

Amstel III Oost

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Bevoegdheidsverdeling	9
1.3	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Geschiedenis van het plangebied	11
2.2	Ligging en begrenzing	11
2.3	Beschrijving van het plangebied	14
2.4	Geldend planologisch kader	16
Hoofdstuk 3	Beleidskader	18
3.1	Rijksbeleid	18
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Regionaal beleid	22
3.4	Gemeentelijk beleid	25
3.5	Stadsdeelbeleid	33
3.6	Structuurvisie gemeente Ouder Amstel en Visie 2020	35
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	36
4.1	Inleiding	36
4.2	Ruimtelijk-functionele aspecten	36
4.3	Realisatiestrategie	39
4.4	Openbare ruimte en parkeren	40
4.5	Kwaliteitskader	40
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordelings)plicht	42
5.1	Algemeen	42
5.2	Regelgeving	42
5.3	Toets aan de regelgeving	43
5.4	Resultaten m.e.r.-beoordeling	43
5.5	Conclusie	45
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	46
6.1	Verkeer	46
6.2	Parkeren	52
Hoofdstuk 7	Geluid	58
7.1	Algemeen	58
7.2	Regelgeving	58
7.3	Resultaten onderzoeken	61
7.4	Conclusie	64
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	66
8.1	Algemeen	66
8.2	Regelgeving	66
8.3	Resultaten onderzoeken	69
8.4	Conclusie	71
Hoofdstuk 9	Bodem	73

9.1	Algemeen	73
9.2	Regelgeving	73
9.3	Resultaten onderzoeken	73
9.4	Conclusie	76
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	79
10.1	Algemeen	79
10.2	Regelgeving en beleid	79
10.3	Resultaten onderzoeken	80
10.4	Conclusie	81
Hoofdstuk 11	Duurzaamheid	83
11.1	Algemeen	83
11.2	Beleid en regelgeving	83
11.3	Specifiek plan/project	84
11.4	Conclusie	85
Hoofdstuk 12	Externe veiligheid	87
12.1	Algemeen	87
12.2	Regelgeving en beleid	87
12.3	Resultaten onderzoeken	89
12.4	Cumulatie	97
12.5	Advies brandweer	98
12.6	Verantwoording	98
12.7	Conclusie	100
Hoofdstuk 13	Hoogbouwaspecten	102
13.1	Algemeen	102
13.2	Conclusie	102
Hoofdstuk 14	Luchthavenindulingsbesluit	104
14.1	Algemeen	104
14.2	Conclusie	104
Hoofdstuk 15	Milieuhinder bedrijvigheid	105
15.1	Algemeen	105
15.2	Resultaten onderzoeken	105
15.3	Conclusie	106
Hoofdstuk 16	Natuur en Landschap	107
16.1	Algemeen	107
16.2	Regelgeving	107
16.3	Beleid	108
16.4	Resultaten onderzoeken	109
16.5	Conclusie	111
Hoofdstuk 17	Water	113
17.1	Algemeen	113
17.2	Regelgeving	113
17.3	Watertoets	116
17.4	Conclusie	117
Hoofdstuk 18	Juridische planbeschrijving	119
18.1	Algemeen	119
18.2	Planvorm	119

18.3	Artikelgewijze toelichting	119
Hoofdstuk 19	Economische uitvoerbaarheid	125
19.1	Wetgeving Grondexploitatie (Grex)	125
19.2	Het voorliggend plan en de Grex	125
19.3	Voorliggend plan in financieel perspectief	125
19.4	Planschaderisico	126
Hoofdstuk 20	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	127
20.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	127
20.2	Maatschappelijk overleg	127
20.3	Participatie	134
	Bijlagen bij de toelichting	135
Bijlage 1	Raadsbesluit MER-beoordeling en aanmeldingsnotitie	137
Bijlage 2	Verkeersonderzoek	139
Bijlage 3	Parkeerbalansonderzoek	141
Bijlage 4	Geluidsonderzoek	143
Bijlage 5	Aanvullend geluidsonderzoek gevoelige bestemmingen	145
Bijlage 6	Luchtkwaliteitsonderzoek	147
Bijlage 7	Benutting erfpachtrechten lucht en geluid	149
Bijlage 8	Bodemonderzoek	151
Bijlage 9	Archeologie-onderzoek	153
Bijlage 10	Externe veiligheidsrapport transport	155
Bijlage 11	Externe veiligheidsonderzoek LPG	157
Bijlage 12	Milieuzonering bedrijven	159
Bijlage 13	Brandweeradvies	161
Bijlage 14	Natuurtoets	163
Bijlage 15	Spelregels kantorenstrook en openbare ruimte	165
Bijlage 16	Toelichting bestemmingsplan	167
Bijlage 17	parkeertabel	169
Bijlage 18	Nota van Zienswijzen	171
	Regels	173
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	174
Artikel 1	Begrippen	174
Artikel 2	Wijze van meten	180
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	181
Artikel 3	Bedrijf - 1	181
Artikel 4	Bedrijf - 2	182
Artikel 5	Detailhandel	183
Artikel 6	Gemengd	184
Artikel 7	Groen	188
Artikel 8	Verkeer - 1	189
Artikel 9	Verkeer - 2	190

Artikel 10	Verkeer - 3	191
Artikel 11	Water	192
Artikel 12	Wonen	193
Hoofdstuk 3	Algemene regels	194
Artikel 13	Anti-dubbeltelregel	194
Artikel 14	Algemene bouwregels	195
Artikel 15	Algemene gebruiksregels	196
Artikel 16	Algemene afwijkingsregels	197
Artikel 17	Algemene wijzigingsregels	198
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	199
Artikel 18	Overgangsrecht	199
Artikel 19	Slotregel	200
Bijlagen bij de regels		201
Bijlage 1	Staat van inrichtingen	202
Bijlage 2	Regels	203
Bijlage 3	Parkeertabel	204
Bijlage 4	Verbeelding	205

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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

De aanleiding voor de nieuwe bestemmingplannen 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 door te groeien naar een meer gemengd gebied.

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 Strategiebepsluit Amstel III. Dit Strategiebepsluit is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam', waarin de lange termijnvisie voor Amstel III geschetst.

Om deze lange termijnstrategie te verwerkelijken is een uitwerkingsprogramma voor zowel de lange als korte termijn noodzakelijk. Het Strategiebepsluit 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 Strategiebepsluit is opgenomen in paragraaf 3.4.5 van deze plantoelichting, waarin het Strategiebepsluit als relevant vastgesteld ruimtelijk gemeentebepsluit is beschreven.

Dit bestemmingsplan voorziet in een eerste fase van de voor Amstel III Oost gewenste ruimtelijke ontwikkeling om op de langere termijn te transformeren van een monofunctioneel kantorengebied naar een levendig gemengd werk- en woongebied. Dat gebeurt door voor de komende planperiode meer flexibiliteit te bieden en menging van functies mogelijk te maken. Dat dient enerzijds de wens tot vervanging van bestaande kantooruimte en anderzijds de wenselijke doorbreking van de monofunctionaliteit en de verlevendiging van het plangebied.

1.2 Bevoegdheidsverdeling

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

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, de doelstelling en de vertrekpunten voor dit nieuwe bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het, actuele, relevante, ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. Hoofdstuk 4 tot en met 17 beschrijft de diverse omgevingsaspecten, inclusief de resultaten van gedaan onderzoek, die van belang zijn voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze het actuele en gewenste toekomstperspectief juridisch zijn vertaald. Hoofdstuk 19 gaat in op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro).

Tot slot zijn de relevante onderzoeksrapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd. Daarbij kan worden opgemerkt dat het merendeel van de onderzoeken voor beide bestemmingsplannen (Amstel III Oost en West) gezamenlijk zijn uitgevoerd. Dit gelet op de ligging en samenhang van beide plangebieden. De beschrijvingen van de onderzoeken kennen dan ook overlap tussen beide bestemmingsplannen.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Geschiedenis van het plangebied

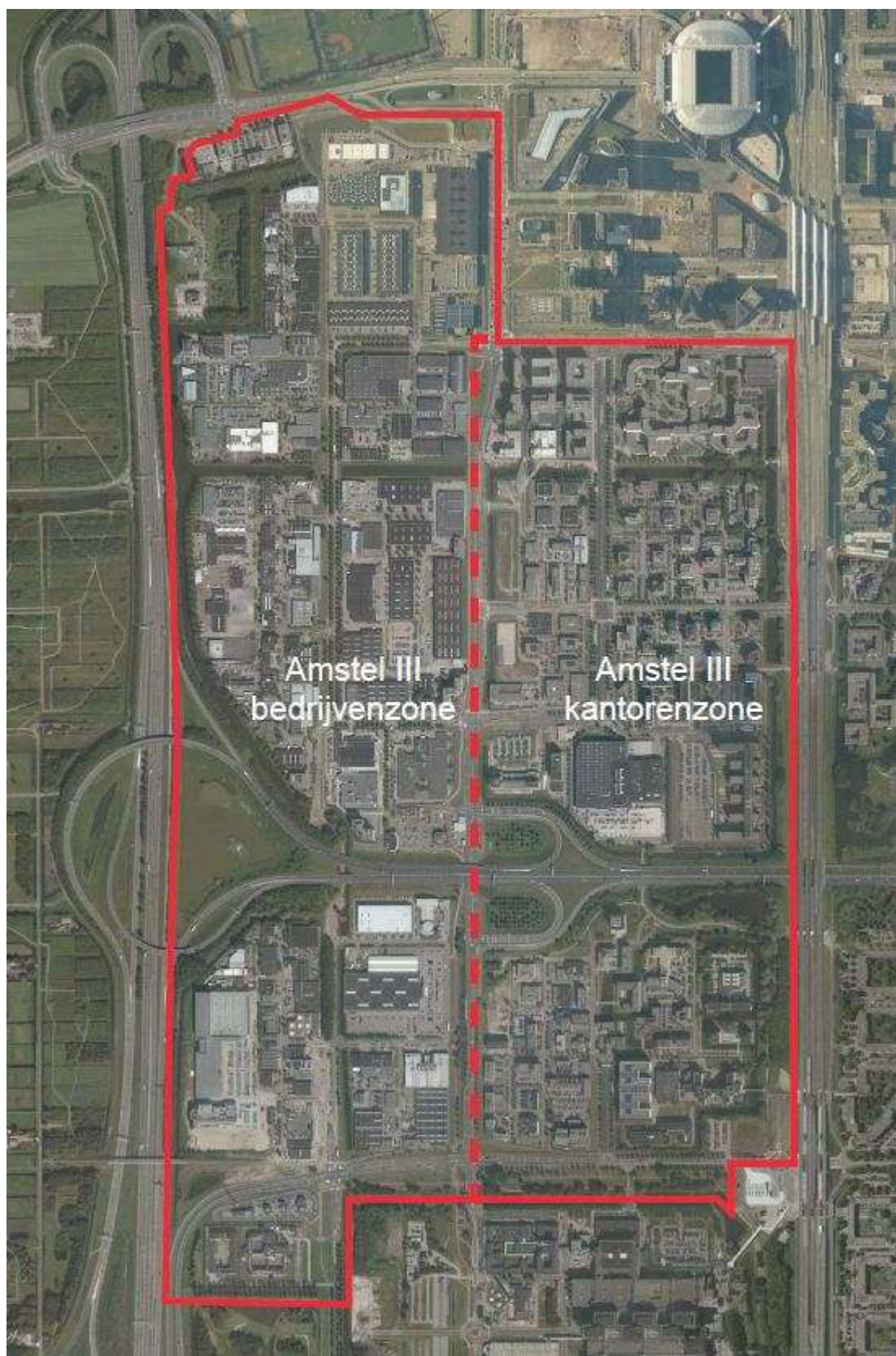
Amstel III is onderdeel van de stadsuitbreiding in de Bijlmermeer. In het gemeentelijk structuurplan van de jaren '60 is de polder van de gemeente Weesperkarspel aangewezen als uitbreidingsgebied voor woningbouw en wordt het deel ten westen van het spoor aangewezen als uitbreidingslocatie voor bedrijven. 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, waar ca. 27.000 mensen werkzaam zijn. 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 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aan bebouwingsprogramma, waarvan 725.000 m² bvo 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 gelegen 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 daarachtergelegen woongebieden van de Bijlmermeer en Gaasperdam aan de oostzijde.

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



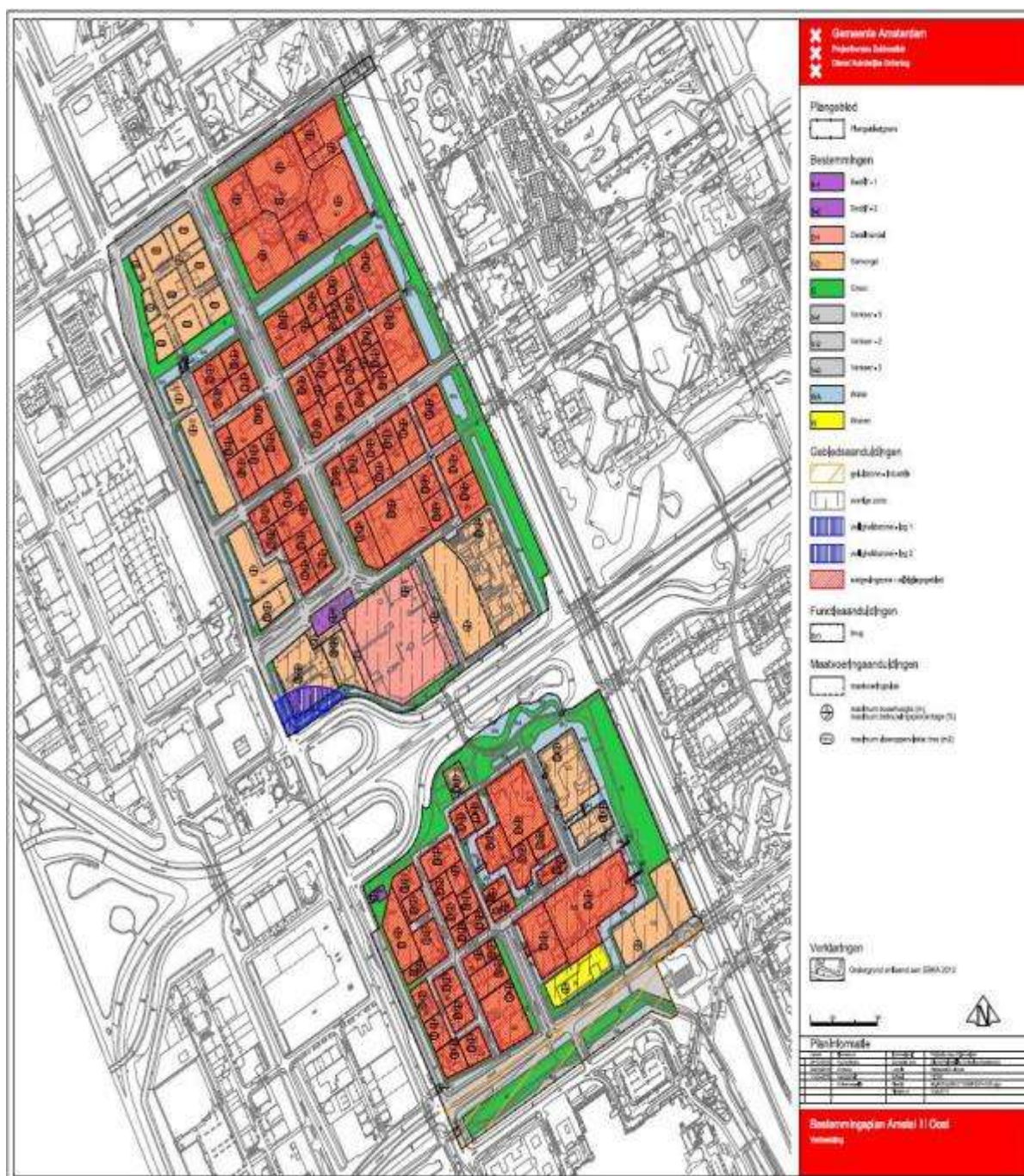
Amstel III Oost (vastgesteld)

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

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan 'Amstel III Oost' wordt als volgt begrensd:

- aan de noordzijde, waar het plangebied grenst aan het plangebied 'ArenAPoort West', door de Hoogoorddreef;
- aan de westzijde, waar het plangebied grenst aan het plangebied Amstel III West, door de Holterbergweg en de in het verlengde daarvan gelegen Muntbergweg;
- aan de zuidzijde, waar het plangebied grenst aan het plangebied 'AMC terrein', door de Meibergdreef en
- aan de oostzijde door het spoor Amsterdam-Utrecht.

Figuur 2: concrete planbegrenzing Amstel III Oost: plankkaart



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 oostelijke deel, het onderhavige plangebied, betreft zijn dat o.a. de locatie voor grootschalige detailhandel (Ikea).

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.

Amstel III Oost (vastgesteld)

Dit eenzijdige gebruik en inrichting zijn 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 steeds ook feitelijk meer zichtbaar is geworden.

In Amstel III Oost staat op dit moment ca. 30% van de bestaande kantoren leeg. De verwachting is dat minimaal 50% van deze leegstand structureel is. Van de 725.000 m² (bvo) gerealiseerde kantoorruimte, staat ca. 200.000 m² (bvo) leeg en de verwachting is dat hiervan zeker 100.000 m² (bvo) in de toekomst niet meer als kantoor in gebruik zal worden genomen. De oorzaken hiervan zijn deels generiek: teveel planaanbod in de regio; concurrentie met andere kantoorlocaties; voorkeur voor nieuwbouw; de introductie van het nieuwe werken en de afname van de beroepsbevolking in het algemeen. Er zijn echter ook locatie specifieke oorzaken voor de leegstand in Amstel III Oost: moderne kantoren willen een stedelijke leefomgeving, met diverse voorzieningen en ruimte om elkaar te ontmoeten, en daarin voorziet Amstel III niet. Op dat punt valt er voor het gebied veel te verbeteren.

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 de auto. 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. 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 Strategiebesluit (1 november 2011), die 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 verwerkelijken is een uitwerkingsprogramma voor zowel de lange als korte termijn noodzakelijk. Het Strategiebesluit 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 Oost nieuwe initiatieven ontwikkeld en deels uitgevoerd voor functies als hotel, kinderdagverblijf, fitness en horeca.

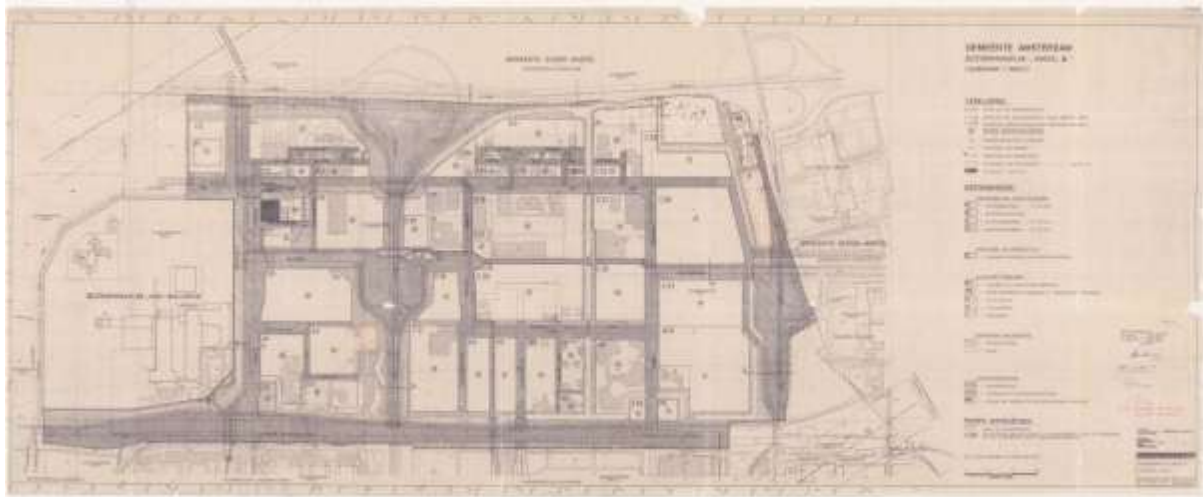
Het nieuwe bestemmingsplan heeft mede tot doel op deze ontwikkeling in te spelen.

