen buiten de 100%-letaliteitsafstand heeft geen tot zeer beperkte invloed op het groepsrisico. De planvorming heeft geen invloed op het groepsrisico.

## 12.4 Cumulatie

### 12.4.1 Cumulatie plaatsgebonden risico

Binnen het plangebied treedt op één locatie cumulatie van het plaatsgebonden risico op. Het gaat daarbij om de A2 en de buisleiding, zie daarvoor onderstaande figuur:

*Figuur 25: cumulatie A2 en hogedruk aardgasleiding*



Als beide plaatsgebonden risico's geldt dat als deze zouden worden opgeteld de som aanzienlijk kleiner blijft dan de grenswaarden van  $1.0 \cdot 10^{-6}/\text{jr}$ . Er is daarom geen cumulatie waarvoor verder onderzoek en verantwoording nodig is.

### 12.4.2 Cumulatie groepsrisico

In of nabij het plangebied zijn meerdere risicobronnen gesitueerd. Het is de vraag in hoeverre er sprake is van een (onaanvaardbaar) gecumuleerd groepsrisico. Uit het door AVIV uitgevoerde onderzoek blijkt dat de kilometervakken met de hoogste groepsrisico's niet in elkaars nabijheid liggen. Daarnaast is het groepsrisico van de aardgasleiding sowieso klein omdat de kilometervak met het hoogste groepsrisico is gelegen buiten de 160 meter letaliteitsgrens. Dit wordt onderbouwd door het feit dat het groepsrisico in de toekomstige situatie niet toeneemt in vergelijking met de huidige situatie. Het groepsrisico voor de diverse wegvakken is sowieso erg laag en neemt in de nieuwe situatie ook nauwelijks toe.

Uit de Handreiking Verantwoording Groepsrisico versie 1.0 november 2007 van (toen nog) het ministerie van VROM blijkt dat er geen rekenkundige cumulatie van stationaire inrichtingen en vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is. Het groepsrisico is per inrichting gedefinieerd, het transportrisico per kilometervervoersysteem. Dit betekent dat het niet mogelijk is om een cumulatie-effect te berekenen tussen het vervoer gevaarlijke stoffen over de A9 en het LPG-gasstation aan de Muntbergweg 20.

## 12.5 Advies brandweer

### *Algemeen*

Het brandweeradvies (zie bijlage 12 van deze plantoelichting) schetst de risico's, de verschillende scenario's waarin deze zich kunnen voordoen en de eventuele omvang en effecten. Daarnaast worden de mogelijkheden van hulpverlening in de diverse scenario's beschreven. Vervolgens omschrijft en waardeert het advies de risico beperkende maatregelen, waarbij voor alle scenario's onderscheid wordt gemaakt in risico beperkende (bron)maatregelen, risico beperkende effectmaatregelen en maatregelen zelfredzaamheid.

Opmerking verdient dat het brandweeradvies een veel groter gebied omvat dan het invloedgebied dat voor het GR geldt. Het invloedgebied van het GR gaat over het gebied waarin doden kunnen vallen; het gebied waarover de brandweer adviseert is het gebied waarin gewonden kunnen vallen. Dat gebied is uiteraard veel groter. Dit betekent dat de brandweer vanuit haar rol met betrekking tot externe veiligheidsrisico's een andere benadering hanteert dan die op grond van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen dient plaats te vinden. De brandweer toetst met name in hoeverre zij in staat is om deze gewonden te bereiken en te helpen.

Bij het advies van de regionale brandweer moet bedacht worden dat de brandweer uitgaat van een deterministische benadering, het worst case scenario: de ramp treedt op. Het nationale veiligheidsbeleid gaat echter uit van de probabilistische benadering: de ramp kán optreden maar de kans erop moet verdisconteerd worden bij het nemen van een ruimtelijk- of vervoersbesluit.

### *Mogelijke maatregelen*

- Bronmaatregelen

Dit zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. Met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over de hoeveelheden en de omstandigheden van het transport. Over het nemen van dergelijke maatregelen kan over het algemeen in het kader van deze procedure niet worden beslist.

- Effect beperkende maatregelen

Het is ook mogelijk om ruimtelijke maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongeval scenario op de omgeving beperkt kunnen worden.

- Maatregelen ter bevordering van zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen.

De brandweer richt zich, vanuit de optiek dat er vanuit gemeente en of aanvrager weinig invloed is uit te oefenen op de brongerichte maatregelen, op risico beperkende effectmaatregelen, alsmede maatregelen om de zelfredzaamheid van de mensen te vergroten.

## 12.6 Verantwoording groepsrisico

Conform hoofdstuk 4, paragraaf 3 van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt in het navolgende nader ingegaan op de afwegingen omtrent de hoogte en de ontwikkeling van het groepsrisico als gevolg van het bestemmingsplan Amstel III West.

Daarbij wordt voor de verantwoording de opbouw gevolgd zoals is aangegeven in paragraaf 4.3 van de Circulaire, waarbij aan de volgende punten aandacht wordt besteed.

1. *het groepsrisico;*
2. *indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;*
3. *een aanduiding van het invloedsgebied;*
4. *de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;*
5. *een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoersstromen in de toekomst met inbegrip van een aanduiding van invloed daarvan op het groepsrisico;*
6. *een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoersstromen in de toekomst (periode van tien jaar) met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;*
7. *de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (periode van tien jaar) (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;*
8. *Bronmaatregelen de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst (periode van tien jaar), met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;*
9. *Effectmaatregelen, beheersbaarheid: de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;*
10. *Zelfredzaamheid: maatregelen ter bevordering van de (zelf)redzaamheid: de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.*

#### *Aandachtspunten 1 t/m 7*

De eerste zeven punten zijn beschreven en toegelicht in de hierboven genoemde onderzoeken van AVIV. De conclusies zijn hierboven beschreven, waarbij de hoofdpunten t.a.v. de risico's in de huidige situatie en ten gevolge van het bestemmingsplan voor weg en spoor en het LPG station zijn beschreven.

#### *Aandachtspunten 8 t/m 10*

De laatste drie punten worden hieronder verantwoord. Daarbij worden betrokken: het advies en voorgestelde maatregelen van de regionale brandweer en de in het kader van dit bestemmingsplan te nemen maatregelen.

- *Bronmaatregelen*  
Zoals opgemerkt is er geen invloed uit te oefenen op bronmaatregelen. Deze blijven in het kader van dit bestemmingsplan en de daarbij op te nemen verantwoording buiten beschouwing.
- *Effectmaatregelen*  
De Brandweer geeft de volgende maatregelen aan welke overwogen zouden kunnen worden::  
Mogelijkheden onderzoeken om de constructies van (nieuwe) gebouwen zodanig uit te voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen.  
In gebouwen voorzieningen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht gestopt kan worden. Beide maatregelen liggen in de sfeer van het Bouwbesluit 2012. Daar waar in het kader van omgevingsvergunningverlening rekening kan worden gehouden met effectmaatregelen zal dit in de vergunningverlening meegenomen worden.
- *Maatregelen zelfredzaamheid*  
Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Te overwegen maatregelen:  
Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen;  
Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen;

Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goede voorbeelden hiervan zijn: De 'wat doe je' campagne. De 'Zelftest Veiligheidscultuur' voor bedrijven. Bedrijven noodplannen laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden. Ook deze maatregelen zullen, daar waar mogelijk, zoveel mogelijk in de vergunningverlenende sfeer worden meegenomen.

## **12.7 Conclusie**

Externe veiligheid staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.



## **Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten**

### **13.1 Algemeen**

#### **13.1.1 Hoogbouw, beleid en instrument**

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument uit 2005 is naar aanleiding van de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' in 2011 geactualiseerd als aanvullend toetsingskader. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

De hoogbouweffectrapportage (HER) is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Het uitvoeren van een HER wordt in het beleid aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd; in deze situaties wil het college van B&W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn van hoogbouw. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij hoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of hoger in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht), hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied, in 'gebieden van bijzondere waarden', of in de randen van de groene scheggen. Voor overige gebieden geldt de ondergrens van 60 meter, met uitzondering van een aantal in de Structuurvisie aangegeven hoogbouwstimuleringsgebieden (zones langs infrastructuur bundel) waarvoor deze verplichting niet geldt.

#### **13.2 Resultaten onderzoek**

In het plangebied is het A2-hotel, met een maximale bouwhoogte van 60 meter het hoogste gebouw. Voorliggend bestemmingsplan staat verder geen bouwinitiatieven toe met een bouwhoogte hoger dan 20 meter. Een HER is niet noodzakelijk.

#### **13.3 Conclusie**

De bouwhoogten van het bestemmingsplan maken een Hoogbouweffectrapportage niet noodzakelijk.







## **14.2 Conclusie**

Daarbij geldt een bouwhoogtebeperking van maximaal 150 meter. De bouwhoogten in voorliggend bestemmingsplan overstijgen, behalve het A2-hotel, de 20 meter niet. Waarbij opgemerkt kan worden dat het A2-hotel sowieso niet binnen het beperkingengebied is gelegen. Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het LIB.

## Hoofdstuk 15 Milieuhinder bedrijvigheid

### 15.1 Algemeen - Industrieterrein

Milieuzonering betreft het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen bedrijven en hindergevoelige functies/bestemmingen. Om in deze zonering enige eenheid te brengen heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de brochure "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) uitgebracht die als richtlijn geldt.

De toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten is in het voorliggende plan gekoppeld aan de bij de planregels behorende "Staat van Inrichtingen" die gebaseerd is op de eerder genoemde VNG-brochure. Hierin zijn de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten gerangschikt naar opklimmende milieubelasting (de categorieën 1-6). Hoe hoger de categorie, hoe ernstiger de potentiële milieubelasting en hoe groter de richtafstand ten opzichte van hindergevoelige bestemmingen.

De milieubelasting wordt bepaald door verschillende milieuaspecten, zoals gevaar, stof, geur, geluid, verkeer en visueel. Voor elk milieuaspect geldt een aparte minimaal aan te houden richtafstand tussen hinderveroorzakende functie en hindergevoelige functie. Het aspect met de hoogste categorie is maatgevend voor de uiteindelijke minimaal aan te houden richtafstand. De richtafstanden variëren van 0 meter (voor categorie 1 bedrijven) tot 1000 meter (voor categorie 6 bedrijven). Benadrukt zij nogmaals dat het gaat om richtafstanden.

Het vigerende bestemmingsplan dateert van 1985 en bevat geen specifieke milieuzonering. Het plan maakt bedrijven in zijn algemeenheid mogelijk. Wel geeft de toelichting aan dat binnen het bestemmingsplan lichte industrie en groothandel mogelijk zijn. Vertaald naar de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" komt dat neer op bedrijven tot maximaal milieu-categorie 3.1. Het enige bedrijf met een hogere milieu-categorie is de gemeentewerf van het Stadsdeel Zuid-Oost. Dit bedrijf heeft een milieucategorie 3.2. Voorliggend bestemmingsplan staat bedrijven in de categorieën 1, 2 en 3.1 toe.

De VNG-brochure gaat in principe uit van een rustige woonwijk en rustig buitengebied. Daarbij zijn er, afgezien van wijkgebonden voorzieningen, geen bedrijven en kantoren aanwezig. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden. Dit is het geval als er sprake is van gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Gelet op voorstaande is Amstel III te beschouwen als gemengd gebied.

### 15.2 Resultaten onderzoeken

De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht heeft een bedrijveninventarisatie uitgevoerd voor het bestemmingsplan (zie bijlage 11). Daarbij is gekeken naar de bedrijven in de milieucategorieën 3 en 4. Daarbij is uitgegaan van het gebiedstype gemengd. Binnen het plangebied is één tankstation aanwezig, deze verkoopt ook LPG (Muntbergweg 20). In paragraaf 12.3.1 is reeds ingegaan op de consequenties voor de planvorming nu er in het plangebied een tankstation aanwezig is dat LPG verkoopt.

Uit onderzoek van de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht blijkt dat het overgrote gedeelte van de onderzochte bedrijven een zonering heeft van maximaal 50 meter. Het enige bedrijf waar een grote zonering voor aan moet worden gehouden is de eerder genoemde gemeentewerf van het Stadsdeel Zuid-Oost. Op basis van geur moet bij de gemeentewerf een afstand tot 100 meter van gevoelige bestemmingen worden aangehouden. Binnen 100 meter van de inrichting zijn geen gevoelige bestemmingen gesitueerd. Binnen het plangebied zijn een aantal bedrijven welke gevaarlijk afval opslaan:

Het betreft hier de volgende bedrijven:

- Jurriaans Lindebaum, Keienbergweg 109;
- Abc minimax, Keienbergweg 101;
- Prima Print B.V, Keienbergweg 37;

- Drukkerij Peters, Schepenberweg 33;
- Sigma coatings, Kuiperberweg 10;
- Snel bekleding B.V, Kuiperberweg 6;
- Milieutechnisch bedrijf Stadsdeel Zuidoost, Schepenberweg 39.

Het betreft hier hoofdzakelijke kleine in pandige opslagen van verven, drukinkten, smeeroliën, oplosmiddelen of andere stoffen die bij de dagelijkse werkzaamheden nodig zijn. Deze bedrijven zijn geen risicovolle bedrijven die vallen onder het Bevi. Voor deze bedrijven zijn dan ook geen risicoafstanden geldig waarbij rekening gehouden dient te worden in het plan. In de milieuvergunningen van de deze bedrijven zijn geen voorschriften opgenomen die verder gaan dan de basiseisen die voor dergelijke opslagen gelden.

Het plangebied AMC heeft een industriële geluidzone vanwege een voormalige A-inrichting (energiecentrale). Hoewel er nu geen A-inrichting meer in het plangebied gevestigd is, het bestemmingsplan geen grote lawaaimakers toestaat en er geen verplichting tot zonering meer bestaat, blijft de bestaande geluidzone in het nieuwe bestemmingsplan behouden. Een deel van de geluidzone overlapt het plangebied Amstel III West. Dit zijn gronden gelegen in het zuiden van het plangebied waarop de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer - 1' of 'Water' zijn gelegd. Binnen deze bestemmingen worden geen gevoelige functies mogelijk gemaakt.

### **15.3 Conclusie**

Op basis van de inventarisatie van de DMB komt naar voren dat alleen de gemeentewerf van het Stadsdeel Zuidoost een milieuzonering van 100 meter heeft. De overige bedrijven hebben een milieuzonering van 50 meter of minder. De toelichting van het vigerende bestemmingsplan geeft aan dat de bedrijvenstrook is gericht op lichte industrie en groothandel. Dat komt overeen met de VNG-categorie 3.1. Gelet op de aard en ligging van het plangebied zijn er geen verdere belemmeringen om categorie 3.1 bedrijven in zijn algemeenheid toe te staan. Daar waar bedrijven met een hogere milieucategorie kunnen voldoen aan de eisen van categorie zijn deze middels een binnenplanse afwijking ook toegestaan. Daarbij opgemerkt dat op basis van de conclusies van hoofdstuk 7 en 8 (geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek) er geen gevoelige functies in het plangebied mogelijk kunnen worden gemaakt.

## Hoofdstuk 16      Natuur en Landschap

### 16.1 Algemeen

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

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking. Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

### 16.2 Regelgeving en beleid

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

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

#### 16.2.1 Natuurbeschermingswet

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

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

#### 16.2.2 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.

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 EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

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

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

### **16.2.3 Ecologische hoofdstructuur**

In Nederland is het rijksbeleid voor natuur vormgegeven via de Ecologische Hoofdstructuur(EHS). De EHS is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden, een aantal bestaande wateren en nieuwe natuur op landbouwgrond. Om de EHS te realiseren worden natuurgebieden 'aan elkaar geknoopt' door ertussen ecologische verbindingen te creëren. Zo worden levensgemeenschappen groter en robuuster. Waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur zijn beschermd op basis van beleid, zoals het provinciale ecologische beleid.

Op 23 mei 2011 hebben provinciale staten van Provincie Noord-Holland de eerste partiële herziening van de Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Eén van de daarin opgenomen onderwerpen is de EHS. Vervolgens hebben gedeputeerde staten het Natuurbeheerplan 2012 op 20 september 2011 vastgesteld. Het Natuurbeheerplan geeft aanleiding voor de wijziging van de begrenzing van de EHS en de provinciale ecologische verbindingzones, zoals opgenomen in de PRVS. Gedeputeerde Staten heeft hiertoe dan ook besloten.

## 16.2.4 Hoofdgroenstructuur

### *Hoofdgroenstructuur*

In de structuurvisie 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam', vastgesteld door de gemeenteraad op 16 februari 2011, heeft Amsterdam de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, vastgelegd in de zogenaamde Hoofdgroenstructuur (HGS). Deze bestaat uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

In de HGS zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd. Ingrepen in de HGS worden op inpasbaarheid beoordeeld. De beoordelingscriteria zijn opgenomen in de van de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam deel uitmakende tabellen. Daarin staat per groentype aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan. Deze gebieden zijn terug te vinden op de bij de Structuurvisie behorende kaart 'Hoofdgroenstructuur'. In het plangebied is geen hoofdgroenstructuur aanwezig.

## 16.3 Resultaten onderzoeken

De regelgeving ten aanzien van zowel gebieds- als soortenbescherming betekent dat de gemeente bij al haar planvorming 'op voorhand in redelijkheid' moet kunnen inschatten (meestal op basis van deskundigenonderzoek) of ten gevolge van het plan kan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- als significante gevolgen niet zijn uit te sluiten, de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaats vindt met het geldende beleidskader en zo dat wel zo is mitigeren en zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen of wel gemotiveerd wordt waarom daar anders mee wordt omgegaan;
- de verbodsbepalingen van de Ffw zullen worden overtreden. Als dit het geval is, moet aannemelijk gemaakt worden dat daarvoor een ontheffing zou kunnen worden verkregen.

Door het Beleidsteam Stad van de Dienst Ruimtelijke Ordening is in maart 2012 een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage 13 bij deze toelichting gevoegd. De resultaten luiden samengevat als volgt.

### *Omgeving*

Het plangebied bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. De Botshol en de Vechtplassen zijn de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten vanuit dit plangebied op deze gebieden zijn niet te verwachten. Het ten zuiden en westen van het plangebied gelegen Amstelland maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook op deze natuurzone vallen geen negatieve effecten vanuit het plangebied te verwachten. In het plangebied liggen evenmin gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam behoren. Het gebied De Hoge Dijk, het Gaasperplaspark en het Bijlmerpark liggen op ruime afstand van het plangebied.

### *Het plangebied en voorkomende soorten*

Het plangebied wordt vooral gebruikt door kantoren en bedrijven. Over het algemeen zijn de natuurwaarden beperkt. Deze zijn voornamelijk gebonden aan de infrastructuur: de taluds van de A2. In de begroeiing van de taluds en de oevers van de sloten langs spoorbaan en snelweg kunnen dieren dekking vinden.

In het plangebied kan een aantal beschermde soorten voorkomen. Orchideeën op de braakliggende kavels/gronden. Broedvogels, waarbij groepen huismussen speciale

aandacht verdienen, omdat de verblijfplaatsen van mussen ook buiten het broedseizoen door de Flora- en faunawet beschermd zijn. En vleermuizen die, ofschoon maar een beperkt aantal gebouwen geschikt is als verblijfplaats, mogelijk hun zomer- en of winterverblijf houden in bestaande gebouwen.

#### *Maatregelen*

Voor alle soorten, ook niet-beschermd, geldt de zorgplicht. Dat betekent dat door zorgvuldig te werken zoveel mogelijk schade aan diersoorten moet worden voorkomen.

#### *Zoogdieren*

Voor de voorkomende grondgebonden zoogdieren als mol, konijn, haas, vos, veldmuis, geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling.

#### *Orchideeën*

Bij de in gebruik name van braakliggende kavels moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van beschermde orchideeën (rietorchis). Op een braakliggend terrein aan de Meibergdreef zijn in juni 2011 in ieder geval rietorchissen gezien. Als bij werkzaamheden de gedragscode van de Gemeente Amsterdam gevolgd wordt is een ontheffing van de Flora- en faunawet niet nodig.

#### *Broedvogels*

Voor de meeste broedvogels geldt, dat de nesten gedurende de broedtijd zijn beschermd, maar daarbuiten niet. Ontheffing voor broedende vogels wordt niet verleend, omdat het in de regel goed mogelijk is om verontrusting in het broedseizoen te voorkomen.

#### *Huismussen*

Huismussen zijn op één locatie net buiten het plangebied gesignaleerd: bij de horecalocaties tussen Muntbergweg en Luttenbergweg, bij de noordelijke afslag van de Gaasperdammerweg. Enkele andere plaatsen in het gebied zijn geschikt als broedplaats voor huismussen.

Voor het vernietigen van vaste verblijfplaatsen van de huismus is een ontheffing van artikel 11 van de Flora- en faunawet nodig. Ontheffing kan alleen worden aangevraagd met een belang uit de Vogelrichtlijn. De mogelijkheden hiervoor zijn zeer beperkt. Voor een kolonie huismussen moeten dan ook maatregelen worden getroffen om deze tijdens en na de werkzaamheden in stand te houden. Indien er groenblijvende struiken (coniferen-, ligusterhagen) rond gebouwen staan is nader onderzoek naar huismussen nodig. In de soortenstandaard van Dienst Landelijk gebied (DLG) voor huismussen staan de richtlijnen voor inventarisatie van huismussen. Tijdens de werkzaamheden kunnen maatregelen bestaan uit het aanbieden van een alternatieve biotoop. Na de voltooiing van de werkzaamheden zijn er maatregelen nodig om de biotoop voor de huismussen in de nieuwbouw in stand te houden.

#### *Roofvogels*

Er is één locatie waar misschien een roofvogel zou kunnen gaan broeden. Het bos in het meest noordwestelijke deel van het plangebied, vlakbij de A2 is geschikt voor roofvogels. Ook de nesten van roofvogels zijn jaarrond beschermd. Bij het kappen van bomen is nader onderzoek naar de aanwezigheid van bijvoorbeeld sperwer of buizerd en hun mogelijke nestplaatsen noodzakelijk.

#### *Vleermuizen*

Alhoewel geschikt foerageergebied voor vleermuizen maar beperkt aanwezig is, valt niet uit te sluiten dat er vleermuizen in gebouwen verblijven. In gebouwen aan de rand van het plangebied, met groen in de nabijheid, is er een kans op zomerverblijfplaatsen. Massieve betonnen gebouwen zouden als winterverblijfplaats kunnen dienen.