Meer hierover in de in het onderstaande beschreven opgave en instrumentarium.

2.4 Geldend planologisch kader

Voor het plangebied Amstel III Oost 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 3: plankaart vigerend bestemmingsplan Amstel III



Binnen het onderhavige plangebied Amstel III Oost, geldt in de oostelijke zone langs het spoor tot aan de Hondsrugweg en de Paasheuvelweg voornamelijk een kantoorbestemming (de zogenaamde A-bestemmingen). Uitzonderingen vormen de grootschalige detailhandelsvestiging Ikea aan de Hullenbergweg net boven de A9 en het pand van de voormalig Mitsubitshi-garage waar nu een hotel in ontwikkeling is aan de Hoogoorddreef in de noordoosthoek van het plangebied, die beide een bedrijfsbestemming hebben (C21, resp. C28). Voor het westelijk deel van het plangebied geldt voornamelijk een bedrijfsbestemming (C - bedrijfsgebouwen).

De systematiek in het geldende bestemmingsplan Amstel III is erop gericht een geleding aan te brengen in bouwhoogte en bebouwingsdichtheid. De bouwhoogtes 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.

In de praktijk heeft het oostelijk deel van Amstel III zich tot een voornamelijk met kantoren gevuld gebied ontwikkeld. De oostelijke zone van Amstel III Oost oostelijk deel herbergt vooral bebouwing die voor 100% met kantoorruimte is gevuld, in de westelijke strook van Amstel III Oost ligt het percentage kantoor in de huidige bebouwing veelal op 70% tegen 30% bedrijfsruimte.

Voor een aantal locaties is in Amstel III Oost in de loop van de planperiode met afzonderlijke ruimtelijke besluiten meegewerkt aan afwijkende bouwhoogtes en bebouwingspercentages. En, met name de laatste jaren, is incidenteel ook meegewerkt aan van kantoor afwijkende functies, zoals: horeca; fitness; een enkel kinderdagverblijf, oogziekenhuis, kerk, diverse voorzieningen en een hotel.

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

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk komen algemene beleidsstukken van Rijk, provincie, regio, gemeente en stadsdeel aan de orde. Specifiek voor dit plangebied relevante beleidsaspecten, worden meer in detail behandeld in de desbetreffende, inhoudelijke hoofdstukken. Daar waar zich dat voordoet wordt naar die hoofdstukken verwezen.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

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

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

Ruimtelijke ordening

Ten aanzien van onze ruimtelijke ordening is in aanvulling op de vorige belangen een specifiek belang genoemd. Gestreefd wordt naar zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen. Ten behoeve van zorgvuldig ruimtegebruik bij stedelijke ontwikkelingen wordt een 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze werkt met de volgende stappen:

- Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen;
- Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
- Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal

ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Naast de ladder voor duurzame verstedelijking is ook een goed en toekomstgericht ontwerp onderdeel van een gedegen afweging in de planvormende fase. Als laatste vraagt een goede ruimtelijke ordening om digitale beschikbaarheid van adequate ruimtelijke informatie.

MIRT-regio's

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 daden. 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. De MIRT-regio's spelen een voorname rol bij de realisatie van de doelen van het Rijk. De bestuurlijke overleggen voor het MIRT vinden twee keer per jaar plaats. Daar bespreken Rijk en regio's per regio de gebiedsagenda en de lopende en potentiële MIRT-projecten.

Via de nieuwe Structuurvisie brengt het Rijk alle beleidsvelden op het gebied van Infrastructuur en Ruimte zo goed mogelijk samen. Het Rijk heeft gekozen voor een meer afstandelijke rol, tenzij het om belangen van nationale aard gaat. Het begrip "nationaal belang" is een arbitrair begrip. Met de inwerkingtreding van de SVIR houdt het Rijk zich bijvoorbeeld niet langer bezig met zogenaamde snelwegpanorama's. En ook het behoud, beheer en versterking van de Nationale Landschappen is niet langer onderdeel van het takenpakket van het Rijk. Daarmee is de aard van het belang van een bepaald onderwerp vooral een (politieke) keuze.

Voorliggende onderwerpen hebben voor het bestemmingsplan geen consequenties.

3.1.2 AMvB Ruimte / Barro

De nationale belangen uit de SVIR worden in de AMvB Ruimte (Barro) juridisch geborgd. Deze AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. 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. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

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

Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan geen consequenties.

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, en;
- 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 m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incourante 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 onderhavig bestemmingsplan wordt binnen de bestaande begrenzing en binnen de uitgegeven planvoorraad de transformatie van een monofunctioneel kantorengedebied naar een multifunctioneel gebied met diverse functies mogelijk gemaakt. Dit om het gebied Amstel III Oost te verlevendigen en te behoeden voor nog meer leegstand in de kantoren. Om het gebied te verlevendigen heeft de gemeente de wens om meer functiemenging in het gebied mogelijk te maken door lichte bedrijvigheid, beperkte, lokale detailhandel, horeca en andere voorzieningen ter ontspanning. 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 Enschede van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van Infrastructuur en Milieu 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 Oost, vanwege de ligging langs en nabij transportenassen A9, het spoor Amsterdam-Utrecht 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 vastgesteld en op 3 november 2010 is deze 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 hoog stedelijke 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 bodem fysieke 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.

Voorliggend bestemmingsplan is niet in strijd met de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

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

Voor de doorwerking van het in de Structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie o.a. de beschikking over deze verordening. Dit is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. In deze planproducten zal 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. In de verordening is hiervoor gebruik gemaakt van het instrument 'onthefing door GS' of - in een enkel geval - 'nadere regels door GS'. 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 Oost wordt uit gegaan van consolidering van de bestaande situatie, waarbinnen door de introductie van nieuwe bestemmingen meer menging kan ontstaan en transformatie van kantoorruimtes kan plaatsvinden. Daarboven wordt nog een geringe marge voor uitbreiding met nieuwe functies (geen kantoor) gegeven voor optimale flexibiliteit bij transformatieplannen en eventuele herinrichting van kavels met meer publieke functies naar de openbare ruimte. Er is geen sprake van grootschalige oppervlakte uitbreiding van het werkgebied of 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 o.a. 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 Oost vanwege de ligging langs en nabij transportenassen A9, het spoor Amsterdam-Utrecht 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. Het versterken 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.

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 "PlaBeKa" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af.

In de Uitvoeringsstrategie PlaBeKa, vastgesteld tijdens de 6e 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 m² aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m² aan structureel leegstaande incourante 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.

3.3.2.2 Regionale woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

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 2010-230 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.

Bestemmingsplan Amstel III Oost richt op een eerste fase van transformatie van het huidige, eenzijdig met kantoren bebouwde gebied naar een gemengd woon-werkgebied. In eerste instantie zal de transformatie zich richten op het introduceren van nieuwe functies ter vervanging van bestaande kantoorruimte, waardoor een meer gemengd en levendiger gebied kan ontstaan. Het bestemmingsplan voorziet daarin door de bestaande kantoorvoorraad te fixeren en in de plaats daarvan nieuwe functies, als horeca, hotels, dienstverlening, sport, cultuur en leisure, flexibel in het gebied toe te laten. Openbare ruimte, groen- en waterstructuren, als ook de langzaam verkeersroutes worden in het bestemmingsplan gerespecteerd en kansen op verbeteringen worden zo goed mogelijk en flexibel gefaciliteerd. Op deze wijze levert dit bestemmingsplan een bijdrage aan de wens tot het beperken van de kantorenvoorraad, het verminderen van leegstand in de bestaande kantoren voorraad en voorziet het in mogelijkheden tot meer menging van functies en een groei naar een beter verblijfsklimaat voor meerdere doelgroepen. Deze eerste fase schept de kansen voor de vervolgfases in de gewenste ontwikkeling voor de langere termijn, waarin ook de introductie van wonen is gewenst: een verdere verkleuring naar een aangenaam gebied voor werken, wonen en recreatie.

Behalve de beleidsthema's kantorenstrategie, transformatie, verbindingen en mobiliteit als hierboven genoemd, zijn andere thema's die Amstel III Oost deelt met die in de Structuurvisie: alternatieve energie voorzieningen (warmte-koude, windenergie) hoogbouw, hoogwaardiger inrichten openbare ruimte, vervoer en mobiliteit. Deze thema's komen meer in detail aan bod in de inhoudelijke hoofdstukken verderop in deze toelichting.

3.4.2 Strategiebesluit Amstel III

Op 1 november 2011 heeft het College het Strategiebesluit Amstel III 'Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk' vastgesteld. Het besluit is op 25 januari 2012 in de Raad besproken. Het Strategiebesluit betreft een verbijzondering/uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040.

In Amstel III staat ca. 30% van de kantoren leeg. De verwachting is dat minimaal 50% van deze leegstand structureel is. Dit betekent dat van de 720.000m² kantoor, ca. 200.000m² leeg staat en dat hiervan zeker 100.000m² in de toekomst niet langer als kantoor in gebruik wordt genomen. Naar schatting zal 95.000 m² in het bestemmingsplan Amstel III -Oost gelegen zijn.

De belangrijkste doelstellingen zijn:

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

De geleidelijke transformatie geschiedt langs de weg van “ruimte voor initiatieven”, waarbij marktpartijen in staat worden gesteld en gestimuleerd andere functies dan kantoren 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 kantorenpark 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 Strategiebesluit is een drietal scenario's onderzocht: “niets doen”; “op korte termijn fors ingrijpen” en “ruimte voor initiatieven”. 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 boekwaardeverliezen. Daartegenover staat dat de gemeente zich inspant 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 voor Amstel III Oost voorziet met dat doel voor ogen in ruimere mogelijkheden om bestaande kantoorfuncties om te zetten naar andere functies als bedrijven en voorzieningen als: horeca, hotels, dienstverlening, onderwijs, sport, cultuur en leisure. 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 verkeerverbindingen.

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

Zoals eerder opgemerkt werken in Amstel III 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. De mogelijkheden voor uitbreiding en menging van functies in het gebied biedt meer diversiteit aan werkgelegenheid voor meer doelgroepen. Een breder scala aan functies en verbetering van openbare ruimte en groene verbindingen dragen bij aan een betere verblijfsomgeving, waar naast werken ook mogelijkheden zijn voor gebruikers om te ontspannen en te recreëren.

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.

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

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is het locatiebeleid opgesteld.

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. 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-woonfuncties (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'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een projectbesluit.

Meer over parkeren is opgenomen in paragraaf 6.6 Parkeren.

3.4.5 Kantorenstrategie Amsterdam

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

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

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

In 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. De bestaande kantorenvoorraad wordt dus wel gehandhaafd, er worden geen kantoren "wegbestemd".

De aantrekkelijkheid voor nieuwe en ook zittende kantoorgebruikers staat in Amstel III behoorlijk onder druk. Niet alleen vanwege de leegstand en de negatieve uitstraling die dit heeft op de rest van het gebied, maar ook vanwege het monofunctionele karakter van het gebied. Een kwaliteitsverbetering van het gebied is noodzakelijk door de leegstand fors terug te dringen, andere functies in te passen en kantoren te moderniseren. Amstel III Oost heeft een goede OV-bereikbaarheid en is in principe geen "slechte" kantorenlocatie, maar vooral een locatie waar de huidige kwaliteit onder de maat is en waar de omvang van de totale kantorenvoorraad te groot is.

Met de visie voor de lange termijn, met een ontwikkeling naar een gemengd werkgebied met in de toekomst ook wonen voor ogen, moet in eerste instantie de kwaliteit van het gebied verbeteren. Gedacht moet worden aan het transformeren van een substantieel deel van de kantorenvoorraad naar andere bestemmingen. En op termijn het slopen van kantoren, die zowel als kantoor niet meer bruikbaar zijn, maar die zich ook niet lenen voor andere bestemmingen, maar die wellicht plaats kunnen maken voor wonen. Herontwikkelen van bestaande kantoren voor welke dat afzettechnisch verantwoord is, wordt niet uitgesloten. Vervangende nieuwbouw is mogelijk in krimpgebieden.

Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk-juridisch kader voor de komende planperiode van tien jaar. In het bestemmingsplan wordt die ontwikkeling vastgelegd die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wenselijk wordt geacht. Zoals ook uit de kantorenstrategie blijkt, is een verdere kantoorontwikkeling op Amstel III niet gewenst, maar moeten strategie en ruimtelijk instrumentarium gericht zijn op bovenomschreven krimp. Het bestemmingsplan voorziet daarin door de bestaande, uitgegeven kantorenvoorraad te bevriezen door de uitgegeven voorraad als maximum volume in de planregeling op te nemen. Door binnen dit gefixeerde volume ruimere mogelijkheden voor andere functies te bieden, wordt voorzien in een flexibele mogelijkheid voor invulling van dit volume. De andere functies die in dit bestemmingsplan als alternatief voor de huidige kantoorfunctie kunnen worden ingezet zijn: bedrijven (in de lichte categorieën 1 en 2) en overige functies als: hotel, horeca, - in beperkte mate - lokale detailhandel, persoonlijke en zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening (voor zover geen gevoelige functies als bedoeld in de wet geluidhinder en het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit), sport en leisure, en cultuur en ontspanning. Bij het voor een langere periode staken van het gebruik als kantoor of na transformatie voor andere functies, kan met toepassing van een wijzigingsfunctie de kantoorfunctie verder worden teruggebracht. Op die wijze kan een gefaseerde verkleuring naar een gemengd gebied gestalte krijgen.

Binnen het plangebied bevinden zich ook bedrijven met kantoorruimte. Conform het beleid worden dergelijke bedrijven niet tot kantoor gerekend als het percentage kantoor binnen deze bedrijven onder de 50 blijft en de kantoorfunctie ten dienste staat aan het ter plaatse gevestigde bedrijf. De aanwezige bedrijven binnen het plangebied hebben een percentage kantoor dat onder de 50 ligt, waarbij de kantoorfunctie ondersteunend is aan het ter plaatse gevestigde bedrijf. Deze bedrijven zijn, en hoeven, niet aangemerkt te worden als kantoor.

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.

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

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 zullen vóór eind 2010 voor 7.200 hotelkamers plannen moeten worden ontwikkeld 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.

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.

Hotelmonitor vierde kwartaal 2011

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 zullen voor 2015 zal 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 Oost deel van uitmaakt, op 813 geplande kamers (de totaal mogelijk te ontwikkelen hotelkamers). In 2012 is het Fletcher A2 hotel, categorie 4, met 120 kamers, 7.250 m2 bvo, opgeleverd.

Concrete en minder concrete hotelontwikkelingen binnen het plangebied zijn:

- een hotelinitiatief op het Atlascomplex aan de Hoogoorddreef, categorie 4, met 140 kamers, 9.000 m2 bvo, geplande realisatie 2014;
- Hostel Agis gebouw, Hogehilweg 22, hostel, categorie +2, met ca. 350 kamers, 14.255 m2 bvo, geplande realisatie onbekend;
- Karspeldreef 8, onbekend, 125 kamers, aantal m2 bvo onbekend, geplande realisatie onbekend;

In de omgeving van het plangebied geplande hotelontwikkelingen zijn:

- Kavel 17 (bij Ziggo Dome), categorie 4, met 280 kamers, 10.745 m2 bvo; realisatie gepland in 2013;
- ArenA Towers, Hoogoorddreef 66-68, categorie 2+4, met 427 kamers, 21.108 m2 bvo, geplande realisatie 2013.

Vergunde dan wel concreet in ontwikkeling zijnde ontwikkelingen worden in dit bestemmingsplan

meegenomen. Van de concrete ontwikkelingen komt de hotelontwikkeling op Atlas ArenA daarvoor in aanmerking. Daarboven wordt in dit bestemmingsplan 33.750 m² bvo aan extra ruimte voor hotelontwikkeling geboden. Deze groeimogelijkheid is met positief advies afgestemd met de stedelijke hotelloods en is aldus in overeenstemming met het Amsterdamse hotelbeleid.

3.4.9 Detailhandelsnota: "Amsterdam Winkelstad: een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015"

Op 23 mei 2012 heeft de Raad van de gemeente Amsterdam een actueel ruimtelijk detailhandelsbeleid voor Amsterdam vastgesteld. De hoofddoelstellingen van het ruimtelijk detailhandelsbeleid voor de periode 2011 - 2015 zijn samengevat:

- het versterken en borgen van het gevarieerde winkelmilieu in Amsterdam en
- het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen.

Deze doelstelling worden verwezenlijkt door onderstaande beleidshoofddijnen:

1. Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden van bijlage 1 van de nota
2. Meer grotere winkelunits in sommige winkelgebieden
3. Uitbreiding winkeloppervlak in sommige gebieden (met name Centrum, Zuid en Zuidoost)
4. Hanteren van 'Nieuw voor oud' principe in sommige gebieden (met name West, Oost, Noord, Nieuw-West en Westpoort)
5. Accommodatieteam als gemeentelijk aanspreekpunt voor retailers
6. Vergroting organisatiegraad van ondernemers
7. Verruiming bestemmingsplannen in sommige gebieden in potentiële stadsstraten
8. Vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden
9. Afhaalpunten ten behoeve van internetverkoop op bedrijventerreinen zijn logistieke bedrijven en geen (verkapte) winkels. Afhaalpunten van internetwinkels kunnen overigens naast hun logistieke functie wel een winkelfunctie vervullen, indien ze gevestigd zijn in bestaande winkelgebieden

Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2010-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel.

Winkelinitiatieven dragen niet altijd tegelijkertijd positief bij aan beide bovengenoemde hoofddoelstellingen. Een winkelinitiatief kan enerzijds een (gewenste) bijdrage leveren aan het onderscheidend winkelmilieu, maar kan anderzijds leiden tot (ongewenste) effecten op de winkelstructuur in de wijk zelf, op aanpalende winkelgebieden binnen het stadsdeel, tussen stadsdelen en/of omliggende gemeenten. Consumenten winkelen immers niet alleen in het eigen stadsdeel of de eigen gemeente.

Om te kunnen bepalen in welke mate een winkelinitiatief bijdraagt aan de doelstellingen van het beleid, is het noodzakelijk een stadsbrede afweging te maken en regie te voeren. In haar regierol wil het College van B&W in de te maken afweging omtrent een nieuw winkelinitiatief worden geadviseerd. Daarom verplicht de Structuurvisie stadsdelen en/of centraalstedelijke projectbureaus in het geval van een winkelinitiatief een advies aan te vragen bij de *Commissie Winkelplanning Amsterdam*. Deze Commissie toetst het initiatief aan (de geest van) het beleid. Een belangrijk onderdeel van een dergelijke toets is het maken van een zorgvuldige stads(deel)brede en/of regionale afweging van de (te verwachten) effecten. Een dergelijke afweging vindt overigens plaats op basis van ruimtelijke aspecten, want uit hoofde van de EU-Dienstenrichtlijn is publiekrechtelijke ordening op basis van economische motieven verboden.