Bij sloop of renovatie van gebouwen is nader onderzoek naar vleermuizen nodig naar zomer- en winterverblijfplaatsen en mogelijk kraamkolonies. Dit onderzoek dient plaats te vinden volgens het vleermuizenprotocol. Bij ingrepen in het bosplantsoen in het noordelijke deel (bij de A2) is nader onderzoek naar de functie als foerageergebied voor vleermuizen.

Alhoewel het bestemmingsplan in rechtstreekse mogelijkheden van sloop- en nieuwbouw voorziet, is op voorhand niet bepaald waar en wanneer dat zal plaatsvinden. Om reden van houdbaarheid van onderzoek en de omvang van het plangebied is in dit stadium van de planontwikkeling geen nader onderzoek als hierboven her en der genoemd uitgevoerd, maar zal dat ten tijde van de voorbereiding van



concrete uitvoeringsplannen moeten gebeuren.

#### *Aanbevelingen*

Als aanbevolen maatregelen bij onderhoud en uitvoering van plannen of aanpassingen op kavels en in de openbare ruimte, noemt het rapport de volgende.

- De aanleg van natuurvriendelijke oevers langs waterlopen.
- Onderaan taluds van waterlopen kunnen groeiplaatsen voor orchideeën worden gecreëerd.
- De aanleg van wanden en visplaatsen voor ijsvogels.
- Verbeteren van verblijfplaatsen van huismussen.
- Benutten van achterkanten van bedrijven voor de aanleg van natuur.
- Het schraal houden van bermen.
- Benutten van platte daken door aanleg van groene daken of bieden van broedgelegenheid voor vogels.
- Inrichting en beheer van openbaar groen afstemmen op voedselbehoefte van vleermuizen en vogels.

### **16.4 Conclusie**

Vanuit de gebiedsbescherming zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het nieuwe bestemmingsplan. Er zijn geen beschermde soorten aangetroffen, wel zal bij concrete projecten in de uitvoering rekening moeten worden gehouden met de Flora- en faunawet. Ook al staat het bestemmingsplan een ontwikkeling toe, dan nog is een initiatiefnemer gehouden aan de Flora- en faunawet.

De Nb-wet en de Ffw staan de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.



## **Hoofdstuk 17 Water**

### **17.1 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 regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

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

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

### **17.2 Regelgeving en beleid**

#### **17.2.1 Waterwet**

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

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

### **17.2.2 Nationaal waterplan**

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

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

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

### **17.2.3 Waterbesluit**

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

### **17.2.4 Provinciale waterplan 2010-2015**

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

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

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

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

### **17.2.5 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015**

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

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

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

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

#### **17.2.6 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'**

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

#### **17.2.7 Waterbeheerplan AGV 2010-2015**

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

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

### 17.2.8 Keur AGV

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

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

### 17.2.9 Legger

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

## 17.3 Watertoets

Amstel III Oost en Amstel III West zijn onderdeel van de polder Bullewijk. De A2 vormt de westelijke begrenzing. De spoorlijn Amsterdam-Utrecht is een tussen boezemkering. Ook het AMC-terrein en de ArenA Poort maken onderdeel uit van deze polder. De waterstructuur wordt gevormd door 10 tot 20 meter brede waterlopen.

De belangrijkste waterlopen binnen het plangebied Amstel III Oost en West zijn de noord-zuid lopende waterlopen aan de westzijde van de spoorlijn Amsterdam – Utrecht en aan de oostzijde van de A2; de recent gefaseerd aangelegde nieuwe hoofdwaterloop aan de oostzijde van de Holterbergweg (nodig om het watersysteem te completeren en eventuele grondwaterproblemen in het centrale deel van Amstel III te voorkomen), de oost-west lopende Molenwetering en het meanderende grachtenstelsel in het Paalbergweggebied dat deels in openbaar en deels op uitgegeven terrein ligt.

In deze huidige situatie is hiermee voldoende oppervlaktewater in de polder Bullewijk en daarmee in de plangebieden Amstel III Oost en West aanwezig. Lokaal kunnen er door veranderingen – bouwwerkzaamheden of parkeerkelders- in de ondergrond veranderingen in het grondwater optreden, dit wordt in voorkomende gevallen door initiatiefnemer onderzocht. Initiatiefnemer is dan ook verantwoordelijk voor passende maatregelen.

In het plangebied is de keurmaatregel "compensatie toename verhard oppervlak" van toepassing. Beleid op dit punt is aangepast en schrijft voor dat bij toename verhard (of bebouwd) oppervlak er 20% van dit oppervlak aan compenserend open water wordt gerealiseerd

Bij bouwinitiatieven die van invloed zouden kunnen zijn op de grondwaterstand/-loop zoals (half) ondergrondse parkeergarages is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor de grondwatertoets en voert daartoe een geohydrologisch onderzoek uit.

*Figuur 27: watersysteem*



## 17.4 Conclusie

Het watersysteem, de waterkering en de geohydrologie binnen Amstel III West en Amstel III Oost voldoen zowel kwantitatief als kwalitatief aan de gestelde eisen. Binnen dit consoliderende bestemmingsplan worden geen grootschalige ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Bij ontwikkelingen die wel plaatsvinden, en niet binnen de kaders van dit bestemmingsplan passen, zal separaat ingegaan moeten worden op de kwalitatieve en kwantitatieve gevolgen op het watersysteem.





## Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

### 18.1 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.

### 18.2 Planvorm

Voorliggend bestemmingsplan is een bestemmingsplan wat bestaande rechten respecteert en ruimte geeft voor verruiming en uitbreiding van functies.

### 18.3 Artikelgewijze toelichting

#### 18.3.1 Toelichting op de planregels

Het bestemmingsplan bevat in totaal 20 regels. Deze zijn opgedeeld in inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en overgangs- en slotregels. In onderstaande paragrafen zal, daar waar nodig kort in worden gegaan op de diverse regels.

#### 18.3.2 Toelichting op de bestemmingen

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. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **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.

#### HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **Bedrijf 1 en 2**

Deze artikelen bevatten de regels met betrekking tot bedrijven. Binnen de bestemming 'Bedrijf - 1' zijn naast bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 3.1 eveneens horeca I, III en IV, consumentverzorgende, maatschappelijke en zakelijke dienstverlening toegestaan. Voor deze functies

(m.u.v. de bedrijven) is het maximaal toegestane m<sup>2</sup> bvo gebruikruimte voor de bestemmingen 'Bedrijf - 1', 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2' gezamenlijk opgenomen in artikel 17 Algemene gebruiksregels lid 3. Het benzinstation aan de Muntbergweg 20 heeft een eigen specifieke bestemming (Bedrijf - 2).

- Gemengd - 1

In het gebied bevinden zich enkele specifieke kantoorlocaties. Zij hebben een gemengde bestemming gekregen om deze locaties de mogelijkheid te geven te transformeren naar een bedrijfsbestemming, dan wel een consumentverzorgende, maatschappelijke of zakelijke dienstverlenende functie of een horeca I, III of IV functie. Voor de kantoren zijn de maximaal toegestane m<sup>2</sup> bvo gebruikruimte aangegeven op de verbeelding. Voor de overige functies (m.u.v. de bedrijven) is het maximaal toegestane m<sup>2</sup> bvo gebruikruimte voor de bestemmingen 'Bedrijf - 1', 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2' gezamenlijk opgenomen in artikel 17 Algemene gebruiksregels lid 3.

Binnen de bestemmingsregeling is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid zal uitsluitend op verzoek van de erfpachter worden toegepast door het bevoegd gezag en ziet toe op het verminderen van het aantal m<sup>2</sup> bvo voor een functie kantoor, zoals op de verbeelding binnen de maatvoeringsvlakken "maximum vloeroppervlak; (bvo) (m<sup>2</sup>)" is aangegeven.

- Gemengd - 2

Binnen de bestemming 'Gemengd - 2' zijn bedrijven en volumineuze detailhandel mogelijk. Binnen deze bestemming is er via een wijzigingsbevoegdheid, nog ruimte voor 9.000 m<sup>2</sup> PDV in volumineuze goederen.

Daarnaast zijn consumentverzorgende, maatschappelijke of zakelijke dienstverlenende functies of een horeca I, III of IV functie toegestaan. Voor deze functies is het maximaal toegestane m<sup>2</sup> bvo gebruikruimte voor de bestemmingen 'Bedrijf - 1', 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2' gezamenlijk opgenomen in artikel 17 Algemene gebruiksregels lid 3.

- Horeca 1 en 2

De bestemming 'Horeca - 1' bevatten de regelingen voor de MC Donalds en de Foodstrip. Het A2-hotel heeft een 'Horeca - 2' bestemming.

- Maatschappelijk

De maatschappelijke bestemming regelt de bepalingen voor jeugdgevangenis de Koppeling en het ROC aan de Holterbergweg.

- Verkeer - 1

Deze bestemming heeft betrekking op de doorgaande wegen die het plangebied ontsluiten. De wegen die betrekking hebben op de ontsluiting van de bedrijven en andere functies zijn binnen de gemengde, de bedrijfs-, de horecabestemmingen en binnen de bestemming Maatschappelijk opgenomen.

- Verkeer - 2

De bestemming Verkeer - 2 heeft betrekking op een afrit van de A2.

- Water

De waterlopen in het plangebied hebben de bestemming Water. In de bestemmingen Groen, Verkeer - 1 en Verkeer - 2 is eveneens water toegestaan.

### HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

- **Anti-dubbelregel**

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

- **Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

- **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.

- **Algemene aanduidingsregels**

Het plangebied AMC heeft een industriële geluidzone vanwege een voormalige A-inrichting (energiecentrale). Hoewel er nu geen A-inrichting meer in het plangebied gevestigd is, het bestemmingsplan geen grote lawaaimakers toestaat en er geen verplichting tot zonering meer bestaat, blijft de bestaande geluidzone in het nieuwe bestemmingsplan behouden. Een deel van de geluidzone overlapt het plangebied Amstel III West, op gronden waarop de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer - 1' of 'Water' zijn gelegd. Binnen deze bestemmingen worden geen gevoelige functies mogelijk gemaakt.

- **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.

- **Algemene wijzigingsregels**

Het bestemmingsplan kent het College de mogelijkheid toe om het bestemmingsplan te wijzigen. Zo kan het College aan de Staat van inrichtingen bedrijven toevoegen, te wijzigen er af te halen. D Verder kan het College, indien de noodzaak daarvoor is aangetoond, de mogelijkheid geven tot bouw van een dienstwoning.

- **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 19 Economische uitvoerbaarheid**

### **19.1 Grondexploitatie**

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 voor het grootste gedeelte 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.

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.

Om de doorontwikkeling van het bedrijventerrein Amstel III West mogelijk te maken is een rest (grondexploitatie)plan opgesteld. Hierin zijn alle kosten opgenomen die nodig zijn om de openbare ruimte op orde te brengen. Daarnaast is het mogelijk om toekomstige grondinkomsten en erfpachtinkomsten in dit plan in te boeken, teneinde nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Hierbij ligt het initiatief bij de eigenaren van het vastgoed en gaat de gemeente faciliterend te werk. Het restplan voor Amstel III is op 28 november 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarmee is de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan Amstel III West zeker gesteld.