Dit bestemmingsplan maakt binnen bepaalde bandbreedtes, die onder meer zijn bepaald aan de hand van actuele planologisch inzicht en actueel geldend beleid, andere functies mogelijk.

Voor Amstel III Oost is vastgesteld dat onder andere lokaal gerichte detailhandel punten van geringe omvang kunnen bijdragen aan het gewenste voorzieningenpakket. Het gaat om detailhandel voor de kleine boodschap, voor de lokale gebruikers, en niet om voorzieningen die een groter gebied, buiten het plangebied bedienen. Het gewenste volume is afgestemd met de commissie winkelplanning en op basis daarvan afgebakend naar een maximum van 1.000 m² bvo voor het totale plangebied. Om te borgen dat het om kleine, lokale voorzieningen gaat, is in de planregels een maximale vestigingsgrootte opgenomen van 200 m² bvo. Voor het perceel

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 voorzieningen in het werkgebied gekomen, hierdoor is er meer diversiteit in het gebied ontstaan.

In de Structuurvisie wordt onder andere ook gemikt op woningbouw in dit deel van het stadsdeelgebied, namelijk op de knooppunten van openbaar vervoer, zoals in ArenAPoort West (voormalig Centrumgebied Zuidoost) en knooppunt Holendrecht.

Dit bestemmingsplan draagt met de geboden mogelijkheid tot meer functiemenging in het gebied bij aan de in de structuurvisie van het stadsdeel uitgesproken ambitie. Woningbouw om de eerdere omschreven redenen in dit bestemmingsplan niet voorzien. Wel spreekt dit bestemmingsplan zich evenals de structuurvisie van het stadsdeel uit over de wenselijkheid van woningbouw in Amstel III Oost, maar worden concrete ontwikkelingen pas op de langere termijn verwacht. Voor zover zich in de planperiode incidentele woningbouw initiatieven voordoen, zullen deze met een positieve grondhouding in behandeling worden genomen. Geluid is bij woningbouwontwikkeling in dit gebied een belangrijk aandachtspunt. Concrete plannen kunnen maatwerk bieden, waardoor woningbouw in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat mogelijk kan worden gemaakt.

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 kun je bewoners en bezoekers langer vasthouden 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 Oost 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 kantoreng gebied 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 die ruimte kunnen bieden aan vernieuwende horeconconcepten. Deze feestlocaties zijn mogelijk tussen de Lemelerbergweg en de Holterbergweg. Dit vraagt om herbestemming van locaties in dit gebied.

De laatste jaren hebben zich wat horecaondernemingen in het plangebied gevestigd. Op het Atlascomplex heeft zich café/restaurant Absolute Taste zich enige jaren geleden gevestigd en is een hotel in ontwikkeling. Aan de Paasheuvelweg loopt een aanvraag initiatief voor een restaurant.

In het gebied is nog ruimte voor uitbreiding. Het bestemmingsplan voorziet in ruimte voor horeca in de categorieën I, III en IV en past wat dat betreft in de doelstellingen van het horecabeleid.

3.5.3 Verkenning haalbare hotellocaties in Zuidoost

Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuidoost heeft in voorjaar 2008 besloten om zich actief in te zetten om (particuliere) hotelontwikkelingen in Zuidoost te stimuleren. Dit heeft geresulteerd in de "Verkenning haalbare hotellocaties in Zuidoost" die op 29 september 2009 door het dagelijks bestuur is vastgesteld.

Hotels creëren werkgelegenheid, stage- en onderwijsplaatsen. Er worden ook positieve effecten verwacht op het gebied van imagoverbetering van het stadsdeel. Daarnaast bieden hotels de mogelijkheid om de ambitie van het stadsdeel om nieuwe horeca aan te trekken te realiseren. Het Dagelijks Bestuur volgt met dit besluit de Nota Hotelbeleid 2007 – 2010 zoals in december 2007 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Hierin wordt, ter voorkoming van een steeds groeiend tekort aan hotelkamers, aan het college van B&W de opdracht gegeven om inspanningen te verrichten om vóór 2015 circa 9.000 extra hotelkamers te realiseren in Amsterdam. Het stadsdeelbestuur van Amsterdam Zuidoost heeft de ambitie om in geheel Zuidoost (dus inclusief ArenAPoort en Amstel III) minimaal 1.500 hotelkamers extra te realiseren uiterlijk in 2015.

Zoals in paragraaf 3.4.8 beschreven voorziet dit bestemmingsplan in extra mogelijkheden voor hotelontwikkeling, overeenkomstig de door het stadsdeel uitgedragen ambitie.

3.6 Structuurvisie gemeente Ouder Amstel en Visie 2020

Amstel III grenst aan de westelijke 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 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.

Voor Amstel III Oost, richt het bestemmingsplan zich op conservering van de uitgegeven kantorenvoorraad en wordt daarbinnen en voor een geringe marge daarboven ruimte geboden voor andere functies. Het bestemmingsplan voorziet aldus niet in uitbreiding maar vooral in verkleuring. Het programma betreft 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 de conservering van gerealiseerde kantoorruimte, waarbinnen ruimte geboden wordt aan alternatieve functies. Het gaat binnen bepaalde bandbreedtes bepaalde ruimte voor nieuwe functies als horeca, hotels, dienstverlening, geringe, lokaal gerichte detailhandel, sport en recreatie, cultuur en leisure. Daarboven is voor deze nieuwe functies (niet kantoor) binnen dezelfde bandbreedtes een uitbreiding mogelijk binnen een marge van 5 % op het totaal. Sommige functies die veel verkeer kunnen aantrekken zijn in vestigingsomvang en vestigingsaantal beperkt. De ruimtelijke impact van het mengen van functies zal geen negatieve gevolgen hebben voor de omliggende gebieden. Al met al is het zo, dat per saldo ten opzichte van het huidige planologische regime een flink deel van de planologische ruimte (kantoor) wordt weggenomen. Het verkeersonderzoek toont aan dat het nieuwe bestemmingsplan met het bijbehorende programma geen negatieve invloed heeft op de verkeersafwikkeling, noch binnen het plangebied, als buiten het plangebied. Het plan heeft geen invloed op het omliggende wegennet. Ook wat de overige, onderzochte ruimtelijke (milieu)aspecten betreft zijn geen negatieve gevolgen voor de omliggende gebieden te verwachten.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Inleiding

In hoofdstuk 1 is de aanleiding voor dit bestemmingsplan omschreven en de in het vastgestelde strategiebesluit uitgestippelde koers. In hoofdstuk 2 is de doel stellende opgave die daaruit voortkomt voor de gemeente en de rol die dit bestemmingsplan daarin vervult gedefinieerd. In hoofdstuk 3 is de inhoud van het strategiebesluit en vooral de afweging om tot de gekozen koers komen beschreven.

Dit hoofdstuk 4 beschrijft de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de opgave. Keuzes en prioriteiten worden benoemd en onderbouwd. De uitwerking in spel- en bouwregels is opgenomen. Stedenbouwkundige, ruimtelijk-functionele realisatiestrategie en openbare ruimte aspecten worden toegelicht. Ook meer kwalitatieve keuzen waarop gestuurd wordt zijn opgenomen.

4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten

Uitgangspunt

Uitgangspunt binnen dit bestemmingsplan is uitbouw van bestaande, ruimtelijke en functionele kwaliteiten. Het flexibele grid met de bijbehorende, uitstekende ontsluiting van de kavels, de parkachtige campus-beleving (met het Paalbergweggebied als hoogtepunt) en de betekenis van Amstel III als aantrekkelijk werkgebied. Deze kwaliteiten worden gecompleteerd en geoptimaliseerd binnen de nu en in de toekomst geldende, maatschappelijke en economische condities.

Binnen dit bestemmingsplan wordt naast het herbestemmen van de bestaande, uitgegeven kantoorruimtes voor de functies kantoor en lichte bedrijven, een verruiming van functies mogelijk gemaakt. Het gaat om toegevoegde functies als: horeca, in de vorm van hotel, restaurants, cafe's, clubs; beperkte, lokaal gerichte detailhandel; maatschappelijke dienstverlening als religie, onderwijs, kinderdagverblijven; cultuur en ontspanning; zakelijke- en persoonlijke dienstverlening, sport en leisure.

Doel en randvoorwaarden

Deze verruiming dient, als eerder gesteld, twee doelen:

1. het vergroten van de levendigheid, diversiteit en daarmee aantrekkelijkheid van het gebied, vooral voor zittende bedrijven en nieuwkomers en
2. het bieden van alternatief programma voor herontwikkeling van leegstaande kantoorvloeren.

Als leidend principe geldt dat er geen limiet wordt gesteld aan het toevoegen van functies in Amstel III Oost onder een aantal randvoorwaarden:

- in principe moeten de functies de plaats innemen van leegstaande kantoorruimtes: transformatie;
- de toevoeging van de functies moet passen in de verkeersonderzoeken;
- er wordt rekening gehouden met bestaand beleid en afspraken;
- er is sprake van een realistische economische onderbouwing

Met dit principe wordt voortgebouwd op de intenties van het Strategiebesluit Amstel III, maar wordt gemotiveerd meer ruimte aan toevoeging van functies die bijdragen aan de doelen geïntroduceerd.

Met dit principe wordt voortgebouwd op de intenties van het Strategiebesluit Amstel III, maar wordt gemotiveerd meer ruimte aan toevoeging van functies die bijdragen aan de doelen geïntroduceerd.

Verkeersonderzoek

Het wegennet is bestaand en onderzoek toont aan dat het programma zeer fors moet groeien wil er een verschuiving merkbaar zijn op het wegennet. De dienst Verkeer en Vervoer (DIVV) geeft in haar onderzoek naar verkeer en bereikbaarheid aan dat kantoren een hogere ritproductie hebben ten opzichte van andere functies. Er lijkt dus geen probleem vooraf.

Door de toevoeging van een heel groot volume in één keer op één locatie, waardoor er grote bezoekersaantallen kunnen ontstaan op een beperkt moment, kan er op een bepaalde locaties wel verkeersdruk ontstaan. Daarom is ten aanzien van de toe te voegen alternatieve functies een beperking

in de vestigingsgrootte in de planregeling opgenomen. Grotere initiatieven die op grond van de langere termijn visie wel gewenst zijn, zullen alleen via afzonderlijk te doorlopen projectprocedures mogelijk zijn. Specifiek onderzoek op maat, waarbij de bewijslast bij de initiatiefnemer ligt, zal in voorkomende gevallen uitsluitend geven over de haalbaarheid van dit soort ontwikkelingen.

Beleid en afspraken

Uitbreiding van meters kantoorvloer wordt (met uitzondering van een al aangegane verplichting) niet mogelijk gemaakt. Binnen dit bestemmingsplan is dit uitgangspunt geborgd door in de verbeelding (plankaart) per kadastraal kavel het in het erfpachtrecht vastgelegde metrage bvo kantoor als bovengrens van deze functie vast te leggen.

Hoewel de gemeente voorstander is van introductie van wonen in het plangebied en zal meewerken aan het mogelijk maken ervan, zijn voor deze bestemming geen meters opgenomen in dit bestemmingsplan. Er zijn nagenoeg geen concrete initiatieven en onbekend is wanneer en waar zich initiatieven zullen voordoen. Geluid is bij woningbouw een aandachtspunt, vanwege het aan de oostelijke grens van het plangebied gelegen spoor, de rijksweg A9 die het plangebied doorkruist en een aantal geluidgezoneerde wegen die het plangebied doorkruist. Voor veel initiatieven zal maatwerk geleverd moeten worden om tot een aanvaardbaar geluidklimaat te komen. Om die reden wordt woningbouw in dit bestemmingsplan niet rechtstreeks voor grotere plandelen mogelijk gemaakt. Aangezien de woonfunctie op termijn wel gewenst is zal de functie per geval op basis van concrete initiatieven, via afzonderlijke projectprocedures geïntroduceerd kunnen worden.

Overige gevoelige functies voor geluid en luchtkwaliteit, als scholen, bejaardentehuizen en kinderdagverblijven, kunnen alleen daar worden toegestaan waar de relevante regelgeving voor geluid en luchtkwaliteit dat niet belemmert. Voor dit plangebied betekent dit dat in dat deze functies vanwege de vele geluidgezoneerde wegen niet worden toegestaan. Mochten zich concrete, gewenste initiatieven voordoen dan kunnen deze slechts op basis van maatwerk via afzonderlijke procedures tot stand komen. Daarbij kan worden opgemerkt dat er op dit moment al twee vergunningen zijn verleend voor kinderdagverblijven (Hoogoorddreef 15 en Paasheuvelweg 34-h). Deze beide vergunningen zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Uitbreiding van detailhandel wordt zeer beperkt mogelijk gemaakt. Lokaal gerichte detailhandel is mogelijk tot maximaal 1.000 m² bvo, met een maximale vestigingsgrootte van 200 m² bvo, in Amstel III Oost. Op dit moment is er al concrete aanvraag van 200 m² in behandeling voor de Paasheuvelweg 22a. Deze aanvraag wordt opgenomen in het bestemmingsplan en afgetrokken van het saldo van 1.000 m². De binnen de geldende detailhandelsonderzoek vastgelegde, optimale ruimtelijke organisatie van de detailhandel en de instandhouding en versterking hiervan is hier leidend.

Onbeperkt, mits

In de Structuurvisie is binnen Amstel III Oost 20.000 m² bvo ruimte gemaakt voor nieuwe hotelontwikkelingen, waarvan 9.000 m² al is bestemd voor het nieuwe hotel bij Atlas ArenA. Binnen dit bestemmingsplan wordt gekozen voor een verruiming van dit metrage door extra ruimte boven deze al lopende ontwikkelingen te bieden om van kantoor- naar hotel- te transformeren. Daarmee is als maximummetrage 30.000 m² bvo voor horeca V opgenomen.

Voor horeca (in de categorieën I, III en IV) worden geen beperkingen opgenomen, behalve dat de vestigingsgrootte in dit plangebied is beperkt tot een maximum van 500 m² bvo. Horeca categorie II (clubs en uitgaanscentra) zijn uitgesloten, omdat ze een grote verkeersaantrekkende en geluidproductie meebrengen, die de in de verdere toekomst gewenste woonfunctie negatief kan beïnvloeden. Dat neemt niet weg dat enkele vestigingen in het gebied zouden passen, maar erg afhankelijk zijn van de specifieke locatie en eventueel te treffen maatregelen om hinder naar de omgeving te voorkomen. Dat betekent dat individuele initiatieven op basis van losse aanvragen op maat worden getoetst en indien ze wenselijk en aanvaardbaar zijn, via buitenplanse afwijkingsprocedures mogelijk kunnen worden gemaakt.

Voor 'leisurefuncties' geldt dat deze binnen het plangebied wenselijk worden geacht omdat ze de levendigheid kunnen verhogen. Leisure is een containerbegrip waar veel activiteiten onder vallen:

- sport & adventure;
- health & Wellness;
- spel & vermaak;
- kunst & cultuur;
- buitenrecreatie;
- attractie & events;
- eten & drinken;
- verblijfsrecreatie.

Ook deze functies kunnen grote impact hebben op de omgeving. Aan omvang en aantal van deze functies wordt daarom een maximum vestigingsgrootte van 1.000 m² bvo gesteld. Wel geldt voor deze functies (indien daar aanleiding toe is) het eerder genoemde principe dat specifiek onderzoek op maat, waarbij de bewijslast bij de initiatiefnemer ligt, uitsluitend zal geven over de haalbaarheid en wenselijkheid van het specifieke initiatief.

macro-economische context

De macro-economische (economische crisis) en micro-economische situatie (geringe bereidwilligheid tot afboeken boekwaardes leegstaande kantoorvloeren) maken aannemelijk dat grootschalige transformatie en intensivering van bebouwing en programma in het plangebied Amstel III Oost pas op langere termijn op gang komt. Dit is ook het uitgangspunt in de gemeentelijke structuurvisie. Dit is ook reden voor het ruimtelijk consoliderend karakter (waarover verderop in dit hoofdstuk meer) van het plan. Op langere termijn (tot 2040) wordt ruim een verdubbeling van het programmavolume voorzien, waarbij wonen de belangrijkste groeifunctie zal zijn.

ruimtelijk consoliderend

Het onderhavige bestemmingsplan is ruimtelijk consoliderend en voorziet met name in een eerste fase van verdere ontwikkelingen, die pas voor de langere termijn worden voorzien. Komende planperiode heeft herbestemming en herontwikkeling van leegstaande kantoorvloeren en een kwaliteitsslag van de onbebouwde en openbare ruimte prioriteit. In dit bestemmingsplan is dit gegeven in regels en verbeelding vertaald door het bestaande gebouwde volume in de bestemmingen Gemengd de (naar boven afgeronde) bebouwingshoogtes en –percentages per kadastraal kavel vast te leggen. Binnen die volumes blijft een invulling met een mix van kantoor en bedrijfsfuncties mogelijk. Daarnaast kunnen bovengenoemde nieuwe functies worden geïntroduceerd. Daarnaast kunnen ondergeschikte uitbreidingen (tot 10% van het aanwezig aantal m² bvo) waarvan realisatie succesvolle transformatie bevordert, via een binnenplanse wijziging mogelijk worden gemaakt. Spelregelkaart en spelregels en het kwaliteitskader (zie later in dit hoofdstuk) zijn hiervoor de kwalitatieve beoordelingscriteria.

Sloop (en nieuwbouw) wordt niet uitgesloten of onmogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Voor een optimale ruimtelijke invulling van de kavels, dienen nieuwe gebouwen, anders dan nu veelal het geval is, in de voorgevelrooilijn van de bouwvelden te worden gesitueerd. Uitzondering hierop is het (deel)gebied Paalbergweg, waar de kavelgrenzen ook in de toekomst worden gedefinieerd met meanderende singelprofielen: riant gedimensioneerde waterpartijen en grastaluds. Daarmee wordt stukje bij beetje invulling gegeven aan de ruimtelijke visie die leidend is voor het flexibele ontwikkelkader voor de langere termijn.

Kader voor de langere termijn: spelregelkaart en spelregels

Om sturing te houden op de ruimtelijke invulling voor de langere termijn zijn een spelregelkaart en spelregels opgesteld, waarin de ontwikkelmogelijkheden op de bouwvelden en voor de openbare ruimte zijn vastgelegd (zie later in dit hoofdstuk).

Deze kaarten en spelregels hebben geen direct bindend karakter en zijn daarom niet in de planregels vertaald. Ze zijn wel bewust in deze plantoelichting opgenomen om als sturend instrument te kunnen functioneren bij onvoorziene, toekomstige initiatieven, die passen in het gewenste lange termijn beeld, maar die buiten het meer op consolidering gerichte kader van dit bestemmingsplan vallen.

De ruimtelijke visie voor de langere termijn kent een overzichtelijk aantal prioriteiten:

- afmaken/repareren van een overzichtelijk orthogonaal grid voor auto- en langzaam verkeer;

Amstel III Oost (vastgesteld)

- verdichting door in de bouwvelden in het grid méér en hogere bebouwing mogelijk te maken;
- scherper definiëren van overgang openbaar-privé door additionele/vervangende bebouwing in de rooilijnen te plaatsen en hier ook de adressen en entrees te positioneren, waarbij uitzondering geldt voor het (deel)gebied Paalbergweg, waar de kavelgrenzen ook in de toekomst worden gedefinieerd met meanderende singelprofielen: riant gedimensioneerde waterpartijen en grastaluds;
- naast een robuust openbaar netwerk van straten, watersingels en groen van hoge kwaliteit meer verbindingen en kwaliteit op de onbebouwde delen van de bouwvelden uitlokken.

Deze spelregelkaart met bijhorende spelregels bieden een ruim en flexibel ontwikkelkader, maar is daarnaast op een aantal punten (rooilijnen, bebouwingspercentages, bouwhoogtes) kader stellend voor bouwinitiatieven buiten de mogelijkheden van het bestemmingsplan. Aangevuld met een kwaliteitskader op een aantal relevante aspecten (zie verderop in dit hoofdstuk) kunnen ook op dit moment onvoorspelbare initiatieven goed landen.

4.3 Realisatiestrategie

De gemeente voert geen actieve grondpolitiek. Dialoog en een gedeelde visie op wenselijke en haalbare her- en doorontwikkeling is voorwaarde voor het uitlokken van investeringen. Daarbij past geen gemeente die wil overtuigen met een blauwdrukplan, maar een gemeente die ruimte laat voor verdienkansen binnen een kwaliteitssprong.

Het ontwikkelkader schept die mogelijkheid, de gemeente draagt bij door in het in het plangebied verdiende geld voor een belangrijk deel te investeren in een kwaliteitsverbetering in de openbare ruimte.

Meer hierover in hoofdstuk 19 dat ingaat op de economische uitvoerbaarheid.

4.4 Openbare ruimte en parkeren

Het aanbieden van een adequate openbare ruimte is de primaire gemeentelijke verantwoordelijkheid, die om een actieve opstelling vraagt. In woord, verbeelding maar vooral daadkracht. Aangezien de middelen beperkt zijn is een scherpe prioritering noodzakelijk.

De herstart van dit project begint met een bescheiden bruidsschat waar een aantal ingrepen uit betaald worden. Volgende investeringen moeten eerst verdiend worden door erfpacht (meer)opbrengsten bij waarde-creatie tgv intensivering/herbestemming.

De gemeente kiest bij maatregelen in de openbare ruimte voor de volgende prioriteiten:

- verbinden: afmaken grid/netwerk voor auto, fiets en voetgangers. Fysiek door waar mogelijk te herverkavelen of bruggen toe te voegen, netwerk van fietspaden af te maken;
- kansen pakken en potenties verzilveren. De al aanwezige hoofdgroen- en waterstructuur toegankelijk maken en gebruikswaarde geven, verblijfs- en belevingskwaliteit aanzienlijk verbeteren;
- doorgaande wegen (waaronder Holterbergweg en Hoogoorddreef) bevrijden van hun Oost-Europa imago en transformeren naar stedelijke lanen door aanplant van volwassen laanbeplanting;
- stimuleren van een secundair, informeel groen voetgangersnetwerk over de bouwvelden met kwalitatief hoogwaardige groene tuinen i.p.v. parkeerplaatsen.

Parkeren is een sleutelbegrip in het plangebied. Het kunnen bieden van voldoende parkeerplekken blijkt randvoorwaardelijk voor het toekomstig functioneren en de kansrijkheid van herontwikkeling.

In het gebied zijn aanzienlijk meer parkeerplekken ontstaan dan het gemeentelijk locatiebeleid voorschrijft. Deze parkeerplekken worden niet opgeheven; bij toevoeging van nieuwe functies worden daarentegen geen nieuwe parkeerplaatsen toegestaan.

Bij toevoeging van programmavolume wordt aldus ingeteerd op het normatieve overschot.

Buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan wordt met het oog op de langere termijn visie in de spelregelkaart een alternatief geboden door het mogelijk maken en toevoegen van collectieve gebouwde (grootschalige) parkeergarages aan de randen van het gebied. Dit heeft een aantal voordelen:

Alternatief wordt geboden door het mogelijk maken en toevoegen van collectieve gebouwde (grootschalige) parkeergarages aan de randen van het gebied. Dit heeft een aantal voordelen:

- reductie van autobewegingen in het gebied zelf;
- adequate en kansrijke organisatie en exploitatie, dubbelgebruik bij evenementen in stadion ArenA, Ziggo Dome en Heineken Music Hall;
- meer voetgangers in het gebied, leven op straat en kansen voor voorzieningen in plinten.

De spelregels en spelregelkaarten voor de kantorenstrook en openbare ruimte zijn als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Op de parkeersituatie wordt in hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren 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 op- en vastgesteld. Als instrument om onvoorziene en onvoorspelbare (en wellicht op dit moment ook onvoorstelbare) bouwplannen, waarvoor de spelregelkaart kwantitatief geen beperkingen stelt (omdat dat instrument als flexibel en ruimtescheppend is bedoeld), adequaat te begeleiden en goed te laten landen in het plangebied.

Dit kader richt zich slechts op:

- het gebouw in zijn ruimtelijke en functionele context: hierbij is onderscheid te maken in 4 zones binnen het plangebied (de Spoorparkzone en de Molenwetering, Hoofdlanen, secundaire straten en de rijksweg A9) met een uitspraak over de uitstraling 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.

Deze vrije welstand biedt een passende aanvulling voor het voor transformatieprojecten vastgestelde besluit tot welstandsvrij bouwen.

Ontwikkelbelemmeringen worden niet zozeer door fysieke duidelijkheid als wel door programmatische dwangbuizen veroorzaakt, zo blijkt.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordelings)plicht

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, 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.

Hieronder wordt het bestemmingsplan en de daarin mogelijk te maken nieuwe activiteiten getoetst aan de wettelijke criteria.

5.3 Toets aan de 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.

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 m² of meer bevat.

De kantorenstrook beslaat ongeveer 125 hectare en op dit moment is er ongeveer 720.000 m² bruto-oppervlak aan kantoren gebouwd. In het nieuwe bestemmingsplan wordt een volledige transformatie van deze 720.000 m² mogelijk gemaakt. Het gaat daarbij om functies als voorzieningen, horeca en specifiek hotels. Met de mogelijkheid tot omzetting van het volledig aantal m² is het bestemmingsplan 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 her en der nog lichte industrie en het bestemmingsplan biedt ook uitbreidingsruimte. Derhalve is ook bestemmingsplan Amstel III West m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Daarom zijn beide plangebieden integraal beoordeeld.

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.

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 Ouder-Amstel heeft op dit moment geen planvorming in het gebied grenzend aan de westkant van Amstel III wat verkeersaantrekkende werking gaat genereren. De eventuele uitbreiding op het Duivendrechtse Veld kan aantakken op de bestaande infrastructuur.

Voor de gehele Zuidoostlob is/wordt een overkoepelend verkeersonderzoek uitgevoerd. Daarbij is rekening gehouden met de toevoeging van programma van eerder genoemde plannen. Daaruit blijkt dat de aanwezige infrastructuur op en rond eerder genoemde plangebieden toereikend is om de aan- en afvoer van verkeer te verwerken. Per bestemmingsplan zal moeten worden bezien of kan worden voldaan aan de normeringen vanuit de sectorale wetgeving (lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, flora- en fauna, archeologie etc). 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 ander plangebieden niet kan worden voldaan aan de normeringen vanuit luchtkwaliteit en geluidhinder zal deze overschrijding niet veroorzaakt worden door het programma van Amstel III.

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.

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.

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.

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.

Als conclusie kan worden getrokken dat verkeer en bereikbaarheid de belangrijkste punten zijn uit deze m.e.r.-beoordeling. Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat de groei van verkeer door de planvorming nauwelijks afwijkt van de groei van verkeer in de autonome situatie (groei zonder het nieuwe bestemmingsplan). Dit maakt ook dat de conclusie kan worden getrokken dat de bereikbaarheid van de omliggende gebieden door de planvorming niet verder wordt beïnvloed dan al in de autonome situatie het geval zou zijn. Overigens blijkt uit het overkoepelende verkeersonderzoek VVPZOL dat de verkeersinfrastructuur de toevoeging van de ontwikkelingen van de gemeente Ouder-Amstel (Duiwendrechtseveld), ArenAPoortWest en AMC ook aan kan.

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 belangrijke negatieve milieugevolgen heeft voor de plannen zelf én voor de omgeving.

5.5 Conclusie

De Raad heeft op 3 april 2013 besloten dat er geen m.e.r voor het bestemmingsplan Amstel III Oost hoeft te worden opgesteld. 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 wordt gemikt op transformatie van kantoorruimte en bestrijding van leegstand door de uitgeven kantorenvoorraad te bevriezen en daarbinnen en iets daarbovenop veel ruimte te geven voor andere functies. Wonen wordt de eerstvolgende planperiode nog niet voorzien. 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 ontsloten. Binnen het plangebied ligt een van grof naar fijn netwerk van wegen. De relatief geringe groei die de nieuwe bestemmingsplannen mogelijk maken, maakt 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 de plansituatie is de invloed op het verkeer gering en zijn er geen gevolgen voor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van het plangebied, als ook de omliggende gebieden.

In het onderstaande wordt eerst een beschrijving van de huidige verkeerssituatie in Amstel III. 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 Oost 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.

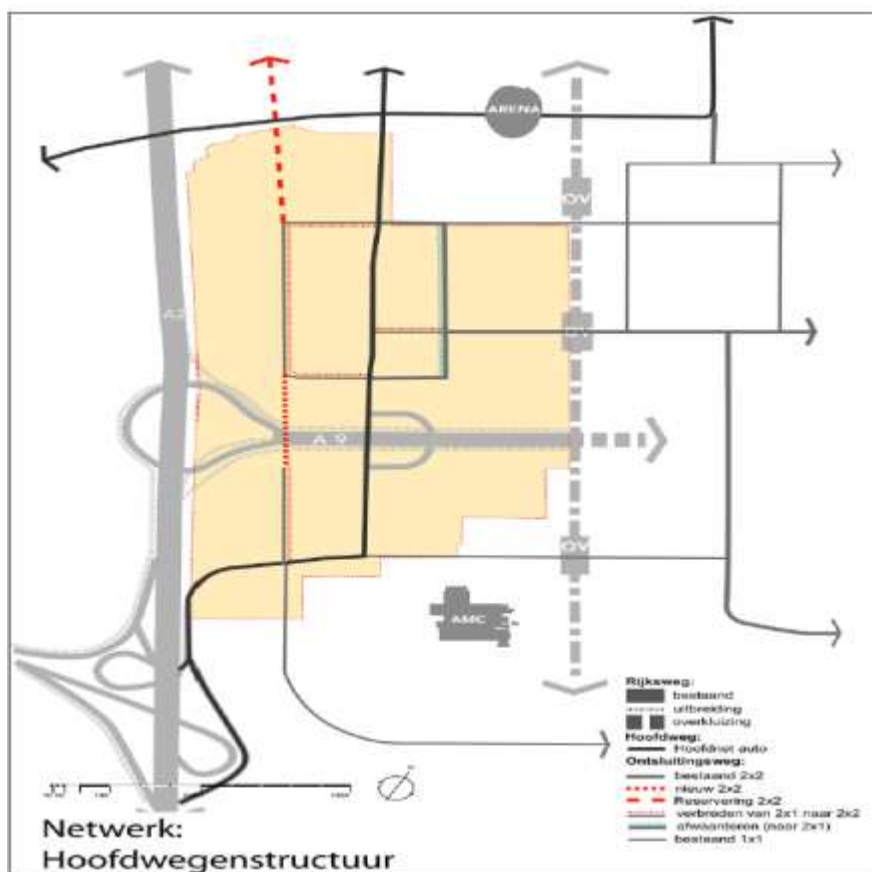
6.1.2.1 Autoverkeer

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 parkeeraantallen 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.

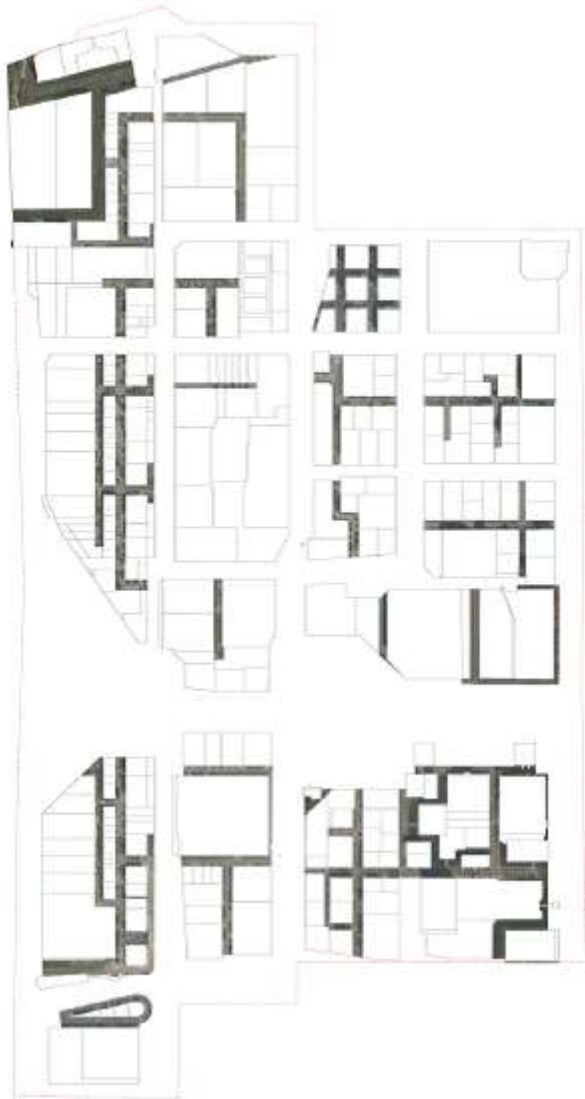
Bovenomschreven situaties doen zich in de autonome ontwikkeling reeds voor, het bestemmingsplan en het daarin voorziene programma heeft hier geen nadelige invloed op. Het sturen op evenementenverkeer ligt meer op het uitvoerend terrein. Vanuit het evenementengebied ArenAPoort West worden maatregelen 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.

Onderstaand de indeling van hoofd- en secundaire structuur.

Figuur 7: Hoofdwegenstructuur



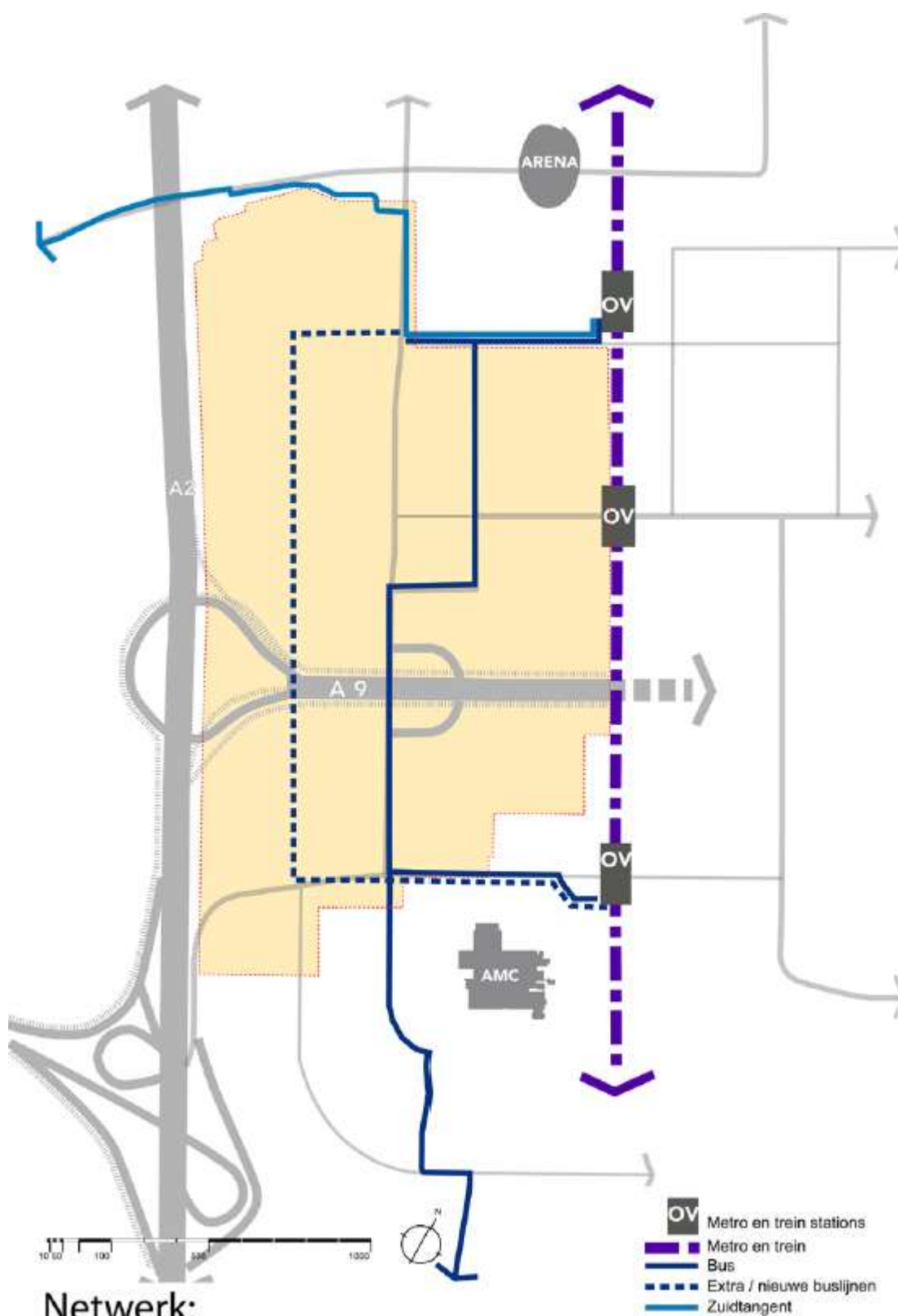
Figuur 8: Secundaire wegenstructuur



6.1.2.2 Openbaar vervoer

Het plangebied Amstel III Oost is goed ontsloten met het openbaar vervoer. De metro- en treinstations Amsterdam Bijlmer ArenA en Holendrecht zijn op een korte afstand gelegen en vanuit het hele plangebied goed te bereiken. Over de Holterbergweg rijden de buslijnen 146 (Amsterdam - Uithoorn), 171 (Amsterdam - Aalsmeer), 175 (Amsterdam - Amsterdam-Bijlmer) en 300 (Amsterdam - Haarlem). Zie voor het openbaar vervoersysteem onderstaande afbeelding.