In het plangebied bevinden zich enkele locaties welke niet in eigendom zijn van de gemeente. Over deze gronden kan het volgende worden geconcludeerd. Deze locaties zijn ontwikkeld met toepassing van vrijstellings- en ontheffingsprocedures op grond van de WRO en Wro, en het plangebied is ook reeds ingericht. De voorzieningen zijn reeds aanwezig en verder zal er geen extra uitbreidingsruimte worden gegeven. Er zal dan ook geen sprake zijn van door de gemeente te verhalen kosten ten gevolge van nieuwvestiging c.q. nieuwbouw. Gelet op het bepaalde in artikel 6.2.1a, van het Besluit ruimtelijke ordening jo. artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening, kan de gemeenteraad besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan.

Al met al kan worden geconcludeerd dat een exploitatieplan c.q. een anterieure overeenkomst niet vereist is.

### **19.2 Conclusie**

Geconstateerd kan worden dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.



## Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 20.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijkswaterstaat Noord-West Nederland;
5. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
6. Provincie Noord-Holland;
7. Stadsregio Amsterdam;
8. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuidoost;
9. Gemeente Ouder-Amstel;
10. Gemeente Abcoude;
11. Gemeente Diemen;
12. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet;
13. N.V. Nederlandse Gasunie

### 20.2 Maatschappelijk overleg

1. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
2. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM);
3. Kamer van Koophandel Amsterdam;
4. Directie Academisch Medisch Centrum (AMC)

Hieronder is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben, worden niet genoemd.

#### 20.2.1 Rijkswaterstaat Noord-West Nederland (RWS)

RWS Noord-West Nederland heeft als volgt gereageerd op het concept ontwerpbestemmingsplan:

1. Rijkswaterstaat Noord-West is wegbeheerder van de nabij het plangebied gelegen rijkswegen A2 en A9 en ziet toe op een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Bij grootschalige nieuwe ontwikkelingen nabij de rijksweg beoordeelt de dienst de analyse van verkeerseffecten. Onduidelijk is wat de effecten zijn van de planontwikkeling specifiek op de rijkswegen A2 en A9.

#### *Beantwoording:*

*In het Verkeersonderzoek (bijlage 2 van de toelichting) laat figuur 4.3 zien dat er nauwelijks sprake is van substantiële toe- of afnames van het verkeer. Ook doen zich als gevolg van de planontwikkeling geen echte nieuwe knelpunten voor. De effecten van het ontwikkelen van het plan zijn al met al zeer beperkt. Wat betreft de rijkswegen laat de analyse zien dat tussen autonoom en plan ontwikkeling aan de noordzijde 10 mvt/2-uur spits meer de A9 verlaten en 10mvt minder oprijden. Aan de zuidzijde rijden 80 mvt meer de A9 af en 130 mvt meer de A9 op. Per saldo en bezien op de totale hoeveelheid verkeer is dit beperkt. Op het onderliggend wegennet worden geen afwikkelingsproblemen verwacht.*

*Het evenementenverkeer nabij het plangebied maakt vooral gebruik van die hoofdinfrastructuur. Op de momenten waarop er sprake is van evenementenverkeer, wordt het weliswaar veel drukker, maar op de locaties waar dat verkeer zich afwikkelt is daar ook ruimte voor. De afrit van de Burgemeester Stramanweg naar de Holterbergweg is een belangrijk aandachtspunt (de IC-waarde loopt op tot 0,89). De vraag is of het kruispunt onderaan deze afrit deze verkeersstroom kan verwerken. Dit is niet nieuw ten opzichte van de autonome situatie, alleen zorgt het evenementenverkeer ervoor dat dit punt nog nadrukkelijker in beeld komt. Evenementen maken evenwel geen deel uit van de planontwikkeling en daarom kunnen de effecten van de evenementen ook niet toegerekend worden aan de planontwikkeling.*

*Naar aanleiding van de vraag van RWS is er contact geweest tussen DIVV en RWS. Naar aanleiding van deze contacten heeft RWS per mail (d.d 4 maart 2013) aangegeven dat de effecten van de*

*planontwikkeling op de A2 en A9 gering zijn.*

2. In het Verkeersonderzoek worden I/C waarden op de rijkswegen gepresenteerd, onduidelijk is of deze waarden afkomstig zijn uit het NRM. Rijkswaterstaat verzoekt hier overleg over.

*Beantwoording:*

*Hoewel de rijkswegen, zoals de A2 en de A9, wel onderdeel uitmaken van het model, kunnen uit de cijfers op de rijkswegen in deze studie geen conclusies worden verbonden. Deze zijn louter ter illustratie. De exacte gegevens op deze wegen worden bijgehouden door Rijkswaterstaat.*

3. Rijkswaterstaat Noord-Holland verzoekt de bestemmingsplangrens ter hoogte van de Gaasperdammerweg aan te passen aan de gewijzigde grens van het tracébesluit wegbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere 2013 aangezien deze opschuift in zuidelijke richting.

*Beantwoording:*

*Zodra de gewijzigde grens van het tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2013 onherroepelijk is, zal de begrenzing van voorliggend bestemmingsplan, zolang deze nog niet is vastgesteld, hierop aangepast worden.*

4. Rijkswaterstaat Noord-Holland merkt op dat in het bestemmingsplan een reservering is opgenomen voor een 2x2 ontsluitingsweg (verlengde Lemelerbergweg en Sniijdersbergweg) en wijst erop dat de dienst geen opdracht van de Gemeente Amsterdam heeft ontvangen om hier bij de verbreding van de A9 Gaasperdammerweg rekening mee te houden.

*Beantwoording:*

*De reservering voor een 2x2 ontsluitingsweg die de Lemelerbergweg met de Sniijdersbergweg moet verbinden is een gewenste ontwikkeling. Deze ontwikkeling zal echter niet binnen de planperiode van voorliggend bestemmingsplan gerealiseerd worden. Om deze reden is de reservering niet opgenomen in het bestemmingsplan en heeft Rijkswaterstaat geen opdracht ontvangen om hiermee rekening te houden bij de verbreding van de A9.*

#### **20.2.2 N.V. Nederlandse Gasunie**

De Gasunie heeft de volgende opmerking op het concept ontwerpbestemmingsplan:

1. Op de verbeelding is de ligging van de gastransportleiding niet weergegeven, de Gasunie verzoekt dit alsnog te doen. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ten behoeve van onderhoud dienen in het bestemmingsplan voorschriften te worden opgenomen die moeten gelden binnen een belemmeringsstrook van 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. De Gasunie heeft een standaard artikel bijgevoegd.

*Beantwoording:*

*Op de verbeelding is de gasleiding weergegeven conform de opgave van de Gasunie. In artikel 14 van de regels is de dubbelbestemming Leiding - Gas opgenomen met de daarbij behorende bestemmingsregels.*



### 20.2.3 Waternet

Namens het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en namens de gemeente Amsterdam vraagt Waternet aandacht voor het volgende:

2. In het onderdeel "watertoets" is een tekstblok opgenomen met betrekking tot het Atlas Hotel. Waternet wijst erop dat het Atlas Hotel buiten het plangebied is gelegen en deel uitmaakt van het plangebied Amstel III Oost.

*Beantwoording:*

*Het tekstblok is verwijderd uit de toelichting.*

### 20.2.4 Dagelijks Bestuur Stadsdeel Zuidoost

Het Dagelijks Bestuur heeft een gezamenlijke reactie gegeven op de bestemmingsplannen Amstel III West en Amstel III Oost. Onderstaand zal ingegaan worden op de algemene opmerkingen welke van toepassing zijn op beide bestemmingsplannen. De beantwoording van de algemene opmerkingen is ook terug te vinden in de Nota van Beantwoording van het bestemmingsplan Amstel III Oost.

3. In de regels wordt toegestaan om binnen Gemengd over te gaan van de bestemming "Kantoren" naar andere bestemmingen als detailhandel, horeca, bedrijven etc. Deze bestemmingen worden gemaximeerd op maximum vestigingsoppervlak bvo en/of bruto vloeroppervlak. Vanuit toetsingsperspectief kan dit tot problemen leiden bij de vergunningverlening. Hoe kan worden geborgd dat er inzicht is in de bestaande aantallen zodat op adequate manier het bestemmingsplan kan worden gehandhaafd. Daarnaast is er de vraag of er gekeken is of de aantallen teruggebracht kunnen worden naar deelgebieden, waardoor het meer behapbaar wordt.

*Beantwoording:*

*De gekozen systematiek is, dat binnen het toegestane maximum volume voor alle functies binnen de bestemming een onderscheid is in functies die binnen dat maximum ongelimiteerd mogen groeien (bedrijven, dienstverlening, horeca, e.d.) en functies die vanwege geldend beleid gelimiteerd zijn (hotels, detailhandel, kantoren). In dit licht is er een verschil tussen beide bestemmingsplannen. In Amstel III West zijn de bestaande bedrijven (met een bepaalde groeimarge) leidend voor het totale volume, waarbinnen een aantal nieuwe functies mogelijk worden gemaakt. In Amstel III West kunnen binnen de bestemming Gemengd - 1 kantoren zonder restrictie worden omgezet naar bedrijven. Hier is bewust voor gekozen, omdat het westelijk plangebied bij uitstek een bedrijventerrein is en het omzetten naar pure bedrijfsfuncties passend is op het bedrijventerrein.*

4. In de bestemmingsplannen staan geen uiterste bouwrooilijnen aangegeven en in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat er gewerkt gaat worden met een spelregelkaart. Hoe wordt geborgd dat er geen onwenselijke bouwiniciatieven worden ingediend die verleend dienen te worden gezien het feit dat het voldoet aan het bestemmingsplan.

*Beantwoording:*

*Er is gekozen voor een globaal bestemmingsplan met een globale verbeelding. Op deze verbeelding zijn ruime bestemmingsvlakken opgenomen die zowel kavels als ontsluitingswegen bevatten. Stedenbouwkundige ambitie is om de bestaande situatie en kwaliteit uit te bouwen. Bestaande uitgiftegrenzen en bijbehorende uiterste rooilijnen zijn hierbij uitgangspunt. Ambitie is om dit grid daar waar wenselijk en mogelijk af te maken. Of dit gebeurt en wanneer is onzeker en zal parallel lopen aan bouw-/transformatie initiatieven. Vandaar dat deze ambitie niet is opgenomen in de verbeelding. Om bouwiniciatieven in goede banen te leiden en regie te voeren op kwaliteit zet de gemeente twee instrumenten in. Tegelijk met de ontwikkeling van de bestemmingsplannen wordt een welstands-/kwaliteitskader ontwikkeld. Dit kader zal bij aanvragen om omgevingsvergunning of reclamevergunning het kwaliteitskader zijn waaraan getoetst kan worden.*

5. In beide bestemmingsplannen wordt gewerkt met ruime bestemmingsvlakken. Bij met name bestemmingsplan Amstel III West gaan de bestemmingen Bedrijf - 1 en Gemengd - 2 door het verkeersareaal heen. Hierbij zijn als aparte bestemmingen ontsluitingswegen niet meer terug te vinden op de plankaart. In combinatie met het ontbreken van uiterste bouwrooilijnen ligt hier het gevaar op een gebrek aan sturing op de ruimtelijke kwaliteit en een goede ontsluiting van het gebied.  
Op een aantal plekken is de verkeersontsluiting binnen de velden apart aangegeven. Wel met bestemming gemengde functie maar bouwhoogte/percentage 0. Waarom is niet gekozen voor een eenduidige aanpak? Dus of verkeer of gemengde functies.