Figuur 9: Openbaar vervoer netwerk



Netwerk: Openbaar vervoer

6.1.2.3 Langzaam verkeer

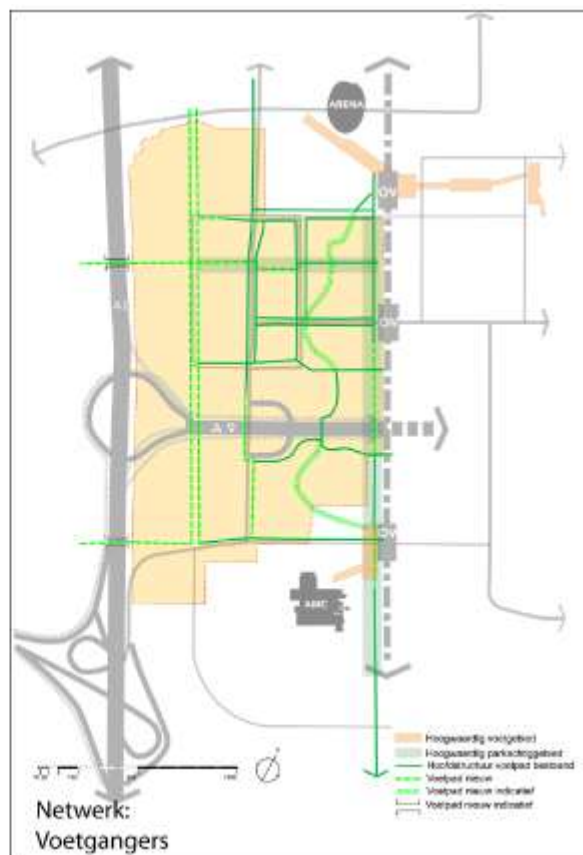
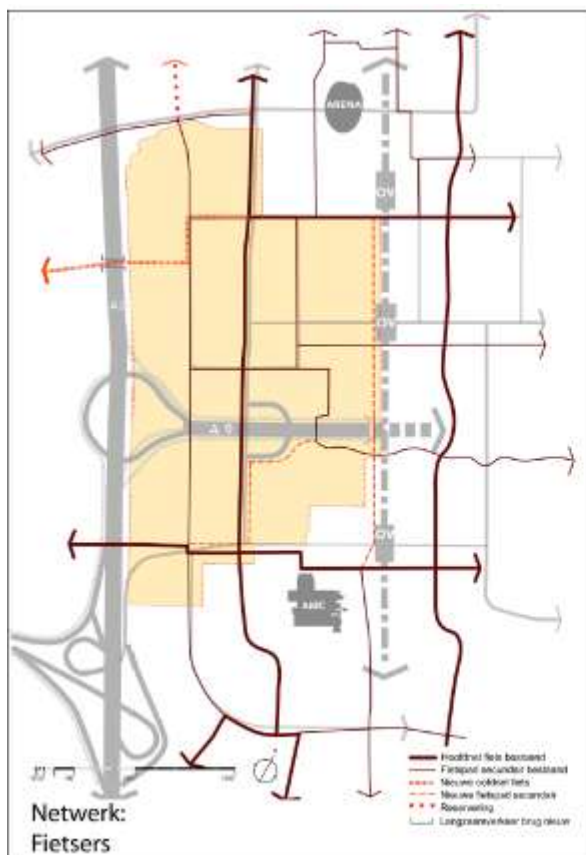
Het fietsnetwerk van Amstel III, inclusief de verbindingen met de omgeving, is redelijk op orde, maar het kan en moet beter. Er wordt voorgesteld een extra noord-zuidgerichte fiets- en voetgangersroute langs de westzijde van het spoortalud te realiseren, welke vanaf station Amsterdam Bijlmer ArenA over 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 Amsterdam 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, pocketparks 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 vrijliggende 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 persé om doorgaande route langs de wetering.

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

Figuren 10 en 11: Fietzers 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 West. Voor Amstel III - Oost zijn de autonome ontwikkeling tot 2023 en de planvariant 2023 als varianten doorgerekend. Voor de planvariant 2023 heeft het programmatisch profiel uit het Strategiebepsluit als basis gediend. Uitgangspunt voor dit programma is: het bevriezen van de bij erfpacht uitgegeven kantoorometers, binnen welk volume verkleuring naar andere functies mogelijk wordt gemaakt en waarboven een kleine marge (5% per maatvoeringsvlak, c.q. uitgegeven kavel) voor extra volume voor andere (niet-kantoor) functies wordt geboden. In vergelijking met het verkeersonderzoek wat is uitgevoerd voor het ontwerpbestemmingsplan heeft voor het verkeersonderzoek nog wel een nadere aanpassing plaats gevonden. In de bedrijvenstrook is geconstateerd dat de beschikbare erfpachtrechten nog niet volledig waren verdisconteerd. De uitkomsten van dit hernieuwde onderzoek zijn qua resultaat vergelijkbaar met het eerder uitgevoerde onderzoek. Op basis van het hernieuwde verkeersonderzoek zijn ook de onderzoeken op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid geactualiseerd.

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan neemt het bouwvolume niet toe, maar vindt wel uitbreiding van gebruiksmogelijkheden plaats. 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.

Als de planvariant wordt vergeleken met het basisjaar 2008 valt op dat de toename in ruimtelijk programma zorgt voor een evenredige groei in aantal ritten. De modaliteit OV neemt het meest toe waardoor de toename in autoverkeer gezien het ruimtelijk programma relatief beperkt blijft. De toename van autoverkeer blijft voor het grootste gedeelte beperkt tot de grotere ontsluitingswegen. De doorstroming op de hoofdinfrastructuur blijft ook in de toekomstige varianten redelijk tot goed en verslechterd nauwelijks ten opzichte van de huidige situatie.

Vanwege de geringe wijzigingen in intensiteiten, wijzigt de verhouding intensiteit-capaciteit (IC-waarde) niet noemenswaardig tussen 2023 autonoom en 2023 plan.

Het verkeersonderzoek Amstel III toont een aantal mogelijke knelpunten in de huidige situatie. Dat is te zien aan de verhoogde I/C verhouding op bepaalde wegvakken. Naar aanleiding hiervan is een kruispuntenanalyse uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat er op twee kruispunten (Holterbergweg/Hoogoorddreef en Muntbergweg/Laarderhoogtweg) daadwerkelijk sprake is van een knelpunt in de doorstroming. De overige knelpunten veroorzaken geen knelpunt voor de doorstroming. 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

Als huidig beleid en regelgeving voor parkeren, 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 worden 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 m². 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) worden 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 zal in beperkte mate in openbaar parkeren worden voorzien. Voor het bestemmingsplan Amstel III Oost wordt voor het noordelijke gedeelte (tot en met Laarderhoogtweg/Hullenbergweg) uitgegaan van de A-locatienormering. Voor het zuidelijke gedeelte wordt uitgegaan van de B-locatienormering. Omdat in dit gebied voorheen nog geen locatiebeleid van toepassing was en er in de huidige situatie een parkeeroverschot 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 (13 juli 2012, Kenmerk: PJZ010/Rta/0032). 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. Voor de ontwikkelingen is aangesloten op het planprogramma dat in het verkeersonderzoek voor beide nieuwe bestemmingsplannen is gehanteerd. 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.

Onderstaand wordt in eerste instantie op de resultaten voor het hele Amstel III gebied ingegaan. Voor Amstel III Oost zijn met name de onderzochte zones met de nummers 331 (deels), 333 en 335 het meest van belang. Deelgebied 330 valt buiten de plangebieden, maar is mede betrokken in verband met overloop in parkeren met het ArenAPoortgebied.

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 (deels) voor het oostelijk deel van Amstel III de A-locatienorm. Hierdoor zal het aanbodoverschot hoger uitkomen dan de hierboven genoemde 5.500 parkeerplaatsen.

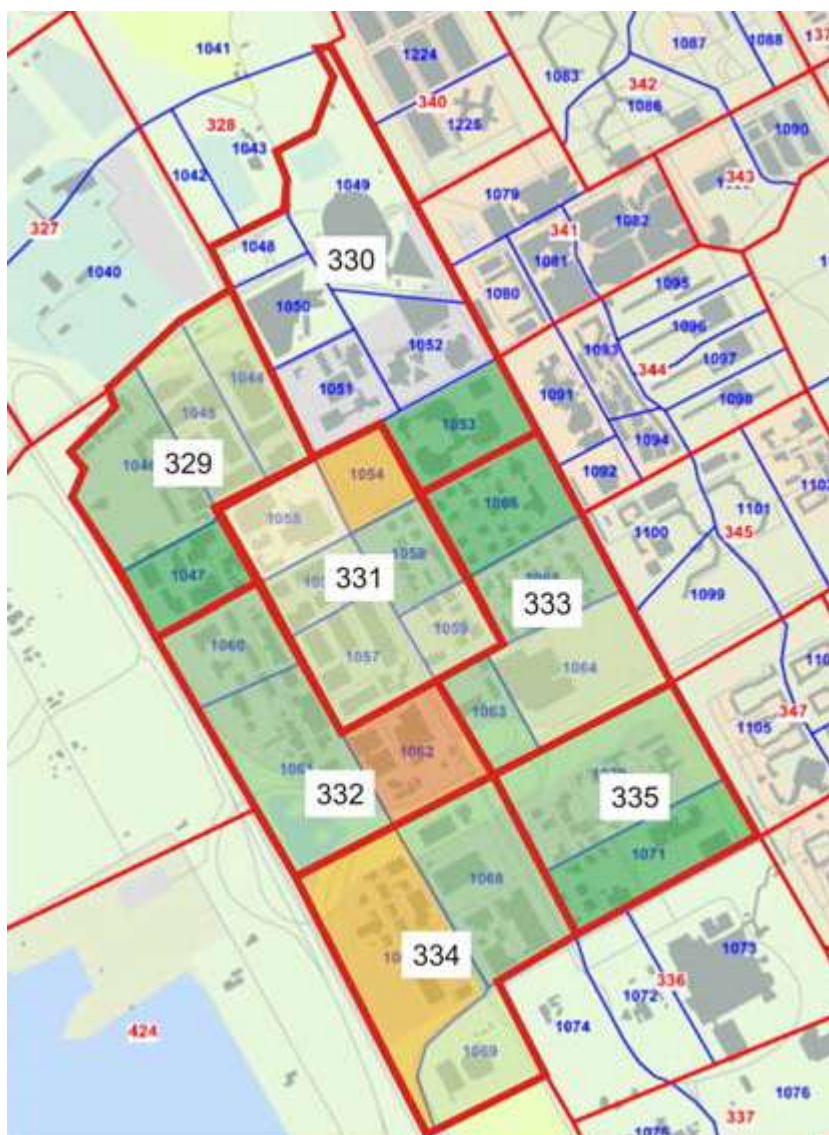
Er zijn wel grote verschillen tussen deelgebieden geconstateerd. De meeste deelgebieden kennen een aanbodoverschot. Dat wordt verklaard uit het feit dat Amstel III voorheen als C-locatie werd gezien, met een ruime parkeernorm. Er is ook een aantal deelgebieden waar een berekend tekort optreedt. Dit zijn 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.

Na ontwikkeling van het programma blijft het beeld van de parkeersituatie in 2020 gelijk aan de huidige situatie. De realisatie van voorzieningen is een goede aanvulling op het huidige programma, aangezien de parkeervraag van deze functies op andere momenten optreden.

Goudappel Coffeng is uitgegaan van de volgende parkeernormering:

functie	parkeernormering	opmerking
kantoren en bedrijven	0,8 per 100m ² 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 ² bvo	
auto showrooms	0,8 per 100m ² bvo	
horeca	4,0 per 100m ² bvo	
onderwijs	5,0 per 100m ² bvo	aanname één leslokaal is 100 m ²
Ikea	5,5 per 100m ² bvo	afgeweken van parkeernormering; Ikea is een grote trekker; gehanteerd kencijfer is min CROW uit rest bebouwde kom
bouwmarkt	2,2 per 100m ² bvo	
wonen	1,6 per 100m ² bvo	1,2 parkeerplaatsen per woning, aanname gemiddeld 75 m ² per woning
hotel	1,0 per 100 m ² bvo	aanname één kamer is 50 m ² bvo
voorzieningen	1,33 per 100 m ² bvo	voorzieningen is een verzamelbegrip; in deze berekening wordt uitgegaan van de algemene richtlijn van het stadsdeel van 1 parkeerplaats per 75 m ² bvo; in de huidige situatie vallen hier onder andere een kerk en een benzinestation onder

Figuur 12: Huidige parkeersituatie

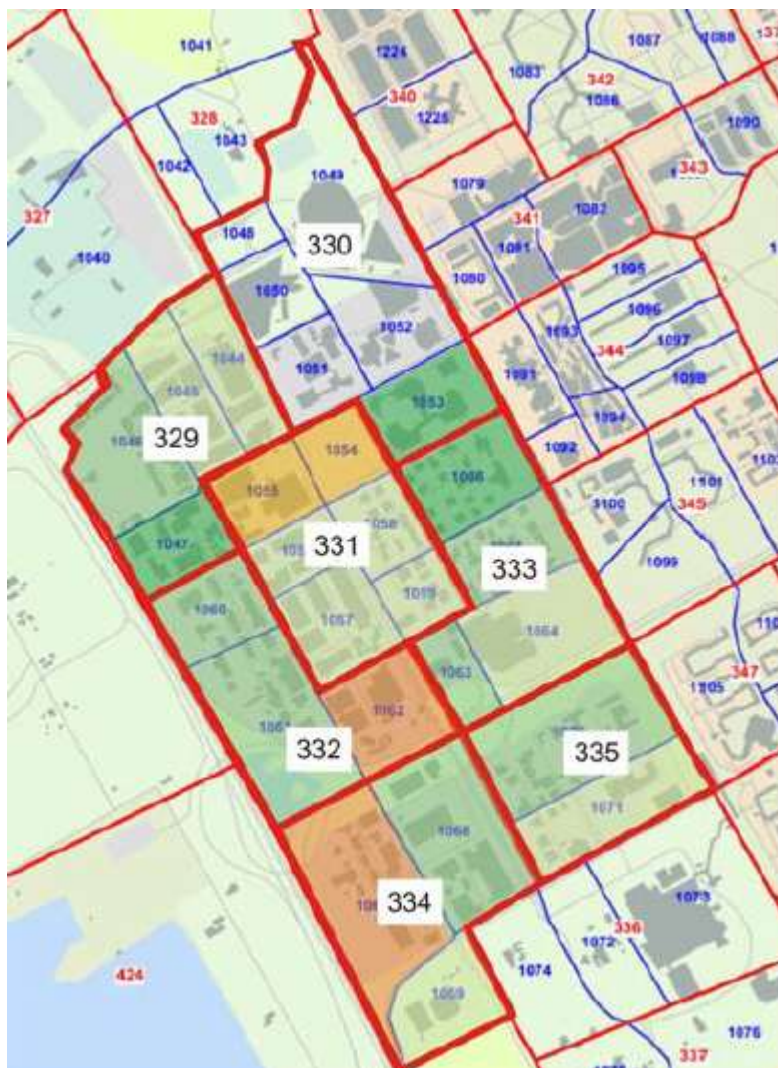


De groene zones kennen een aanbodoverschot aan parkeerplaatsen, de gele zones zijn in evenwicht, de rode zones kennen een aanbodtekort. Dit vertaalt zich in onderstaande tabel.

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
totaal	13.278	18.859	5.581

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



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
totaal	14.865	18.859	3.994

Met de ontwikkeling van het programma tot 2020 wordt in Amstel III Oost de uitgegeven kantorenvorraad bevroren, waarvoor nieuwe functies als lichte bedrijven (categorie 1 en 2), hotels, horeca, dienstverlening (beperkt lokale detailhandel, en (beperkt) cultuur, sport en leisure voor in de plaats kunnen komen en beperkt daarbovenop kunnen worden toegevoegd.

Voor dit plangebied geldt dat ook in 2020 er in relatie tot de actuele parkeernorm een overschot aan parkeerruimte beschikbaar is. Dat geldt ook voor de situatie waarin rekening is gehouden met een overloop van parkeren uit het ArenAPoort West gebied.

In 2020 zijn in Amstel III als geheel 3.994 parkeerplaatsen meer beschikbaar dan volgens de parkeernormering nodig is.

Voor het bestemmingsplan Amstel III Oost betekent dit concreet dat in alle zones na realisering van het programma er nog steeds een aanbodoverschot van 1.765 parkeerplaatsen is. Zone 331 is deels in het bestemmingsplan Amstel III West en deels in bestemmingsplan Amstel III Oost gelegen. Van de zone 331 zijn drie deelzones in voorliggend bestemmingsplan gelegen (1054,1058 en 1059). Van deze drie deelzones heeft alleen deelzone 1054 een berekend tekort van 74 parkeerplaatsen. Het totale overschot van deze drie deelzones is 1.022 parkeerplaatsen. Overall kan de conclusie worden getrokken dat het bestemmingsplan ook na realisering van het programma met een aanbodoverschot van 1.765 parkeerplaatsen in alle deelzones over voldoende parkeercapaciteit beschikt.

Verdeeld naar de verschillende momenten naar werkdagmiddag, werkdagavond en zaterdagmiddag, is het beeld niet anders. In de huidige situatie, als ook in de toekomstige situatie en in de situatie dat het gebied als overloopgebied voor parkeren vanuit ArenAPoort West wordt gebruikt, is er naar de norm voldoende parkeergelegenheid.

6.2.3 Conclusie parkeerb balansonderzoek

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.

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 luchtvaartterreinen.

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

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 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55 <i>art. 106 d, lid 1 Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 2 Wgh</i>
Onderwijsgebouwen ^a	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	53 <i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i>	68 <i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>

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

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van Swung-1 is het aanpassen van de regeling geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen.

Het vervolg op Swung-1 is Swung-2 die betrekking zal op de geluidhinder 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 hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

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. (Rapport met kenmerk M+P.OGA.12.01.1, d.d. 3 augustus 2012). Zoals aangegeven heeft ook op het gebied van lucht en geluid een actualisatie van de onderzoeken plaats gevonden (M+P,OGA.12.01A.01/EOI, 3 mei 2013).

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 de 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. Woningbouw is dan ook niet in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. 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.

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 spuiventilatie) 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 Oost betekent het bovenstaande dat geluidgevoelige functies niet bij recht kunnen worden toegestaan. Aangezien er ook geen concrete woningbouwinitiatieven zijn, en het initiatief vanuit de markt moet komen, is ervoor gekozen in het bestemmingsplan geen mogelijkheden voor woningbouw bij recht op te nemen, noch voor andere geluidgevoelige functies.

Gelet op de wenselijkheid van de woon- en andere geluidgevoelige functies heeft M+P een nader akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (M+P.OGA.12.01.4) . Het betreft locaties waar transformatie naar gevoelige bestemmingen of nieuwbouw daarvan in redelijkheid mogelijk is. Deze locaties volgen uit het vooronderzoek (M+P.OGA.12.01.1, d.d. 3 augustus 2012). Voor deze locaties worden gedetailleerder berekeningen uitgevoerd. Naast de hoogte van de geluidsbelasting zijn de mogelijk te treffen maatregelen beschouwd om de geluidsbelasting waar nodig te beperken. Uit dit onderzoek komen de volgende gebieden naar voren waar eventuele woningbouw- en andere geluid gevoelige functies zouden kunnen worden gerealiseerd. Daarbij zal nog wel een procedure hogere waarde dienen te worden gevoerd. Voor een dergelijk onderzoek is ook bouwkundig akoestisch onderzoek op gebouwniveau noodzakelijk. Op basis van dit onderzoek is het dus nog niet mogelijk om wonen bij recht toe te staan. Wel geeft het onderzoek genoeg indicatie om een wijzigingsbevoegdheid naar wonen op te nemen. Met inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet is ook de Wgh gewijzigd,

het voeren van een hogere waardeprocedure is daarbij verschoven naar een wijzigings- of uitwerkingsplan. Onderstaande afbeeldingen geven, in oranje, de gebieden aan waar een wijzigingsbevoegdheid naar wonen is op genomen:



Aangezien deze functies wel gewenst zijn in het plangebied, kunnen afzonderlijke initiatieven die vanuit de markt tot stand komen, waarbij d.m.v. maatwerk kan worden aangetoond dat een aanvaardbaar geluidklimaat kan worden bewerkstelligd, met toepassing van afzonderlijke projectbesluiten worden gefaciliteerd. Het onderhavige geluidonderzoek levert de basisinformatie voor een eerste globale beoordeling waar deze initiatieven het meest kansrijk zijn.

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 Bedrijvigheid). In dit bestemmingsplan is in verband met het gewenste accent op de bestaande bedrijvigheid, niet bij recht 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.

Dit levert in Amstel III Oost (langs de Holterbergweg/Meibergdreef) een licht verhoogde geluidsbelasting op bij de geplande nieuwe of te transformeren geluidsgevoelige locaties. Omdat het wegverkeerslawaaï hier leidend is, leidt dit niet tot extra beperkingen die vanuit het bestemmingsplan moeten worden opgelegd. 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.

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.

7.4 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanuit de bronnen weg- en railverkeer belemmeringen oplegt ten aanzien van geluidgevoelige functies in het plangebied Amstel III Oost. De aanwezige geluidbelasting afkomstig van de gevestigde bedrijven in Amstel III West gaat op in de geluidbelasting die al wordt veroorzaakt door het wegverkeer en is in die zin niet beperkend voor de ontwikkeling in Amstel III Oost. Vanwege de hoge geluidbelasting is in ieder geval ontheffing hogere waarden noodzakelijk en zijn in veel gevallen meerdere dove gevels noodzakelijk. Het verkrijgen van ontheffing hogere grenswaarden of ontheffing van het Amsterdams geluidbeleid, vergt nader onderzoek en maatwerk per concreet geval. Aangezien wooninitiatieven vanuit de markt moeten komen en nu geen concrete plannen bekend zijn, is geen woonfunctie in bestemmingsplan Amstel III Oost opgenomen. Andere geluidgevoelige functies zijn om dezelfde reden niet toegestaan. Dat neemt niet weg dat het niet onmogelijk is om geluidgevoelige functies in het plangebied te realiseren. Afzonderlijke aanvragen kunnen buiten het bestemmingsplan om gefaciliteerd worden, mist d.m.v. nader onderzoek en maatwerk aangetoond kan worden dat een aanvaardbaar geluid- en leefklimaat kan worden bereikt. De locaties waar geluidgevoelige functies kansrijk zijn nader in beeld gebracht en zijn onder een wijzigingsbevoegdheid gebracht.

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 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".

Op basis van de programmatische aanpak zijn per 1 augustus 2009 de Wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) en 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 vastgesteld 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.

Tabel 1 bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

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

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) 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 $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

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.

Tabel 2 Grenswaarden maatgevende stoffen vanaf 1 augustus 2009 in agglomeratie Amsterdam/Haarlem

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig tot
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	$60 \mu\text{g}/\text{m}^3$	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	$300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	$48 \mu\text{g}/\text{m}^3$	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	$75 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$)	jaargemiddelde concentratie	$25 \mu\text{g}/\text{m}^3$	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 (RAL)

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (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 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 (luchtkwaliteitseisen)

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 (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een 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

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; PM₁₀) en/of voor stikstofdioxide (NO₂). 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 nadere regeling van het landelijk Besluit.

Uitgangspunten van de Richtlijn 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.

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. I.h.a. 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. (Rapport kenmerk M+P OGA 12.01.2 d.d. 15 augustus 2012). Zoals aangegeven heeft ook op het gebied van lucht en geluid een actualisatie van de onderzoeken plaats gevonden (M+P, OGA.12.01A.01/EOI, 3 mei 2013)

Het onderzoek heeft zich voor de effecten van het programma op de luchtkwaliteit gebaseerd op de aangeleverde verkeersgegevens in het verkeersrapport van DIVV (zie hoofdstuk Verkeer).

De luchtkwaliteit is bepaald voor 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 (PM10) en stikstofdioxide (NO2) treden op aan de Burgemeester Stramanweg in 2012. Uit de berekening blijkt dat in 2012 aan de (tijdelijke) grenswaarde voor NO2 wordt voldaan. In 2015 en 2020 wordt voldaan aan de grenswaarde voor NO2. Ook vanwege PM10 wordt in 2012, 2015 en 2020 voldaan aan de grenswaarden. Verwacht wordt dat de concentraties na 2020 en verder zullen afnemen vanwege strengere emissienormen en bijgestelde achtergrondconcentraties.

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

Wel leggen de zones langs de rijkswegen A2 en A9, als ook van de stedelijke wegen, zoals de Muntbergweg, Burgemeester Stramanweg, Hoogoordreef, Karspeldreef, Paasheuvelweg en Meibergdreef, beperkingen op tengevolge van het bepaalde in het landelijk Besluit – en Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit. Vestiging van gevoelige functies is binnen de zones langs de rijkswegen niet mogelijk zonder dat d.m.v. 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.

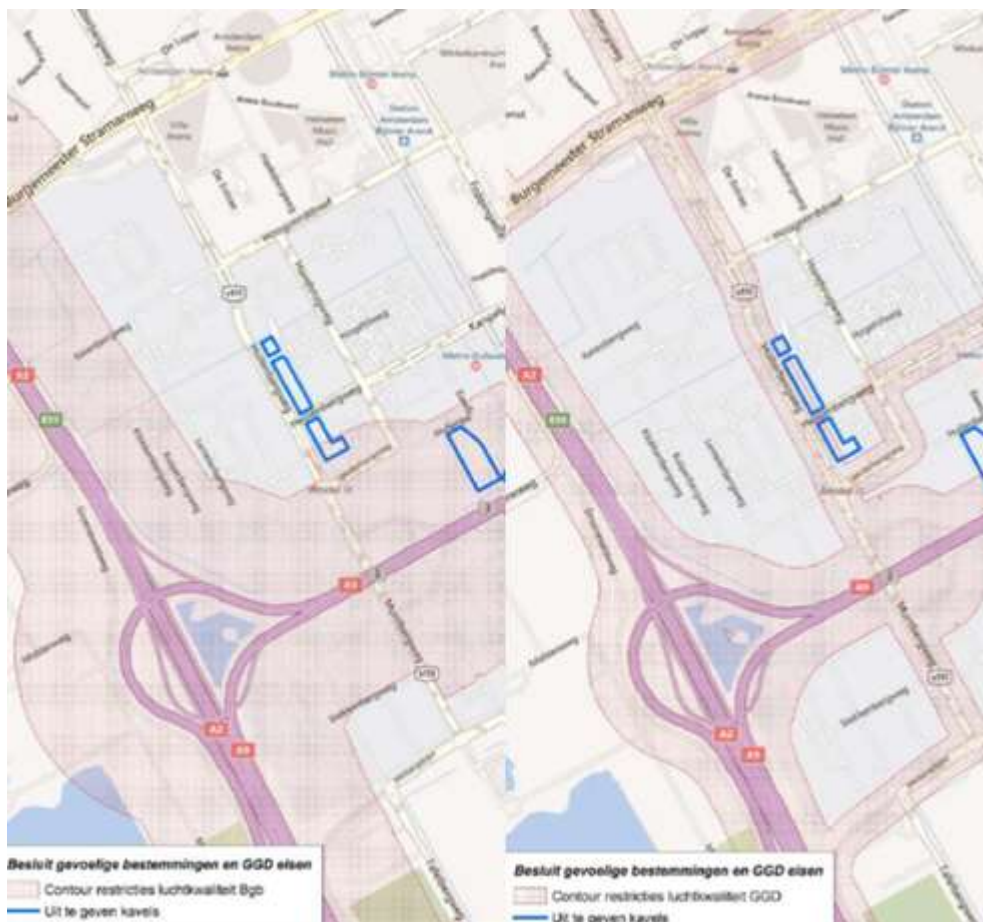
Transformatiebeleid

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 m van een Rijksweg of 50 m 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 (in dit geval alleen die van rijkswegen, er bevinden zich geen provinciale wegen in de plangebieden). Figuur 15 toont de zones ingeval van versoepeld beleid, met een smallere zone langs de rijkswegen (100 m) en de 50 m langs drukke stedelijke wegen (met > 10.000 mvt per etmaal). De in figuur 15 getoonde zones langs de stedelijke wegen komen overeen met de zones conform de Amsterdamse Richtlijn die voor rijkswegen een zone van 300 m voorschrijft en voor stedelijke wegen 50 m.

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 planregeling voor zowel Amstel III Oost als Amstel III West is hiermee rekening gehouden, door gevoelige bestemmingen vanwege luchtkwaliteit en vanwege geluid, uit te sluiten. Wel is er in voorliggend bestemmingsplan op kansrijke locaties een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van lucht- en geluidgevoelige functies.

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.

Indien het bestemmingsplan alleen de bestaande situatie vastlegt en voor deze bestaande functies in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem is uitgevoerd, is bodemonderzoek voor deze bestaande situaties in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele sloop-nieuwbouw, 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 een Nota bodembeheer opgesteld. Deze is op 4 april 2012 vastgesteld.

9.3 Resultaten onderzoeken

De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB) heeft in april 2011 een archiefonderzoek voor Amstel III uitgevoerd. Uit het onderzoek (Rapport DMB/april 2011, nr. AM0363/15441/ O05) komt naar voren dat bepaalde gedeelten van het bestemmingsplangebied verdacht zijn, wat te maken heeft met de volgende omstandigheden.

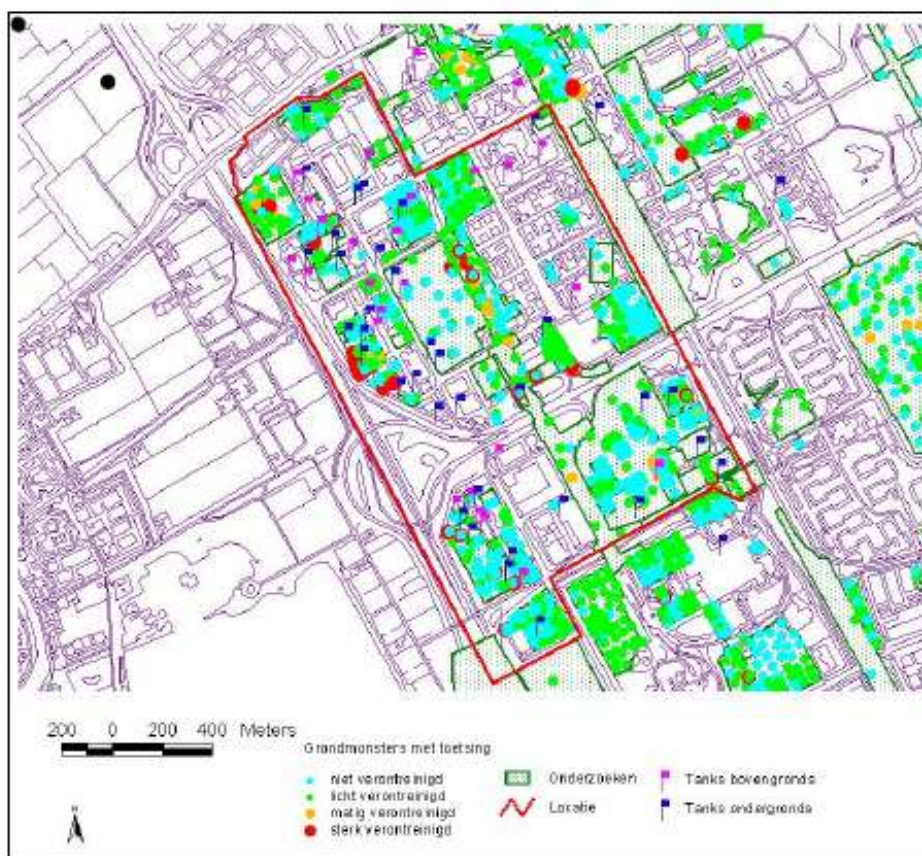
(Ondergrondse) tanks

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: overzichtstekening bodemsituatie en verontreinigingsgraad

Bijlage

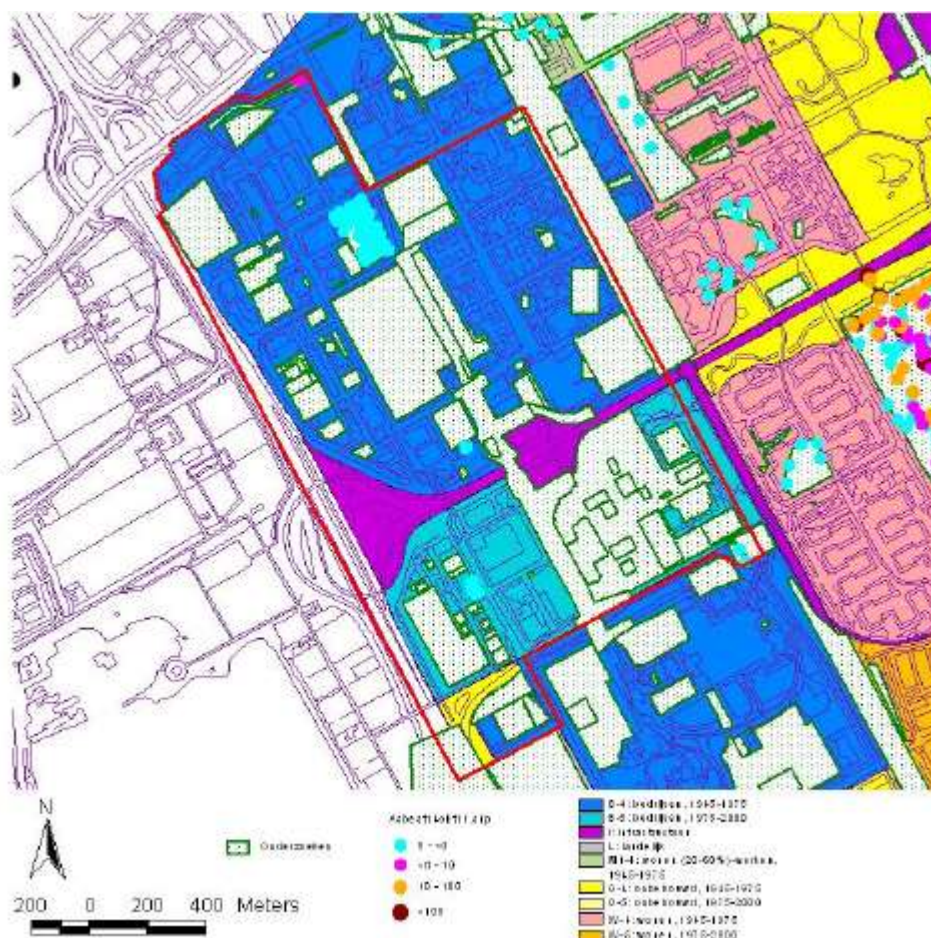
Overzichtstekening met tanks en verontreinigingstoestand



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.

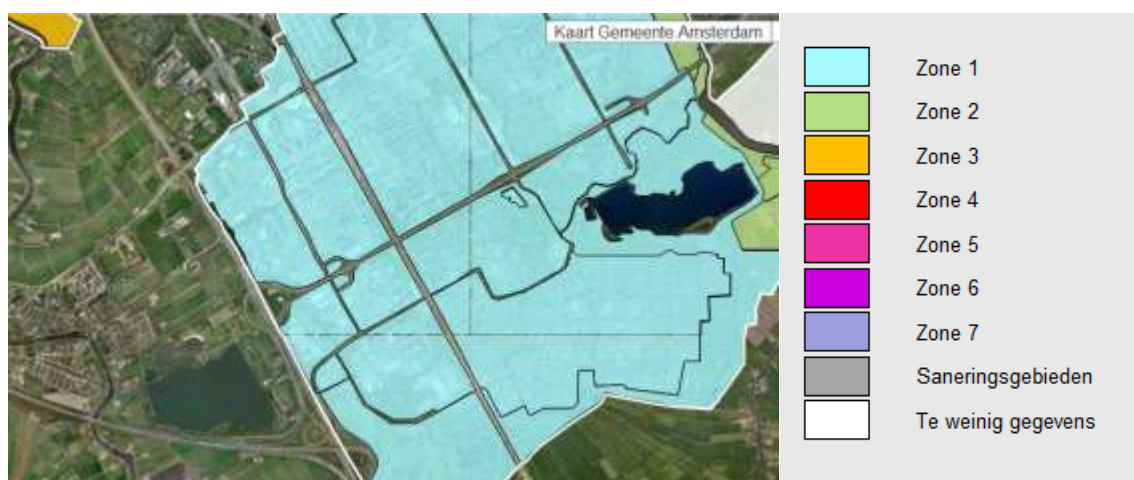
Figuur 17: overzichtstekening gebruik en asbestonderzoeken



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: Bodemkaart “dempingen en ophogingen in Amsterdam”

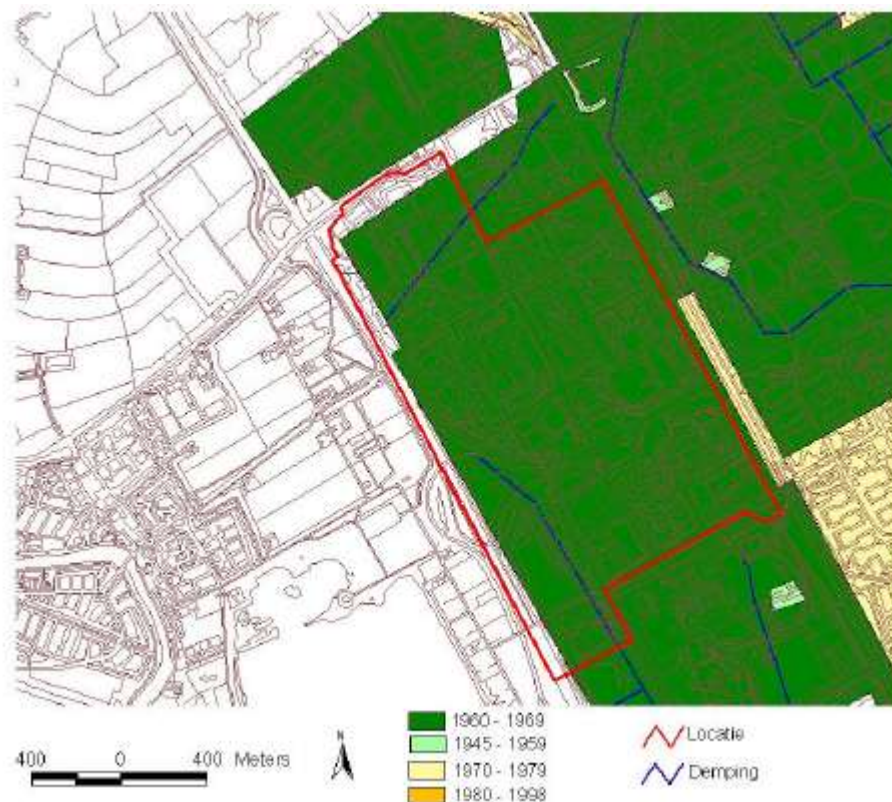


Op de bodemkaart staan geen dempingen aangegeven in het plangebied of in de nabije omgeving daarvan.

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: 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 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. Bodem staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is 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 en beleid

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.

10.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 1 januari 2012 is het Wijzigingsbesluit Besluit ruimtelijke ordening, enz. (modernisering monumentenzorg) in werking getreden, met wijzigingen van het Besluit ruimtelijke ordening, het Besluit omgevingsrecht en het Besluit archeologische monumentenzorg in verband met de modernisering van de monumentenzorg en enkele technische aanpassingen

Daarin zijn de volgende veranderingen opgenomen:

- de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten is vervallen;
- de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen is vervallen;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten is vereenvoudigd;
- er is een subsidieregeling opgenomen 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.