*Beantwoording:*

*Binnen beide bestemmingsplannen is de hoofdinfrastructuur welke essentieel is voor de ontsluiting van het plangebied specifiek bestemd. Beide plannen verschillen qua aard, inrichting, structuur en opgave en daarom is voor beide plannen ook voor een verschillende opzet gekozen. Binnen beide bestemmingsplannen is in de specifieke bestemmingen ook verkeer mogelijk. Verder kan nog worden opgemerkt dat de openbare ruimte eigendom is van de gemeente en dat ontwikkelingen alleen plaats kunnen vinden op de kavels van eigenaren zelf.*

6. Beide bestemmingsplannen gaan uit van parkeren op eigen terrein. Hier kan van worden afgeweken met een WABO-vergunning "indien is aangetoond elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan". Vraag hierbij hoe wordt omgegaan met functiewijzigingen waar geen bouwplan bij komt kijken dan wel geen vergunning bij komt kijken, maar wel een parkeervraagstuk. Tevens de vraag wat wordt bedoeld met "duurzaam beschikbaar", is dit te kwantificeren? Tenslotte de vraag hoe in dit kader de handhaving dient te verlopen, via het bestemmingsplan handhaven of het parkeren in strijd is met het bestemmingsplan, en daarmee het gebruik?

*Beantwoording:*

*In de bestemmingsplannen zal de regeling worden opgenomen dat bij functiewijziging of functie-uitbreiding zal moeten worden voldaan aan de parkeernormering zoals bijgevoegd bij de regels van het bestemmingsplan. Met duurzame beschikbaarheid wordt bedoeld dat aanvrager voldoende inzichtelijk heeft gemaakt dat aan de parkeervraag kan worden voldaan. Voorbeelden hiervan zijn onder meer parkeercontracten met partijen in het gebied welke een overcapaciteit aan parkeerplaatsen hebben; een parkeerplan met informatie aan voor bezoekers waar kan worden geparkeerd. In dit parkeerplan kan ook vervoer vanaf OV-knooppunten en parkeergarages worden geregeld. Er zijn al diverse voorbeelden van partijen die parkeren niet op eigen terrein konden regelen en op deze wijze het parkeren op een andere wijze hebben geregeld. Daarbij zal kwantificering plaats vinden aan de hand van de parkeernormering, dit is het aantal parkeerplaatsen dat gegarandeerd zal moeten worden. Daarbij zal geen onderscheid worden gemaakt tussen parkeerplaatsen op eigen terrein dan wel elders. Handhaving van de parkeernormen zal in eerste instantie via vergunningverlening verlopen. Daar waar niet wordt voldaan aan parkeren op eigen terrein, bijvoorbeeld door parkeren in de openbare ruimte, zal gehandhaafd worden middels het strijdige gebruik op basis van het bestemmingsplan. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om strafrechtelijk te handhaven op basis van de APV.*

7. De paragraaf over hotelontwikkelingen in beide bestemmingsplannen kan geactualiseerd worden.

*Beantwoording:*

*De toelichting is op dit punt aangepast.*

8. In beide bestemmingsplannen komt het begrip "leisure" voor binnen recreatieve voorzieningen. In de toelichting wordt aangegeven dat onder "leisure" o.a. wordt verstaan "eten en drinken". In het licht hiervan onze vraag hoe het begrip "leisure" zich verhoudt tot het begrip "horeca".

*Beantwoording:*

*Onder "leisure" wordt een recreatieve functie verstaan zoals bowlingcentra, kinderspeelparadijzen,*

*commerciële sportvoorzieningen en dergelijke. Functies waar vaak ondergeschikte horeca bij aanwezig is. De toelichting is aangepast in zoverre deze onduidelijkheid geeft over de begrippen.*

9. In het bestemmingsplan Amstel III West wordt gebruik gemaakt van de begrippen detailhandel, perifere detailhandel en volumineuze detailhandel. Volumineuze detailhandel wordt mogelijk gemaakt met een limiet van 45.000 m<sup>2</sup> binnen bestemming Gemengd-II en daarboven wordt via een wijzigingsbevoegdheid ook nog de mogelijkheid geboden tot extra 9000m<sup>2</sup> extra grootschalige (perifere) detailhandel en/of volumineuze detailhandel. Onze vraag hierbij is, hoe beide begrippen zich tot elkaar verstaan en meer specifiek wat er onder volumineuze detailhandel verstaan wordt.

*Beantwoording:*

*Voor wat betreft volumineuze detailhandel wordt aangesloten bij de Ruimtelijk Detailhandelsbeleid 2011 - 2015 van de gemeente Amsterdam. Dat betekent dat volumineuze detailhandel geschaard wordt onder Perifere Detailhandels Vestigingen (PDV). PDV-winkels verkopen vooral volumineuze artikelen. Wat betreft branches zijn ze beperkt tot doe-het-zelf bouwmarkten en winkels in meubels en woninginrichting. Deze veelal grote(re) vestigingen met volumineuze goederen pasten fysiek veelal niet in gewone winkelcentra en werden daarom daarbuiten, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, toegestaan.*

10. Op de plankaart ligt het net gebouwde Hotel Fletcher geïsoleerd binnen de bestemming Groen. De ontsluiting en het parkeren ten behoeve van het hotel is mogelijk binnen de bestemming, maar staat niet exact aangegeven. Is dit bewust zo gedaan?

*Beantwoording:*

*De ontsluiting van Hotel Fletcher is niet specifiek bestemd. Gelet op het feit dat het hotel reeds is gebouwd en de ontsluitingsweg al is aangelegd, is de kans (zeker gelet op de ruimtelijke inpassing) erg klein dat de ontsluitingsweg anders wordt gesitueerd.*

### **20.2.5 Brandweer Amsterdam - Amstelland**

Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft als volgt gereageerd op het concept ontwerpbestemmingsplan:

11. De brandweer streeft naar structurele aandacht voor (fysieke) veiligheid in ruimtelijke plannen, bij voorkeur door het opnemen van een veiligheidsparagraaf in de plantoelichting. In deze paragraaf kan aandacht gegeven worden aan de volgende onderwerpen ten aanzien van brandveiligheid: planologische relevante adviezen; bestrijdbaarheid van branden en incidenten en de mogelijkheden voor hulpverlening; ontvluchtingsmogelijkheden om de zelfredzaamheid van burgers te vergroten..

*Beantwoording:*

*Het externe veiligheidsadvies van de brandweer is verwerkt in de toelichting en tevens als bijlage opgenomen. De Brandweer constateert bronmaatregelen voor voorliggend bestemmingsplan niet tot de mogelijkheden behoren. De mogelijkheden om bij (nieuwe) gebouwen rekening te houden met constructies met de effecten van een gevaarlijk ongeval zit opgesloten in het Bouwbesluit 2012. Voor het overige wordt in de toelichting voor wat betreft de zelfredzaamheid verwezen naar de door de brandweer verstrekte externe veiligheidsadvies.*

### **20.3 Participatie**

Op 31 januari 2013 kwamen eigenaren en huurders uit de bedrijvenstrook Amstel III bijeen ten behoeve van de consultatieronde Bestemmingsplan Amstel III West. Deze bijeenkomst had tot doel de betrokken partijen te informeren over het concept bestemmingsplan. Daarnaast is het bedoeld om te horen welke zaken er in het gebied spelen en welke pijnpunten er zijn. De wijze waarop de planvorming wordt ingestoken krijgt op zich bijval. Ook de flexibiliteit die in het plan wordt gebracht wordt positief ontvangen. Uit de participatie blijkt dat de eigenaren en gebruikers de wijze waarop de gemeente handen en voeten wil geven aan de transformatie zelf steunt. Het omzetten van de functie kantoor naar een breed scala aan functies zoals voorzieningen, bedrijven en horeca wordt gesteund. Er zijn echter tijdens het traject drie kritiekpunten naar voren gebracht, dit ging met name over de parkeernormering, de wijzigingsbevoegdheid om m<sup>2</sup> kantoor planologisch te kunnen wegbestemmen en vragen over de onbenutte plancapaciteit voor de functie bedrijven in de erfpachtcontracten.

Het oude bestemmingsplan Amstel III kende een ruime parkeernormering. Ondanks deze ruime parkeernormering lijkt er in het gebied, in de praktijk, geen overschot te zijn. Het parkeerbalansonderzoek geeft op basis van de strengere A- en B-normering wel een overschot, maar dit is niet realistisch. Eigenaren en gebruikers zijn van mening dat de oude parkeernormering van toepassing dient te zijn op het gebied.

Het bestemmingsplan kent de mogelijkheid om, van een kantoorpand dat twee jaar heeft leeggestaan of waar twee jaar een andere functie op een kantoorbestemming heeft gezeten, de m<sup>2</sup> kantoorruimte weg te bestemmen. Eigenaren en gebruikers ervaren dit als onrechtvaardig omdat zij niet voor leegstand kiezen en van mening zijn dat alleen zij de rekening voor de leegstand betalen en dat de gemeente buiten schot blijft. Daarnaast zal financiering voor transformatie op problemen stuiten omdat banken de terugvaloptie naar kantoor willen behouden.

Tot slot riep de tabel in de bestemmingsregeling waarin de m<sup>2</sup> bedrijfsruimte was opgenomen, vragen op. Een eigenaar kwam met contractgegevens waaruit bleek dat het aantal m<sup>2</sup> dat voor de functie bedrijven was opgenomen niet correct was opgenomen. Dit gaf aanleiding om nader onderzoek te doen naar de plancapaciteit welke verscholen zit in erfpachtcontracten.

**Bijlagen bij toelichting**

- Bijlage 1** Aanmeldingsnotitie mer-beoordeling, januari 2013
- Bijlage 2** Verkeersonderzoek Amstel III, mei 2013
- Bijlage 3** Parkeerbalans Amstel III, juli 2012
- Bijlage 4** Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Amstel III, augustus 2012
- Bijlage 5** Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Amstel III, augustus 2012
- Bijlage 6** Effect benutting erfpachtrecht Amstel III op geluidsbelasting en luchtkwaliteit, mei 2013
- Bijlage 7** Archiefonderzoek Bodem Amstel III, april 2011
- Bijlage 8** Archeologisch onderzoek, december 2008
- Bijlage 9** Externe veiligheid Amstel III, juni 2013
- Bijlage 10** Groepsrisico LPG-tankstation Shell Muntbergweg, november 2011
- Bijlage 11** Bedrijveninventarisatie Amstel III, april 2012
- Bijlage 12** Advies Brandweer Amsterdam - Amstelland externe veiligheid Amstel III, januari 2013
- Bijlage 13** Natuurtoets Amstel III, oktober 2012

# Regels

## **Hoofdstuk 1      Inleidende regels**

### **Artikel 1      Begrippen**

#### **1.1      plan:**

het bestemmingsplan 'Amstel III West' met identificatienummer NL.IMRO.0363.T1103BPGST-VG01 van de gemeente Amsterdam.

#### **1.2      bestemmingsplan:**

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.

#### **1.3      bestemmingsvlak**

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

#### **1.4      aanduiding**

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

#### **1.5      aanduidingsgrens**

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

#### **1.6      aanduidingsvlak**

Een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

#### **1.7      ambacht**

Het bedrijfsmatig, gehele of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen en installeren van goederen.

#### **1.8      ambulante handel**

Straathandel, uitgeoefend op een stand- of ligplaats, niet in de hoedanigheid van venten.

#### **1.9      bebouwingspercentage**

Een in de regels of verbeelding aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het bestemmingsvlak, bouwperceel of bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd.

#### **1.10      bedrijf**

Inrichting voor de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport.

#### **1.11      bestemmingsgrens**

De grens van een bestemmingsvlak.

#### **1.12      bestemmingsvlak**

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

#### **1.13      bouwen**

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

#### **1.14      bouwperceel**

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

#### **1.15      bouwvlak**

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

**1.16 bouwwerk**

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

**1.17 brutovloeroppervlakte (bvo)**

De totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc.

**1.18 consumentverzorgende dienstverlening**

Persoonlijke verzorging van consumenten, waaronder kapperszaken, schoonheidsinstituten en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven.

**1.19 culturele voorzieningen**

Musea, (muziek)theaters, expositieruimten en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen.

**1.20 detailhandel**

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van zaken aan in hoofdzaak personen die deze zaken kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

**1.21 dienstwoning**

een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts bedoeld is voor de huisvesting van (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van de grond ter plaatse van het gebouw of het terrein, noodzakelijk moet worden geacht.



**1.22 gebouw**

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

**1.23 geldwisselkantoor**

Een voor publiek toegankelijke ruimte waarin de hoofdactiviteit wordt gevormd door het gelegenheid bieden tot het wisselen van geld.

**1.24 geluidzone-industrie**

Zonde rond een industrieterrein als bedoeld in de artikelen 41 en 53 van de Wet geluidhinder.

**1.25 groenvoorziening**

Ruimten in de open lucht, waaronder in ieder geval worden begrepen (bos)parken, plantsoenen, groen en open speelplekken, met de daarbij behorende sloten, vijvers en daarmee gelijk te stellen wateren en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

**1.26 groothandel**

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling voor verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen voor de aanwending in een andere bedrijfsactiviteit.

**1.27 grootschalige (perifere) detailhandel**

Detailhandel groter dan 1500 m<sup>2</sup> vloeroppervlak (buiten bestaande winkelcentra) en groter dan 5000 m<sup>2</sup> (binnen bestaande winkelcentra).

**1.28 horeca I**

Fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

**1.29 horeca II**

Nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

**1.30 horeca III**

Café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

**1.31 horeca IV**

Restaurant (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

### **1.32 horeca V**

Hotel (waaronder begrepen hotel, motel, jeugdherberg en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

### **1.33 industrie**

Het bedrijfsmatig industrieel vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen.

### **1.34 kantoor**

Het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, daaronder tevens begrepen ondersteunende vergaderaccommodatie.

### **1.35 maaiveld**

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

### **1.36 maatschappelijke dienstverlening**

Het verlenen van publieksgerichte diensten op het gebied van overheids-, educatieve, welzijns- (para-)medische, sociaal-medische, sport-, levensbeschouwelijke en sociaal-culturele voorzieningen.

### **1.37 nutsvoorziening**

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefoocellen en zendmasten, zonnepanelen en andere duurzame energievoorzieningen, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

### **1.38 openbare ruimte**

Rijwegen, voet- en fietspaden, pleinen, groenvoorzieningen en water, met in begrip van bij deze voorzieningen behorende nutsvoorzieningen, bermen, taluds, waterlopen en waterbouwkundige kunstwerken.

### **1.39 opslag**

Het bedrijfsmatig opslaan en verpakken en verhandelen van goederen, niet zijnde detailhandel.

### **1.40 overig bouwwerk**

Een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

### **1.41 peil**

Onder het peil wordt verstaan:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het N.A.P. of het plaatselijk aan te houden waterpeil.

### **1.42 recreatieve voorzieningen**

Voorzieningen gericht op het bedrijfsmatig verrichten van activiteiten gericht op spel, vermaak en ontspanning, waaronder in ieder geval begrepen:

- a. muziek- en dansscholen, oefenruimte, creativiteitscentra;
- b. leisure;
- c. toeristische attracties;
- d. entertainment;

e. wellness, fitness- en healthcentra (waaronder begrepen fitness, sauna's, beautycentra);  
en naar de aard daarmee vergelijkbare activiteiten, met uitzondering van horeca.

#### **1.43 seksinrichting**

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin tegen betaling handelingen en/of voorstellingen plaatsvinden van erotische en/of pornografische aard. Hieronder worden mede begrepen een seksbioscoop, -theater, -automatenhal en -winkel en naar de aard daarmee te vergelijkbare inrichtingen.

#### **1.44 smartshop**

Een winkel waarin de hoofdactiviteit of een van de activiteiten wordt gevormd door detailhandel in psychotrope stoffen.

#### **1.45 standplaats**

Plaats op of aan de openbare weg of het openbaar water buiten een markt, waarop de ambulante handel wordt uitgeoefend, niet zijnde venten.

#### **1.46 Staat van Inrichtingen**

De als bijlage opgenomen lijst, behorende bij deze regels, waarin vormen van gebruik anders dan wonen, zijn aangegeven, ingedeeld in categorieën van toenemende hinder.

#### **1.47 transport**

Het bedrijfsmatig vervoeren van goederen en/of personen.

#### **1.48 verbeelding**

De verbeelding (voorheen: plankkaart) van het bestemmingsplan.

#### **1.49 volumineuze detailhandel**

Winkelformules die vanwege de omvang en de aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben, zoals bouwmarkten, tuincentra en wooninrichtingszaken.

**1.50 watergang**

Een werk dienend om in het openbaar belang water te ontvangen, te bergen, af te voeren, en toe te voeren, de boven water gelegen taluds, bermen en onderhoudspaden daaronder mede begrepen.

**1.51 waterstaatkundige werken**

Werken, waaronder begrepen kunstwerken, verband houden met de waterstaat, zoals dammen, dijken, sluisen, beschoeiingen, remmingswerken, uitgezonderd steigers.

**1.52 windmolen**

Een door wind aangedreven bouwwerk waarmee energie wordt opgewekt/turbine waarin winddruk omgezet wordt in mechanische energie.

**1.53 weg**

Alle voor het openbaar auto-, fiets-, voetgangers- of ander verkeer openstaande wegen of paden, geen spoorwegen of trambanen zijnde, daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen, taluds en zijkanten, waterstaatkundige en civieltechnische (kunst)werken, nutsvoorzieningen, alsmede de aan de wegen liggende parkeerplaatsen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

**1.54 wet**

Wet ruimtelijke ordening.

**1.55 zakelijke dienstverlening**

Het verlenen van economische of commerciële diensten aan derden, waarvan de uitoefening geschiedt in een rechtstreeks contact met het publiek, zoals banken, reisbureaus.

## **Artikel 2     Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

### **2.1     de inhoud van een bouwwerk**

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

### **2.2     de bouwdiepte van een bouwwerk**

Vanaf peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk.

### **2.3     de bouwhoogte van een bouwwerk**

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

### **2.4     de oppervlakte van een bouwwerk**

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

### **2.5     de brutovloeroppervlakte van een gebouw**

De bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

### **2.6     de bouwhoogte van een antenne-installatie**

Tussen de voet van de antennedrager en het hoogste punt van de antenne-installatie; als de antennedrager aan de gevel van een gebouw wordt bevestigd, wordt gemeten tussen het punt waarop de antenne met antennedrager het dakvlak kruist en het hoogste punt van de antennedrager.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Bedrijf - 1

#### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bedrijven, die vallen in categorie 1 tot en met 3.1 van de van deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen";
- b. kantoor ter plaatse van de functieaanduiding (k);
- c. horeca in de categorieën I, III en IV;
- d. consumentverzorgende dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. zakelijke dienstverlening;
- g. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- h. tuinen en erven;
- i. bergingen en andere nevenruimten;
- j. (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen;
- k. laad- en losvoorzieningen;
- l. openbare ruimte;
- m. wegen;
- n. groenvoorzieningen en water.

#### 3.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bebouwing moet binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan;
- c. binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:
  - 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
  - 2. bouwhoogte overige bouwwerken 3 meter;
  - 3. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

#### 3.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 3.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. het bepaalde in artikel 17 dient in acht te worden genomen;
- b. uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding (k) is een kantoor toegestaan waarvoor geldt dat de bestaande bruto vloeroppervlakte voor de functie kantoor niet mag worden vergroot;
- c. ten aanzien van de hieronder genoemde functie geldt gezamenlijk een maximum bruto vloeroppervlak zoals hieronder is aangegeven:

Bedrijven	439.000 m <sup>2</sup>
-----------	------------------------

- d. gevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder, het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn niet toegestaan;
- e. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in het

plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en de functie;

- f. bij een functiewijziging of -uitbreiding gelden de volgende parkeernormen:
  - 1. bedrijven: 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo;
  - 2. overig: zoals aangegeven in de bij deze regels horende parkeertabel;
- g. bij een functiewijziging binnen bestaand gebouw zonder fysieke uitbreiding dient, ten behoeve van het bepalen van het totaal aantal parkeerplaatsen, de norm zoals gesteld onder f, te worden toegepast op het totaal aantal m<sup>2</sup> bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken. Bij een tekort geldt het gestelde onder e, bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging;
- h. bij een functiewijziging binnen bestaand gebouw met fysieke uitbreiding dient, ten behoeve van het bepalen van het totaal aantal parkeerplaatsen, de norm zoals gesteld onder f, te worden toegepast op het totaal aantal m<sup>2</sup> bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken. Bij een tekort geldt het gestelde onder e, bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging en fysieke uitbreiding;
- i. bij sloop/nieuwbouw zonder functiewijziging en zonder fysieke uitbreiding mogen hetzelfde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd als aanwezig voor de uitvoering van de sloop/nieuwbouw.

#### **3.4 Afwijken van de gebruiksregels**

- a. Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van het bepaalde in lid 3.1, onder a, ten behoeve van een bedrijf dat:
  - 1. niet in de Staat van Inrichtingen voorkomt en in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 geen blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
  - 2. in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits het desbetreffende bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 geen blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
  - 3. na uitbreiding, wijziging of aanpassing in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits de uitbreiding, wijziging of aanpassing niet tot gevolg heeft dat het bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu.

## Artikel 4 Bedrijf - 2

### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tankstation ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen inclusief LPG

met de daarbij behorende:

- b. bergingen en andere nevenruimten;
- c. (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen;
- d. laad- en losvoorzieningen;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. openbare ruimte;
- g. wegen;
- h. groenvoorzieningen en water.

### 4.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bebouwing moet binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan;
- c. binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:
  - 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
  - 2. bouwhoogte overige bouwwerken 3 meter;
  - 3. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### 4.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 4.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. het bepaalde in artikel 17 dient in acht te worden genomen;
- b. ten aanzien van de hieronder genoemde functie geldt gezamenlijk een maximum bruto vloeroppervlak zoals hieronder aangegeven:

Tankstation	250 m <sup>2</sup>
-------------	--------------------

- c. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, zoals aangegeven in de bij deze regels horende parkeertabel.