Een nieuw vergunningvrij regime is opgenomen in het Bor (Besluit omgevingsrecht) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). En artikel 3.1.6 lid 2 onder a, van het Bro is gewijzigd in die zin dat in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving moet 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 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 orderingsprocessen. 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 (rapportnummer BO 08-167) 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 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 staan 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 het aspect 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 Beleid en regelgeving

11.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

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, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

11.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

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

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

11.2.2.1 *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.

11.2.2.2 Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam

In de 'Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005' zijn de eisen met betrekking tot duurzaam bouwen in Amsterdam vastgelegd. Dit beleid zal in de bouwveloppen worden voorgeschreven. Voorbeelden zijn het toepassen van duurzame materialen (o.a. FSC-hout), maar ook het niet toepassen van uitloogbare metalen op plaatsen die in aanraking met hemel- of oppervlaktewater kunnen komen. In samenwerking met de marktpartijen is onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het toepassen van duurzame energiesystemen.

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.

Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

11.2.2.4 Windmolens

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windmolens te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO₂-reductiedoelstellingen.

De Raad van de gemeente Amsterdam heeft op 12 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.

De elektriciteitsvraag van de stad blijft groeien terwijl de productie van fossiele brandstoffen op termijn duurder en onzekerder wordt. Amsterdam neemt dus haar verantwoordelijkheid en zoekt naar mogelijkheden om in de eigen energiebehoefte te voorzien. Hiermee wordt de CO₂-uitstoot fors beperkt en kan uiteindelijk geld worden bespaard en verdiend. In de Windvisie worden, aanvullend op de Haven waar nu al 36 windmolens staan, gebieden aangewezen waar de ontwikkeling van windenergie kansrijk is. 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 kleine windturbines toe. Grote windturbines zijn nog onderwerp van nadere discussie tussen gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland.

11.3 Specifiek plan/project

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

In het kader van het project `Energierijk Zuidoost` zijn vanaf het 2012 bedrijven, kennisinstellingen uit Zuidoost en de overheid op het gebied van energie samen gaan werken. In het project wordt gekeken hoe de energiehuishouding (letterlijk inkomsten en uitgaven van energie) 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.

Zuidoost heeft kansrijke uitgangspunten. De ondergrond is goed geschikt voor het opwekken van warmte, de stadskoude en -warmte infrastructuur zijn aanwezig en er zijn koplopers op het gebied van duurzaamheid gevestigd. Daarnaast bezoeken erg veel mensen het gebied. Door de Heineken Music Hall, de Amsterdam Arena, de Pathé Arena, grote werkgevers zoals het AMC en de Amsterdam Arena, een mediapartij als Endemol en een consumentgericht bedrijf als IKEA of de Ziggo Dome kan een zeer breed publiek (landelijk en lokaal) op uiteenlopende manieren worden bereikt. Het exposure potentieel is groot.

De ontwikkeling van het project zal plaatsvinden in een open planproces. Dat wil zeggen, samen met een kerngroep van belanghebbenden. Voordeel van een dergelijk open planproces is de grotere intelligentie die ermee wordt bereikt. Omvangrijke, divers samengestelde groepen mensen zijn slimmer dan een kleine groep experts, hoe briljant ook. Het streven is niet om consensus vooraf over de plannen te bereiken, maar om inspirerende dialogen te beginnen die tot intelligente ingrepen kunnen leiden. De gemeente speelt hierin een bemiddelende rol.

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

Daarnaast zijn in de regels van dit bestemmingsplan diverse gebruiks- en bouw mogelijkheden opgenomen ten behoeve van duurzaamheid (zoals de realisering van koude/warmte-infrastructuur, de realisering van technische installaties zoals koudewiel, drycooler e.d. en de realisering van oplaadpunten ten behoeve van elektrisch vervoer). Dit is met name terug te vinden in de omschrijving van het begrip 'nutsvoorziening' en het bepaalde in artikel 18 van de Algemene bouwregels.

11.4 Conclusie

Duurzaamheid staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

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; transport van gevaarlijke stoffen (via openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen); luchthavens en windmolens.

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

- een LPG-tankstation, net buiten het plangebied, aan de Muntbergweg 20, waarvan de contour over een klein deel van het plangebied ligt;
- het spoor Amsterdam - Utrecht langs de oostgrens van het plangebied, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- de rijksweg A9, een wegtransportroute voor gevaarlijke stoffen.

Hieronder in paragraaf 12.3 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.

12.2.3 Ontwikkelingen in beleid en regelgeving: 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.

12.2.4 Uitvoeringsbeleid externe veiligheid Amsterdam en Omgevingsvisie externe veiligheid Spoorzone Zuidoostlob

Op 5 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 (Zie verder hierna onder par. 12.2.5)

Het beleid gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken en te voorkomen dat nieuwe knelpuntsituaties ontstaan. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

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

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht, omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's. Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits dat door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

Het plangebied Amstel III Oost heeft te maken met een tweetal transportassen: het spoor Amsterdam-Utrecht en de rijksweg A9 en met een LPG vulpunt. Zowel in de bestaande als in de nieuwe plansituatie is geen sprake van nieuwe overschrijdingen. De rijksweg en het spoor kennen een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter, die qua bestaande en voorgenomen bebouwing geen knelpunten oplevert. De lichte toename van het groepsrisico bij beide transportassen zal worden verantwoord onder andere door het nemen van maatregelen in de planregeling die conform het beleid een beperking oplevert voor de vestiging van kwetsbare groepen in de relevante zones rondom het LPG vulpunt, het spoor en de rijksweg A9 (zie verder de paragrafen 12.5 en 12.6).

12.3 Resultaten onderzoeken

In de rapportage 'Externe veiligheid bestemmingsplan Amstel III variant 2023' (Adviesgroep AVIV B.V., projectnummer: 122220, datum: 28 september 2012), zijn de externe veiligheidsaspecten voor heel Amstel III in beeld gebracht. Naar aanleiding van het feit dat er in de bedrijvenstrook geconstateerd is dat niet de volledige erfpachtrechten waren meegenomen in het verkeersonderzoek, is het externe veiligheidsrapport geactualiseerd (Adviesgroep AVIV B.V., projectnummer: 132470, datum: 4 juni 2013). Het rapport geeft voor heel Amstel III inzicht in de externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door de nabij gelegen transportmodaliteiten spoor, weg en een hogedruk aardgasleiding. 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 hogedruk aardgasleiding). 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 in verband met het tankstation is in 2011 gerapporteerd (AVIV: 'Groepsrisico LPG-tankstation Shell Muntbergweg Amsterdam', rapportnummer: 101859, 23 november 2011).

Voor het plangebied Amstel III Oost geven genoemde rapportages de volgende resultaten.

In de rapportage 'Externe veiligheid bestemmingsplan Amstel III variant 2023' (Adviesgroep AVIV B.V., projectnummer: 132470, datum: 4 juni 2013), 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 in verband met het tankstation is in 2011 gerapporteerd (AVIV: 'Groepsrisico LPG-tankstation Shell Muntbergweg Amsterdam', rapportnummer: 101859, 23 november 2011).

Voor het plangebied Amstel III Oost 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 (Bedrijveninventarisatie bestemmingsplan, DMB dossiernummer 727, 17 april 2012). Uit de rapportage blijkt dat in het plangebied Amstel III Oost een aantal bedrijven is gevestigd met een opslag van gevaarlijke stoffen. Het betreft hier echter hoofdzakelijke kleine in pandige opslagen van verven, drukinken, 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 zijn twee tankstations aanwezig. Een binnen het plangebied aan de Laarderhoogweg 5, die geen LPG verkoopt. En een buiten het plangebied, aan de Muntbergweg 20, waar wel LPG wordt verkocht. Ook de opslagtank voor LPG is gevestigd aan 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 van 23 november 2012 opgesteld.

- *Beoordeling plaatsgebonden risico (PR)*

De doorzet van LPG is bij het tankstation aan de Muntbergweg vastgelegd op meer dan 1000 m³ 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 10⁻⁶ 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^{-6} per jaar (zie artikel 9, tweede lid, onderdeel a)

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

Figuur 20: veiligheidszones vulpunt LPG



- *Beoordeling groepsrisico (GR)*

Voor de berekening van het groepsrisico is in de rapportage eveneens uitgegaan van een doorzet van 1.500 m³ 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 m³ met een maximale inhoud van 26.7 ton nodig is.

Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een ondergrondse opslagtank van 40 m³ 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 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 orientatiewaarde.

Met een kleinere tank ligt het GR onder de orientatiewaarde en ligt het aantal slachtoffers op 300 bij bevoorrading overdag en op 250 bij bevoorrading 's nachts.

Uitgangspunt is dat de tankauto's zijn voorzien van een hittewerende coating.

- *Beoordeling*

Voor het PR geldt dat de 10^{-6} contour op 110 meter vanuit het vulpunt is gelegen. Dit risicoafstandsgebied overlapt voor een heel klein deel het onderhavige plangebied. Voor dit deel geldende bestemmingen Verkeer (V-1), Groen (G), Water (WA) en Gemengd (GD).

Figuur 21: : risico afstandsgebied (gearceerd cirkeldeel) voor zover gelegen in plangebied



Alleen in de bestemming GD is bebouwing mogelijk, binnen de overige bestemmingen niet. Het plandeel is ter plaatse van GD bebouwd met een kantoor. In het nieuwe bestemmingsplan is het huidige bouwvolume aangehouden, wat neer komt op een bebouwingspercentage van 35 en een bouwhoogte van 35 meter (deel van de geringe overlap) en 25 meter voor het resterende deel van het bestemmingsvlak (buiten de overlap). Qua gebruik wordt de huidige bestemming Bedrijfsdoeleinden en het huidige gebruik als kantoor, verruimd met functies als culturele en recreatieve voorzieningen, dienstverlening en horeca I, III en IV.

In de nieuwe planregels wordt ter plaatse van de overlap (via een aanduiding op de plankaart, zie figuur 21) een voorbehoud opgenomen voor het oprichten van kwetsbare- en beperkt kwetsbare objecten en gebruik door kwetsbare groepen.

Wat betreft het GR geldt dat er een GR invloedsgebied geldt van 150 meter vanuit het vulpunt. Dit geeft

een iets grotere overlap met het betreffende plandeel, waarbij dezelfde bestemmingen gelden als hiervoor genoemd.

Voor zover de overlap de bestemming GD betreft geldt ook hier dat het nieuwe bestemmingsplan de bestaande situatie conserveert, en dat alleen de gebruiksmogelijkheden worden verruimd. Deze verruiming in gebruik leidt echter niet tot een vergrote aanwezigheid van personen. Wel wordt ook hier een voorbehoud opgenomen ten aanzien van mogelijke nieuwbouw en wijziging van gebruik ten behoeve van (beperkt)kwetsbare objecten en (beperkt) kwetsbare personen.

Opgemerkt wordt dat voor dit plandeel nog een andere risicobron met bijbehorende zone relevant is, namelijk: de noordelijke afrit van de A9. In hoofdstuk 7 van het eerdergenoemde rapport 'Externe veiligheid bestemmingsplan Amstel III variant 2023' (Adviesgroep AVIV B.V., projectnummer: 122220, datum: 28 september 2012), is op de mogelijke cumulatie van meerdere voor een locatie relevante risicobronnen ingegaan. Het LPG-tankstation telt niet mee voor de cumulatie omdat het aan de voorgeschreven risico afstanden voldoet.

Behalve en met de op te nemen beperking in de planregels ten aanzien van de oprichting van (beperkt)kwetsbare objecten, dan wel vestiging van (beperkt)kwetsbare functies in de bestaande bebouwing, leveren de buiten het plangebied gelegen LPG stations geen belemmering op voor de tenuitvoerlegging van dit bestemmingsplan.

12.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Onderstaande figuur geeft de wegtransportroutes gevaarlijke stoffen aan welke zijn gelegen binnen Amstel III. Het gaat daarbij om de A2 (N004 en N005) en de A9 (N020). Voor bestemmingsplan Amstel III Oost is alleen een deel van de A9 relevant.

Figuur 22: aanduiding relevante wegvakken transportroutes



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).

- *Beoordeling van het plaatsgebonden risico*

De rijkswegen A2 (wegvakken N5 en N4) en A9 (wegvak N20) zijn onderdeel van het Basisnet Weg. Voor beide wegvakken is de afstand voor de veiligheidszone 0 m. De verbindingbogen van het knooppunt Holendrecht maken geen onderdeel uit van het Basisnet Weg en hebben derhalve geen veiligheidszone. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor bestemmingsplan Amstel III Oost.

- *Beoordeling van het groepsrisico*

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

Het groepsrisico is berekend voor drie routes. In geen van de situaties wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden. De berekeningen hebben geleid tot de volgende resultaten:

Route 1.

Uitgaande van de huidige bebouwing is het groepsrisico een factor 0.075 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de toekomstige bebouwing neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe tot 0.091.

Route 2.

Uitgaande van de huidige bebouwing is het groepsrisico een factor 0.473 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de toekomstige bebouwing neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe tot 0.496.

Route 3.

Uitgaande van de huidige bebouwing is het groepsrisico een factor 0.194 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de toekomstige bebouwing neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe tot 0.267.

Hoewel het groepsrisico wel toeneemt, overschrijdt het nergens de oriëntatiewaarde. De zwaarst belaste route (route 2) is qua belasting nog steeds tweemaal kleiner dan de oriëntatiewaarde.

De toename van het GR dient door het bevoegd gezag verantwoord te worden na het inwinnen van een advies van de regionale brandweer (zie verder de paragrafen 12.5 en 12.6).

- *Plasbrandaandachtsgebied*

De kans bestaat dat bij de vaststelling van het Basisnet Weg een plasbrandaandachtsgebied wordt voorgeschreven. Indien dit gebeurt kan er vanuit worden gegaan dat deze strekt tot 30 meter uit de rechterrاند van de dichtstbijzijnde rijstrook. De bestemmingsvlakken waar bebouwing mogelijk is, bevinden zich op een grotere afstand dan 30 meter van de weg en ligt daarmee buiten het plasbrandaandachtsgebied.

12.3.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

In de omgeving van het bestemmingsplan Amstel III Oost zijn drie spoortrajecten gelegen.

1. Breukelen - Duivendrecht (baanvak 20)
2. Duivendrecht - Amsterdam Singelgracht (baanvak 8)
3. Duivendrecht - Weesp (baanvak 48).

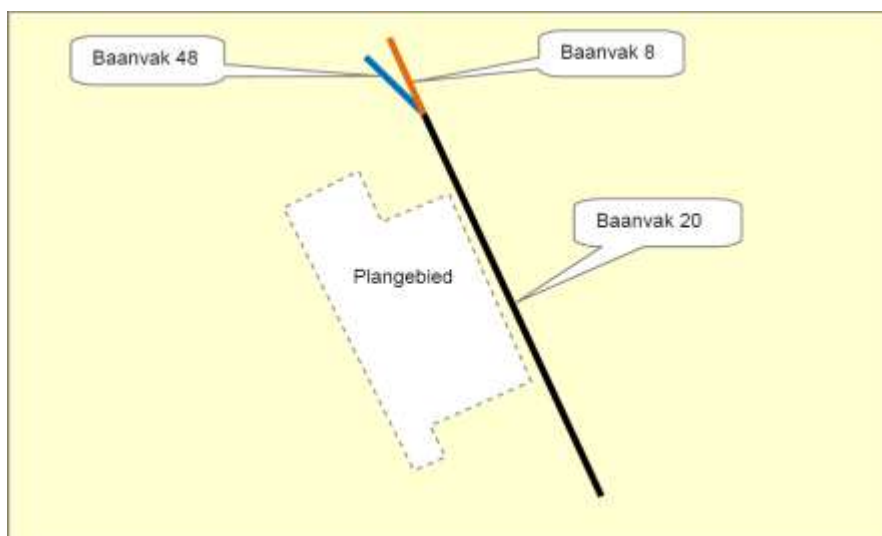
Ten noorden van het plangebied splitst baanvak 20 zich op in baanvak 8 en 48. Figuur 4 geeft hiervan een illustratie. De berekeningen zijn daarom uitgevoerd voor twee routes:

Route 1, bestaande uit de baanvakken 20 en 8

Route 2, bestaande uit de baanvakken 20 en 48

Figuur 23: aanduiding van de voor het plangebied relevante spoorvakken

Amstel III Oost (vastgesteld)



Deze spoortrajecten maken onderdeel uit van het Basisnet Spoor.

Transportintensiteit

Tabel 1 toont de transportgegevens per spoortraject voor het berekenen van het groepsrisico conform de Basisnettabellen Spoor. Er is aangenomen dat het transport voor 33% gedurende de dag en voor 67% gedurende de nacht plaatsvindt. Voor de hoogte van het risiconiveau is het van groot belang of het transport van brandbaar gas (stofcategorie A) plaatsvindt in een bonte trein (samen met brandbare vloeistof, stofcategorie C3) of in een bloktrein (zonder C3). In het eindrapport Basisnet Spoor is aangegeven dat het transport op deze trajecten warme BLEVE-vrij plaats zal gaan vinden. Het transport vindt volgens de voorgaande terminologie plaats met een bloktrein.

Hoofdcategorie	Stofcat	Voorbeeldstof	Baanvak 20	Baanvak 8	Baanvak 48
Brandbaar gas	A	Propan	2040	600	1440
Toxisch gas	B2	Ammoniak	1110	200	910
	B3	Chloor	0	0	0
Brandbare vloeistof	C3	Pentaan	8770	3450	5670
Toxische vloeistof	D3	Acrylnitril	1310	200	1110
	D4	Acroleïne	280	100	180

Trajecteigenschappen

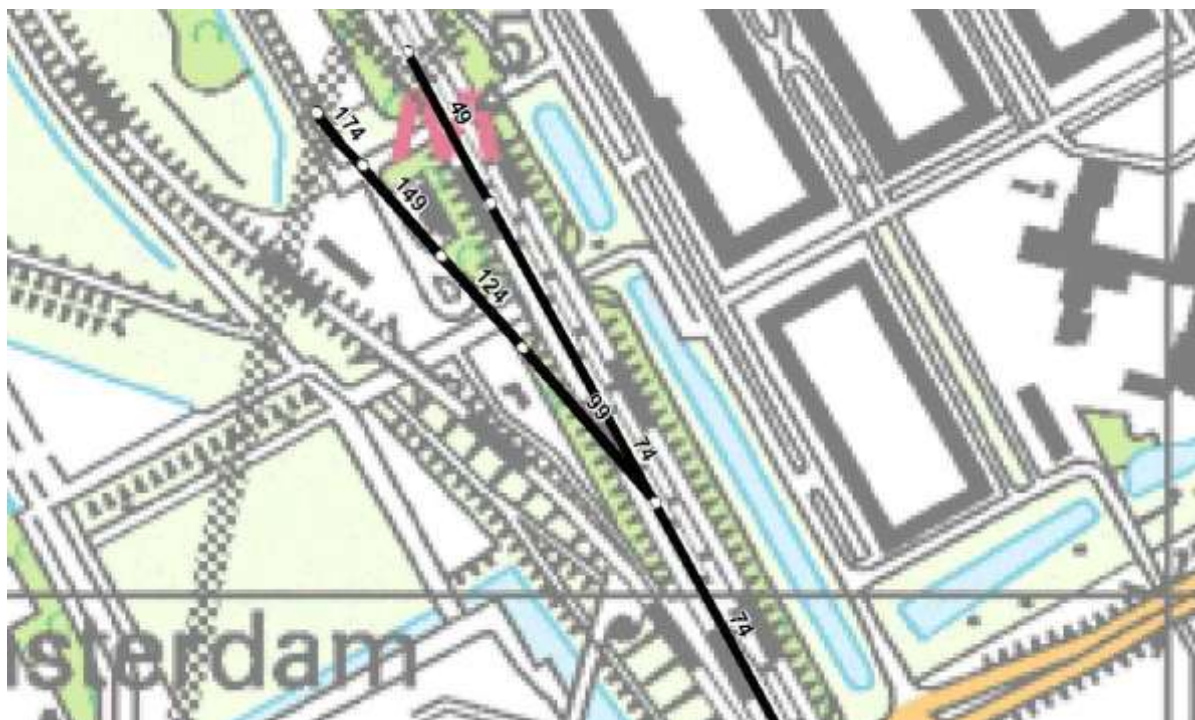
De ligging van de trajectdelen is onderstaand weergegeven. De trajecten zijn gedefinieerd met een breedte (de afstand tussen de as van de buitenste sporen) van 49 tot 174 m. In de berekeningen is uitgegaan van de gemiddelde ongevalsfrequentie van $6.07 \cdot 10^{-8}$ per wagenkilometer voor een traject met aanwezigheid van wissels en een toegestane baanvaksnelheid groter dan 40 km/uur (hoge snelheid). Op het trajectdeel zonder wisseltoeslag is dat $2.77 \cdot 10^{-8}$ /wkm.