### 4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het verrichten van grondroerende activiteiten, bijvoorbeeld aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen;
- b. de vergunning kan worden verleend als aangetoond is dat de activiteit niet ten koste gaat van de ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen;



- c. het in sub a vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:
  - 1. het normale onderhoud betreffen;
  - 2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

## **Artikel 5 Gemengd - 1**

### **5.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Gemengd - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren;
- b. bedrijven, die vallen in categorie 1 tot en met 3.1 van de van deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen";
- c. horeca in de categorieën I, III en IV;
- d. consumentverzorgende dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. zakelijke dienstverlening

met de daarbij behorende:

- g. groenvoorzieningen en water;
- h. (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen;
- i. openbare ruimte;
- j. tuinen en erven;
- k. wegen;
- l. nutsvoorzieningen.

### **5.2 Bouwregels**

Op en onder de in lid 5.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bebouwing moet binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan;
- c. binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:
  1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
  2. bouwhoogte overige bouwwerken 3 meter;
  3. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### **5.3 Specifieke gebruiksregels**

Voor de in lid 5.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. het bepaalde in artikel 17 dient in acht te worden genomen.
- b. ten aanzien van de onder lid 5.1 genoemde functie kantoren geldt dat het gebruik in m<sup>2</sup> bvo nooit meer mag bedragen dan zoals op de aanduiding "maximum oppervlakte (bvo) (m<sup>2</sup>)" is aangegeven;
- c. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en de functie;
- d. bij een functiewijziging of -uitbreiding gelden de volgende parkeernormen:
  1. kantoren en bedrijven: 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo;
  2. overig: zoals aangegeven in de bij deze regels horende parkeertabel;
- e. bij een functiewijziging binnen bestaand gebouw zonder fysieke uitbreiding dient, ten behoeve van het bepalen van het totaal aantal parkeerplaatsen, de norm zoals gesteld onder d, te worden toegepast op het totaal aantal m<sup>2</sup> bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken. Bij een tekort geldt het gestelde onder c, bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging;

- f. bij een functiewijziging binnen bestaand gebouw met fysieke uitbreiding dient, ten behoeve van het bepalen van het totaal aantal parkeerplaatsen, de norm zoals gesteld onder d, te worden toegepast op het totaal aantal m<sup>2</sup> bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken. Bij een tekort geldt het gestelde onder c, bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging en fysieke uitbreiding;
- g. bij sloop/nieuwbouw zonder functiewijziging en zonder fysieke uitbreiding mogen hetzelfde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd als aanwezig voor de uitvoering van de sloop/nieuwbouw.

#### **5.4 Afwijken van de gebruiksregels**

- a. Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van het bepaalde in lid 5.1, onder b, ten behoeve van een bedrijf dat:
  - 1. niet in de Staat van Inrichtingen voorkomt en in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 geen blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
  - 2. in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits het desbetreffende bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 geen blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
  - 3. na uitbreiding, wijziging of aanpassing in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits de uitbreiding, wijziging of aanpassing niet tot gevolg heeft dat het bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu.

#### **5.5 Wijzigingsbevoegdheid**

Het bevoegd gezag kan het aantal m<sup>2</sup> bvo voor een functie kantoor, zoals op de verbeelding binnen de maatvoeringsvlakken "maximum vloeroppervlak; (bvo) (m<sup>2</sup>)" is aangegeven, op verzoek verminderen.

## Artikel 6 Gemengd - 2

### 6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. volumineuze detailhandel;
- b. bedrijven, die vallen in categorie 1 tot en met 3.1 van de van deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen";
- c. horeca in de categorieën I, III en IV;
- d. consumentverzorgende dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. zakelijke dienstverlening;
- g. bedrijfswoning ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'bw'.

met de daarbij behorende:

- h. groenvoorzieningen en water;
- i. (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen;
- j. openbare ruimte;
- k. tuinen en erven;
- l. wegen;
- m. nutsvoorzieningen.

### 6.2 Bouwregels

Op en onder de 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bebouwing moet binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan;
- c. binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:
  - 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
  - 2. bouwhoogte overige bouwwerken 3 meter;
  - 3. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### 6.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 6.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. het bepaalde in artikel 17 dient in acht te worden genomen;
- b. ten aanzien van de hieronder genoemde functies geldt gezamenlijk een maximum bruto vloeroppervlak zoals hieronder aangegeven:

Volumineuze detailhandel	45.000 m <sup>2</sup>
Bedrijven	171.000 m <sup>2</sup>

- c. binnen de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – lpg 1' en 'veiligheidszone-lpg 2' zijn geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen toegestaan;
- d. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en de functie;
- e. bij een functiewijziging of -uitbreiding gelden de volgende parkeernormen:

1. bedrijven: 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo;
  2. overig: zoals aangegeven in de bij deze regels horende parkeertabel;
- f. bij een functiewijziging binnen bestaand gebouw zonder fysieke uitbreiding dient, ten behoeve van het bepalen van het totaal aantal parkeerplaatsen, de norm zoals gesteld onder e, te worden toegepast op het totaal aantal m<sup>2</sup> bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken. Bij een tekort geldt het gestelde onder d, bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging ;
  - g. bij een functiewijziging binnen bestaand gebouw met fysieke uitbreiding dient, ten behoeve van het bepalen van het totaal aantal parkeerplaatsen, de norm zoals gesteld onder e, te worden toegepast op het totaal aantal m<sup>2</sup> bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken. Bij een tekort geldt het gestelde onder d, bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging en fysieke uitbreiding;
  - h. bij sloop/nieuwbouw zonder functiewijziging en zonder fysieke uitbreiding mogen hetzelfde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd als aanwezig voor de uitvoering van de sloop/nieuwbouw.

#### **6.4 Afwijken van de gebruiksregels**

- a. Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van het bepaalde in lid 6.1, onder b, ten behoeve van een bedrijf dat:
  1. niet in de Staat van Inrichtingen voorkomt en in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 geen blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
  2. in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits het desbetreffende bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 geen blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
  3. na uitbreiding, wijziging of aanpassing in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits de uitbreiding, wijziging of aanpassing niet tot gevolg heeft dat het bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorieën 1 tot en met 3.1 blijvende onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu.
- b. In afwijking van het bepaalde in lid 6.3 onder c, kan het bevoegd gezag, nadat de brandweer om advies is gevraagd, een omgevingsvergunning verlenen voor het mogelijk maken van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone - lpg 1" en "veiligheidszone - lpg 2", mits de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden;
- c. In afwijking van het bepaalde in lid 6.3 onder c, kan het bevoegd gezag, nadat de brandweer om advies is gevraagd, een omgevingsvergunning verlenen voor het mogelijk maken van beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone-lpg 2", mits de overschrijding van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico kan worden verantwoord.

#### **6.5 Wijzigingsbevoegdheid**

Het bevoegd gezag is binnen de gebiedsaanduiding 'wro-zone = wijzigingsbevoegdheid' bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen voor het realiseren van maximaal 9.000 m<sup>2</sup> grootschalige (perifere) detailhandel en/of volumineuze detailhandel onder de volgende voorwaarden:

1. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, zoals aangegeven op de bij deze regels horende parkeertabel;
2. de op de verbeelding aangegeven maatvoeringaanduidingen zijn van overeenkomstige toepassing.

## **Artikel 7 Groen**

### **7.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. openbare ruimte;
- c. waterlopen en waterpartijen

met de daarbij behorende:

- d. voet- en fietspaden;
- e. straatmeubilair;
- f. speelvoorzieningen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. locatie ontsluitende wegen met maximaal 2 rijstroken.

### **7.2 Bouwregels**

Op en onder de in lid 7.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende maxima:

- a. bouwhoogte: 2 meter;
- b. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### **7.3 Afwijken van de bouwregels**

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 7.2 onder a, ten behoeve van het overschrijden van de aangegeven bouwhoogte met maximaal 1 meter.

### **7.4 Specifieke gebruiksregels**

- a. Voor de in lid 7.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 17 in acht dient te worden genomen;
- b. Voor de in lid 7.1 genoemde gronden geldt dat als strijdig gebruik in ieder geval wordt gezien het gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven van gronden en bebouwing voor parkeervoorzieningen.

### **7.5 Afwijken van de gebruiksregels**

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 7.4 onder b ten behoeve van parkeervoorzieningen mits het aantal m<sup>2</sup> groen binnen het plangebied voor 100% wordt gecompenseerd.

## Artikel 8 Horeca - 1

### 8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Horeca - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. 'horeca III';
- b. 'horeca IV'

met de daarbij behorende

- c. groenvoorzieningen;
- d. (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen;
- e. openbare ruimte;
- f. tuinen en erven;
- g. wegen;
- h. nutsvoorzieningen.

### 8.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 8.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bebouwing moet binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan;
- c. binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:
  1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
  2. bouwhoogte overige bouwwerken 3 meter;
  3. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### 8.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 8.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. het bepaalde in artikel 17 dient in acht te worden genomen;
- b. ten aanzien van de hieronder genoemde functies geldt per functie en voor de functies gezamenlijk een maximaal bruto vloeroppervlak zoals hieronder aangegeven:

Horeca III en IV	4.000 m <sup>2</sup>
------------------	----------------------

- c. binnen de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – lpg 1' en 'veiligheidszone - lpg 2' zijn geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen toegestaan;
- d. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en de functie;
- e. bij een functiewijziging of -uitbreiding dient te worden voldaan aan de parkeernormen zoals aangegeven in de bij deze regels horende parkeertabel.

#### **8.4 Afwijken van de gebruiksregels**

- a. In afwijking van het bepaalde in lid 8.3 onder c, kan het bevoegd gezag, nadat de brandweer om advies is gevraagd, een omgevingsvergunning verlenen voor het mogelijk maken van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone - lpg 1" en "veiligheidszone - lpg 2", mits de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden;
- b. In afwijking van het bepaalde in lid 8.3 onder c, kan het bevoegd gezag, nadat de brandweer om advies is gevraagd, een omgevingsvergunning verlenen voor het mogelijk maken van beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone - lpg 2", mits de overschrijding van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico kan worden verantwoord.



## Artikel 9 Horeca - 2

### 9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Horeca - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. horeca IV;
- b. horeca V;

met de daarbij behorende

- c. groenvoorzieningen;
- d. (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen;
- e. openbare ruimte;
- f. tuinen en erven;
- g. wegen;
- h. nutsvoorzieningen.

### 9.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 9.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. bebouwing moet binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan;
- c. binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:
  1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
  2. bouwhoogte overige bouwwerken 3 meter;
  3. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### 9.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 9.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. het bepaalde in artikel 17 dient in acht te worden genomen;
- b. ten aanzien van de hieronder genoemde functies geldt per functie en voor de functies gezamenlijk een maximaal bruto vloeroppervlak zoals hieronder aangegeven:

Horeca IV en V	7.250 m <sup>2</sup>
----------------	----------------------

- c. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, dit conform de norm zoals aangegeven in de bij deze regels horende parkeertabel.

## Artikel 10 Maatschappelijk

### 10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maatschappelijke dienstverlening

met de daarbij behorende:

- b. groenvoorzieningen en water;
- c. (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen;
- d. openbare ruimte;
- e. tuinen en erven;
- f. wegen;
- g. nutsvoorzieningen.

### 10.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 10.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

- a. bebouwing moet binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan;
- c. binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:
  - 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
  - 2. bouwhoogte overige bouwwerken 3 meter;
  - 3. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### 10.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 10.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. het bepaalde in artikel 17 dient in acht te worden genomen;
- b. ten aanzien van de hieronder genoemde functies geldt per functie en voor de functies gezamenlijk een maximaal bruto vloeroppervlak zoals hieronder aangegeven:

Maatschappelijke dienstverlening	27.750 m
----------------------------------	----------

- c. binnen de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – lpg 1' en 'veiligheidszone - lpg 2' zijn geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen toegestaan;
- d. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, dit conform de norm zoals aangegeven in de bij deze regels horende parkeertabel.

### 10.4 Afwijken van de gebruiksregels

- a. In afwijking van het bepaalde in lid 10.3 onder c, kan het bevoegd gezag, nadat de brandweer om advies is gevraagd, een omgevingsvergunning verlenen voor het mogelijk maken van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone - lpg 1" en "veiligheidszone - lpg 2", mits de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden;
- b. In afwijking van het bepaalde in lid 10.3 onder c, kan het bevoegd gezag, nadat de brandweer om advies is gevraagd, een omgevingsvergunning verlenen voor het mogelijk maken van beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone - lpg 2", mits de overschrijding van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico kan worden verantwoord.

## **Artikel 11 Verkeer - 1**

### **11.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. straten en wegen met maximaal 4 rijstroken inclusief (openbare) parkeerplaatsen;
- b. voet- en fietspaden;
- c. kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen

met de daarbij behorende:

- d. lichtmasten;
- e. taluds;
- f. bermen en beplanting en overige groenvoorzieningen;
- g. geluid- en luchtschermen;
- h. waterlopen;
- i. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- j. straatmeubilair;
- k. ondergrondse afvalcontainers;
- l. ondergrondse infrastructuur;
- m. nutsvoorzieningen;
- n. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen.

### **11.2 Bouwregels**

Binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken geen, geen gebouw zijnde worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:

- a. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
- b. bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
- c. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### **11.3 Specifieke gebruiksregels**

Voor de in lid 11.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 17 in acht dient te worden genomen.

## **Artikel 12 Verkeer - 2**

### **12.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met maximaal 10 rijstroken;
- b. voet- en fietspaden

met de daarbij behorende:

- c. lichtmasten;
- d. taluds;
- e. bermen en beplanting en overige groenvoorzieningen ;
- f. geluid- en luchtschermen;
- g. waterlopen;
- h. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- i. straatmeubilair;
- j. ondergrondse afvalcontainers;
- k. ondergrondse infrastructuur;
- l. nutsvoorzieningen;
- m. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen.

### **12.2 Bouwregels**

Binnen het bestemmingsvlak mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:

- a. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
- b. bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
- c. bebouwingsoppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### **12.3 Specifieke gebruiksregels**

Voor de in lid 12.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 17 in acht dient te worden genomen.

## **Artikel 13 Water**

### **13.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water-, waterlopen en waterpartijen;
- b. watergangen;
- c. waterstaatkundige werken.

### **13.2 Bouwregels**

Binnen het bestemmingsvlak mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met inachtneming van de volgende maxima:

- a. bouwhoogte: 3 meter;
- b. maximum bebouwd oppervlak: 10 m<sup>2</sup>.

### **13.3 Specifieke gebruiksregels**

Voor de in lid 13.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 17 in acht dient te worden genomen.

## **Artikel 14 Leiding - Gas**

### **14.1 Bestemmingsomschrijving**

- a. De op de verbeelding voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een ondergrondse hoge druk gastransportleiding met de daarbij horende belemmeringenstrook;
- b. De bestemming Leiding - Gas is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

### **14.2 Bouwregels**

Voor op en onder de in lid 14.1 genoemde gronden gelden de volgende bepalingen:

- a. er mogen ten dienste van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met een maximum bouwhoogte van: 3 meter;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming, mag - met in achtneming van de voor de betrokken bestemming geldende (bouw) regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

### **14.3 Afwijken van de bouwregels**

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in lid 14.2, ten behoeve van het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming, indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leiding-exploitant. Bedoelde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

### **14.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

Werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden mogen uitsluitend ten dienste van de in lid 14.1 genoemde primaire bestemming en de andere aan de gronden toegekende bestemming worden uitgevoerd met inachtneming van de volgende bepalingen:

1. Op en onder de in lid 14.1 genoemde gronden is het verboden, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, de volgende werkzaamheden uit te voeren:
  - a. het aanbrengen van diepgewortelde beplantingen en bomen;
  - b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakte verhardingen;
  - c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
  - d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend het afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
  - e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
  - f. het permanent opslaan van goederen.
2. Het verbod is niet van toepassing op werken en of werkzaamheden:
  - a. die reeds in uitvoering zijn op het moment van het van kracht worden van het plan;
  - b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en de bijbehorende belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming betreffen;
  - c. welke graafwerkzaamheden, als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten, vormen.
3. Een omgevingsvergunning kan worden verleend, indien de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de veiligheid van de leiding en van de bijbehorende belemmeringenstrook.

### **14.5 Nadere eisen**

- a. Het bevoegd gezag kan ter bescherming van de in lid 14.1 genoemde primaire bestemming nadere eisen stellen aan de situering van bouwwerken.
- b. Alvorens een omgevingsvergunning, als bedoeld in de leden 14.3 en 14.4 te verlenen, wint het bevoegd gezag advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

### **Hoofdstuk 3            Algemene regels**

#### **Artikel 15    Anti-dubbelregel**

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.



## **Artikel 16 Algemene bouwregels**

Op en onder in het bestemmingsplan begrepen gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen.

1. Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouw- en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden ten behoeve van stoepen, stoep treden, funderingen, plinten, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,2 meter.
2. Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouw- en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden ten behoeve van gevelaccenten, gevel- en kroonlijsten, pilasters, overstekende daken, erkers, balkons en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,2 meter en deze werken niet lager gelegen zijn dan de tweede bouwlaag.
3. Het is toegestaan de in dit plan aangegeven maximum bouwhoogte te overschrijden ten behoeve van trappenhuizen, liftinstallaties, technische installaties, zonnepanelen en andere bouwwerken ten behoeve duurzame energie, dakterrassen, hekwerken en vergelijkbare bouwwerken, mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 meter en deze worden gebouwd op tenminste 3 meter afstand van de gevellijn.
4. De bouwhoogte mag met maximaal 4 meter worden overschreden ten behoeve van kleine windmolens voor het opwekken van duurzame energie.

## Artikel 17 Algemene gebruiksregels

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 2.1, lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is het verboden gronden te laten gebruiken in strijd met de bestemming.
2. In aanvulling op het bepaalde in artikel 2.1, lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt onder strijdig gebruik in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
  - a. inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D, van het Besluit omgevingsrecht;
  - b. het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van:
    - een telefoneerinrichting of belhuis;
    - automatenhal;
    - prostitutiebedrijf of seksinrichting;
    - geldwisselkantoor;
    - coffeeshop;
    - smartshop;
    - de opslag en/of stalling van kampeermiddelen, voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen en aan hun gebruik onttrokken machines; behoudens gebruik dat strekt tot realisering van de bestemming en gebruik dat voortvloeit uit het normale dagelijkse gebruik en onderhoud dat ingevolge de bestemming is toegestaan.
3. Ten aanzien van de hieronder genoemde functies geldt binnen de bestemmingen 'Bedrijf - 1', 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2' gezamenlijk een maximum bruto vloeroppervlak zoals hieronder is aangegeven:

Horeca	1.900 m <sup>2</sup>
Consumentverzorgende dienstverlening	1.000 m <sup>2</sup>
Maatschappelijke dienstverlening	2.500 m <sup>2</sup>
Zakelijke dienstverlening	200 m <sup>2</sup>

## **Artikel 18 Algemene aanduidingsregels**

### **18.1 geluidzone - industrie**

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie' zijn geen geluidgevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder toegestaan.

## Artikel 19 Algemene afwijkingsregels

- a. Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels omgevingsvergunning voor het afwijken van dit bestemmingsplan kan worden verleend, is het bevoegd gezag bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van dit bestemmingsplan met dien verstande dat:
1. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer dan 2 meter bedraagt;
  2. de maximale bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen maximaal 6 meter mag bedragen en een maximaal brutovloeroppervlak van 25 m<sup>2</sup>;
  3. de in de regels toegestane maximale bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, trapconstructies, vrijstaande muren, geluidswerende en windhinder beperkende voorzieningen, bruggen, duikers en andere waterstaatkundige werken met niet meer dan 1 meter wordt overschreden;
  4. de op de kaart aangegeven bestemmings- of bouwvlakgrenzen met ten hoogste 3 meter mag worden overschreden ten behoeve van balkons, bordessen, galerijen, luifels, buitentrappen, lift- en trappenhuizen en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen.
  5. twee staanplaatsen voor ambulante handel binnen de bestemming Verkeer - 1 zijn toegestaan.
- b. Het bevoegd gezag is bevoegd om in afwijking van het bepaalde in artikel 3.1 en 6.1 een omgevingsvergunning te verlenen voor het gebruik van gronden en gebouwen ten behoeve van de functie horeca II. Daarbij gelden de volgende bepalingen:
1. binnen de bestemmingen mogen maximaal zes vestigingen worden gerealiseerd;
  2. de maximale grootte van een individuele vestiging bedraagt 1.000 m<sup>2</sup> bvo;
  3. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, dit conform de norm zoals aangegeven in de bij deze regels horende parkeertabel.
- c. Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van het bepaalde in artikel 3.3 onder b en artikel 6.3 onder b ten behoeve van de volgende functies:

Functie	Maximale aantal m <sup>2</sup> bvo
Consumentverzorgende-, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening en recreatieve voorzieningen	6.500
Horeca I, III en IV	250

Daarbij gelden de volgende bepalingen:

1. geluid- en luchtgevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder en Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit zijn niet toegestaan;
2. de aanvrager heeft aangetoond dat de functie niet leidt tot onaanvaardbare verkeershinder;
3. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en de functie.

## **Artikel 20 Algemene wijzigingsregels**

1. Het bevoegd gezag kan het bestemmingsplan wijzigen, met dien verstande dat:
  - a. aan de "Staat van Inrichtingen" functies kunnen worden toegevoegd;
  - b. in de "Staat van Inrichtingen" opgenomen functies kunnen worden ingedeeld bij een andere categorie;
  - c. in de "Staat van Inrichtingen" opgenomen functies kunnen worden verwijderd.
2. Het bevoegd gezag kan het bestemmingsplan wijzigen ten behoeve van de realisatie van één bedrijfswoning per bedrijf of kantoor, met dien verstande dat:
  - a. aangetoond wordt dat de bedrijfswoning noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering;
  - b. overige bedrijven niet in hun bedrijfsvoering mogen worden belemmerd;
  - c. de op de verbeelding aangegeven maatvoeringaanduidingen zijn van overeenkomstige toepassing;
  - d. de maximale oppervlakte van de bedrijfswoning bedraagt 200 m<sup>2</sup> bvo.

## **Hoofdstuk 4            Overgangs- en slotregels**

### **Artikel 21    Overgangsrecht**

#### **21.1    Overgangsrecht bouwwerken**

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
  1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig af wijken van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- c. Het gestelde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

#### **21.2    Overgangsrecht gebruik**

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## **Artikel 22 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan Amstel III West.





## **Bijlagen bij regels**

**Bijlage 1    Staat van Inrichtingen Amstel III West**

**Bijlage 2 Parkeertabel**

**Bijlage 3 Raadsvoordracht Mer-beoordeling**