Figuur 24: relevante spoorvakken



- Zwarte lijn: trajecteigenschappen (breedte spoorbundel [m] aangegeven langs het traject)
Trajectdeel met wisseltoeslag
- Paarse lijn: trajectdeel zonder wisseltoeslag

Figuur 25: relevante splitsingsvakken



Trajeteigenschappen bij splitsing (breedte spoorbundel [m] aangegeven langs het traject)

- Zwarte lijn: trajeteigenschappen (breedte spoorbundel [m] aangegeven langs het traject)
Trajectdeel met wisseltoeslag
- Paarse lijn: trajectdeel zonder wisseltoeslag

Conclusie Transport

De berekeningen hebben niet geleid tot een contour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan Amstel III Oost.

Het groepsrisico is berekend voor twee routes voor de huidige en de toekomstige bebouwingssituatie. De berekeningen tonen voor beide routes, die grotendeels gelijk zijn, dezelfde kilometer met het hoogste groepsrisico. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Uitgaande van de huidige bebouwing is het groepsrisico een factor 0.805 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Door de toekomstige bebouwing neemt de factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde toe tot 0.818.

Voor de verantwoording van de hoogte van het groepsrisico en de lichte toename die plaatsvindt in de planvariant, als ook het daaraan ten grondslag gelegde brandweer advies, wordt verwezen naar de paragrafen 12.5 en 12.6.

12.4 Cumulatie

Op één plek in het plangebied treedt cumulatie van het plaatsgebonden risico op door meer dan één risicobron. Het betreft de kruising van het spoor en de weg aan de oostzijde van het plangebied. Voor deze positie geldt dat als het plaatsgebonden risico zou worden opgeteld de som aanzienlijk kleiner blijft dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Er is daarom geen sprake van een cumulatie waar voor verder onderzoek en verantwoording nodig is.

Voor het groepsrisico volgt dat als er geen sprake is van een relevante cumulatie in het plaatsgebonden risico dat ook voor het groepsrisico niet het geval zal zijn. Wel zullen de maximale effectafstanden (het invloedsgebied) tussen de risicobronnen wat meer overlap vertonen, maar onder de personen aanwezig in deze overlappende gebieden zullen relatief weinig slachtoffers vallen vergeleken met gebieden relatief dichter bij de afzonderlijke risicobronnen. Cumulatie van het groepsrisico kan eveneens worden beoordeeld vanuit het gesommeerde groepsrisico voor alle risicobronnen voor het gehele gebied. Uit de afzonderlijke berekeningen volgt dat er nauwelijks een toename van het groepsrisico is tussen de huidige en de gewenste toekomstige situatie. Dat geldt dan natuurlijk ook voor de sommatie over alle risicobronnen.

12.5 Advies brandweer

Algemeen

Het brandweeradvies schetst de risico's, de verschillende scenario's waarin deze zich kunnen voordoen in 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 invloed gebied dat voor het GR geldt. Het invloed gebied 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 betreffen de volgende.

- 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 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

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 Oost.

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 vervoerstromen 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.

Het rapport bevat samengevat de volgende conclusies.

Relevante bronnen in het plangebied zijn: het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor Amsterdam-Utrecht, waardoor een veiligheidszone over het oostelijke deel van het plangebied ligt; de rijksweg A9 die het plangebied van oost naar west doorkruist en aan beide zijden een veiligheidszone over het plangebied legt, en het buiten het plangebied aanwezige LPG vulpunt behorende bij het tankstation op de Muntbergweg 20, waarvan het invloedsgebied een klein deel van het plangebied beslaat.

Het PR vormt bij geen van de bronnen een belemmering voor de ontwikkeling. Het spoor en de A9 kennen geen PR, en voor zover de veiligheidszone van het LPG vulpunt over het plangebied ligt, geldt daar geen bestemming die de oprichting of gebruik van (beperkt)kwetsbare objecten mogelijk maakt.

Wat het GR betreft is er met de vervoersprognoses voor de Basisnetten weg en spoor een toename van het GR ten gevolge van de realisering van het bestemmingsplan, al is de invloed hiervan op het GR i.r.t. het geheel van de ontwikkelingen gering.

Het LPG vulpunt van het station aan de Muntbergweg 20 heeft een invloedsafstand die voor een klein deel het plangebied overlapt en beperkingen op voor bestaande en nieuwe (beperkt)kwetsbare objecten oplegt.

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::

1. 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.
2. 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:

1. Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen;
2. 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:

- a. De 'wat doe je' campagne.
- b. 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

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.

Voor Amstel III Oost wordt niet in een bouwhoogte van 60 meter of hoger voorzien. De hoogste toegestane bouwhoogte bedraagt 40 meter. Het plangebied bevindt zich niet binnen een straal van 2 km van een UNESCO gebied, in 'gebieden van bijzondere waarden' of in de randen van de groene scheggen. Een hoogbouweffectrapportage (HER) is voor het bestemmingsplan dan ook niet verplicht.

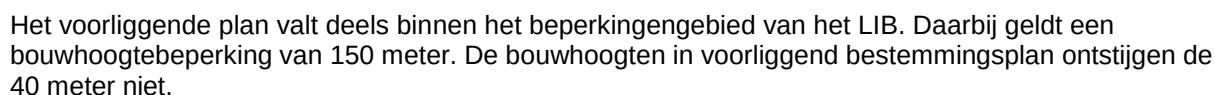
13.2 Conclusie

Het aspect hoogbouw vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

14.1 Algemeen

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

- Overigens wordt het LIB rond 2013/2014 herzien. Ten tijde van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan was het nog niet duidelijk wat de gevolgen van dat toekomstige LIB zullen zijn.



Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het LIB.

Hoofdstuk 15 Milieuhinder bedrijvigheid

15.1 Algemeen

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 eerdergenoemde 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 Amstel III dateert van 1985 en bevat geen specifieke milieuzonering. Het plan maakt voor het oostelijke deel kantoren en bedrijven mogelijk, waarbij bedrijven niet nader worden gecategoriseerd en worden toegelicht als 'lichte industrie en groothandel'. Vertaald naar de huidige wijze van categoriseren in de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" komt dat neer op bedrijven tot maximaal milieu-categorie 3.1.

Voorliggend bestemmingsplan Amstel III Oost is gericht op transformatie van kantoren naar lichte bedrijven en andere voorzieningen als horeca in de categorieën I, II en IV, hotel, beperkt lokaalgerichte detailhandel, persoonlijke en zakelijke dienstverlening, cultuur en ontspanning, sport en recreatie.

Omdat voor de lange termijn, na de komende planperiode, ook de introductie van de woonfunctie in Amstel III Oost wenselijk is, zijn in het plangebied alleen bedrijven in de milieu-categorieën 1, 2 en 3.1 toegestaan. Bestaande bedrijven in het gebied vallen onder genoemde categorieën.

15.2 Resultaten onderzoeken

De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht heeft een bedrijveninventarisatie uitgevoerd voor het bestemmingsplan (Bedrijveninventarisatie Bestemmingsplan Amstel III, 17 april 2012, DMB 278). Daarbij is vooral gekeken naar de bedrijven in de milieucategorieën 3 en 4. In en rond het plangebied zijn twee tankstations aanwezig die LPG verkopen (Laarderhoogtweg 5 en Muntbergweg 20). In paragraaf 12.3.1 is reeds ingegaan op de consequenties voor de planvorming nu er twee tankstations aanwezig, waarvan er een (Muntbergweg 20) LPG verkoopt. Het vulpunt ligt net buiten het plangebied, de invloedszone ligt voor een klein deel in het plangebied. Het bestemmingsplan houdt hier rekening mee.

Uit onderzoek van de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht blijkt dat het overgrote gedeelte van de in beeld gebrachte bedrijven een zonering heeft van maximaal 50 meter.

Binnen het plangebied Amstel III Oost is een aantal bedrijven aanwezig die relevant zijn omdat ze gevaarlijk afval opslaan. Het betreft hier de volgende bedrijven:

- * Bosman letters en reclame, Hoogoorddreef 9;
- * Drukkerij uitgeverij Buyten & Schipperheijn, Paasheuvelweg 44;
- * Synco Bio Partners B.V., Paasheuvelweg 30;

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.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de nog aanwezige milieuruimte. Binnen de afstanden zoals aangegeven in het onderzoek van DMB zijn geen gevoelige functies toegestaan.

15.3 Conclusie

Milieuzonering staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

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

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 verslechtings- 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 in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significant negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen voor het plan moeten dan 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, hollen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

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 Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van LNV heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten 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.

16.3 Beleid

16.3.1 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.

16.3.2 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 Amstel III is geen hoofdgroenstructuur aanwezig.

16.4 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 Fw 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. 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 en die van de spoorbaan. 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. 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-beschermde, 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 nabij 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 binnen Amstel III-Oost één locatie waar misschien een roofvogel zou kunnen gaan broeden. Het het bosplantsoen langs het spoor in het zuidoostelijke deel. Ook de nesten van roofvogels zijn jaarrond beschermd. Bij het kappen van bomen is nader onderzoek naar de aanwezigheid van 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 zuidelijke deel (bij de spoorbaan) 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 tijd van de voorbereiding van concrete uitvoeringsplannen moeten gebeuren.

Aanbevelingen

Amstel III Oost (vastgesteld)

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.

16.5 Conclusie

Vanuit de gebiedsbescherming zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het nieuwe bestemmingsplan.

Wat betreft de soortenbescherming vragen orchideeën, huismussen, roofvogels en vleermuizen speciale aandacht bij de voorbereiding van concrete uitvoeringsplannen.

De Nb-wet en de Ffw en beleid staan de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg, mits met genoemde aanbevelingen rekening wordt gehouden.

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 bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

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

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle 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.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

17.2 Regelgeving

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 op het water; 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 vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen, daarom is er voor activiteiten in, op, onder of over watersystemen de watervergunning.

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 de volgende aspecten.

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. 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.

Het plangebied Amstel III Oost omvat en raakt geen oppervlaktewaterlichamen van het rijk of regio.

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 de volgende maatregelen aan.

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal 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. Zij doet 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.

Voor het onderhavige plangebied heeft het Waterplan geen consequenties.

17.2.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus 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.

17.2.6 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.

17.2.7 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 water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of 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.

17.2.8 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.

17.2.9 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.

17.3 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 Voor de Bullewijk is dit niet relevant en geldt de 10% normering).

De spoordijk is weliswaar een tussenboezemkering en dus geen primaire kering, evengoed kan het planten van bomen in/bij het spoortalud gevolgen hebben. Haalbaarheid en wenselijkheid van bomenaanplant op dit punt is ter beoordeling aan Waternet.

Mbt het Atlashotel (aan de Hoogoorddreef) zijn specifieke afspraken gemaakt tussen gemeente en Waternet. In geval van heerontwikkeling van de parkeergarage Antarctica wordt de watergang parallel aan het spoor doorgetrokken tot aan de Hoogoorddreef, ter bevordering van de waterafloop uit het Arenagebied.

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

Figuur 29: 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 grootse 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 voorziet enerzijds in de conservering door de huidige, uitgegeven kantoorvoorraad te bevriezen. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om binnen dit gefixeerde volume de kantoorfunctie te vervangen door andere functies. Bovenop het gefixeerde planvolume wordt beperkt uitbreidingsruimte (max 5% per bouwvlak) voor de andere functies (niet-kantoorfuncties). Daarmee beoogt het plan een eigentijdse flexibele, juridisch planologische regeling te bieden waarbij voldaan wordt aan de opgave uit de kantorenstrategie en de ambitie tot het terugbrengen van leegstand en transformatie. Het plan voorziet daarmee tevens in een eerste fase van de voor Amstel III Oost gewenste ruimtelijke ontwikkeling om op de langere termijn te transformeren van een monofunctioneel kantorengedrag naar een levendig gemengd werk- en woongebied.

Het bestemmingsplan heeft de vorm van een globaal eindplan.

18.3 Artikelgewijze toelichting

18.3.1 Toelichting op de planregels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige

artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

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 Bedrijf-2**

Via deze bestemmingen is een regeling opgenomen voor de bestaande energievoorziening net onder de zuidelijke afslag A9 naar de Muntbergweg en het bestaande tankstation aan de Laarderhoogtweg 5.

- **Detailhandel**

Dit artikel geeft een regeling voor de bestaande vestiging van IKEA, waarbij bestaande hoogte en bebouwingspercentage zijn vastgelegd.

- **Gemengd**

Binnen deze bestemming zijn behalve kantoor, als alternatieve functies toegestaan: lichte bedrijven in de categorieën 1 en 2, met een afwijkingsmogelijkheid tot 3.1. Voor deze laatste gelden dat op voor bepaalde criteria moet worden voldaan aan de afstandseisen voor categorie 2. Daarnaast dient de functie qua verkeer niet hoger te scoren dan de index 2, wat betekent dat inzichtelijk moet worden gemaakt dat of er ook potentieel aanzienlijk verkeersaantrekkende werking ontstaat. Detailhandel, waarbij het maximum volume conform het restrictieve vestigingsbeleid is bepaald op 800 m² bvo en vanwege de beoogde lokaal gerichte functie is gelimiteerd tot een maximum vestigingsomvang van 200 m² bvo. Vergunningverlening verloopt via een afwijkingsbevoegdheid. Daarnaast worden horeca I, III, IV en V mogelijk gemaakt. Voor horeca I geldt een maximum vloeroppervlak per vestiging van 200 m². Voor horeca III en IV betreft dit 1.000 m². Een horeca V-vestiging mag maximaal 10.000 m² bedragen. Daarbij is het via afwijkingsbevoegdheden mogelijk, mits aangetoond is dat er geen negatieve effecten qua verkeer en parkeren te verwachten zijn, om deze metrages te vergroten. Dit geldt alleen niet voor Horeca I. Ook is er ruimte voor consument verzorgende-, zakelijke- en maatschappelijke dienstverlening. Binnen de bestemming zijn voor diverse functies in het verleden ontheffings- of afwijkingsprocedures gevoerd. De voor deze functies in het verleden vergunde ruimte is opgenomen.

De huidige in erfpacht uitgegeven kantoorruimtes zijn per kavel d.m.v. daarop gebaseerde maatvoeringsvlakken op de verbeelding vastgelegd. Daarbij geldt dat binnen de op de verbeelding aangegeven bebouwingshoogte en -percentage ten volle mogen worden benut ten behoeve van andere functies.

- Uit het parkeerbalansonderzoek blijkt dat er binnen het bestemmingsplan Amstel III-Oost een theoretisch overschot aan parkeren aanwezig is. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen is de parkeerbepaling herzien en herschreven. Het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden dan wel elders duurzaam is verzekerd. Daarnaast worden bestaande parkeeraantallen gerespecteerd. Pas bij een functiewijziging/transformatie of een fysieke uitbreiding komt de nieuwe parkeernormering in beeld. Bij een fysieke uitbreiding zal

voor de fysieke uitbreiding moeten worden voldaan aan de nieuwe parkeernormering. Bij transformatie/functiewijziging zal wel moeten worden voldaan aan de nieuwe parkeernormering, maar als hieruit naar voren komt dat er een (berekend) overschot ontstaat worden ook deze parkeerrechten gerespecteerd. Onderstaand een nadere uitleg over de wijze van interpretatie van de parkeernormering:

1. een kantoorpand wordt deels getransformeerd/gewijzigd naar een bedrijfsfunctie. Voor de bedrijfsfunctie geldt de nieuwe parkeernorm (1:125 m2 bvo of 1:250 m2bvo). Dit betekent dat er naar alle waarschijnlijkheid een berekend overschot zal ontstaan. Het bestaande parkeeraantallen (= berekend overschot) zal worden gerespecteerd.
2. een bestaand kantoorpand wordt gesloopt en herbouwd. Ook in dit geval wordt het bestaande parkeeraantallen gerespecteerd.
3. aan een pand wordt een fysieke uitbreiding gepleegd, voor het nieuwe gedeelte zal moeten worden voldaan aan de bepaling voor parkeren op eigen terrein dan wel elders duurzaam verzekerd én aan de nieuwe parkeernormering.
4. een kantoorpand wordt deel getransformeerd/gewijzigd en er wordt een fysieke uitbreiding gepleegd. in dit geval zal ook moeten worden voldaan aan de nieuwe parkeernormering. Als er een berekend overschot ontstaat wordt het bestaande parkeeraantallen gerespecteerd.

Daarnaast kent het bestemmingsplan twee wijzigingsbevoegdheden:

1. de mogelijkheid om op verzoek van een eigenaar het aantal m2 kantoor te wijzigen, bijvoorbeeld omdat er getransformeerd is naar een andere functie of omdat een kantoren pand langdurig leegstaat.
2. de mogelijkheid om binnen de bestemming Gemengd (daar waar aangegeven) bij concrete initiatieven wonen en andere geluid- en luchtgevoelige functies toe te staan.

Vanuit de Wro bestaat geen verplichting om een wijzigingsbevoegdheid toe te passen. Het betreft een flexibiliteitsbepaling die kan worden toegepast om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met de feitelijke of gewenste situatie.

Binnen de bestemming Gemengd bestaat ook de mogelijkheid om bij concrete initiatieven middels een wijzigingsbevoegdheid wonen en andere geluid- en luchtgevoelige functies toe te staan. Daarbij kan nog het volgende worden opgemerkt. Binnen het aanpalende bestemmingsplan ArenaPoort-West is in kaart gebracht of woonfuncties mogelijk zijn in relatie tot de bedrijfsactiviteiten in het plangebied (zie rapport M+P.OGA.12.02.1, 27 mei 2013). Met name de exploitatie van de Amsterdam Arena is daarbij van belang. Uit het rapport blijkt het volgende.

Uit het onderzoek blijkt dat de mate waarin de optredende geluidsniveaus vanwege Amsterdam Arena het realiseren van woonfuncties mogelijk maakt, afhankelijk is van de als maatgevend aan te merken bedrijfssituatie van Amsterdam Arena en de te kiezen geluidsnormering voor de nieuwe woningen.

Toepassing van reguliere etmaalperiodes voor de beoordeling van de geluidsbelasting bij de nieuwe woningen levert een hogere geluidsbelasting op in de nachtperiode, bij de regelmatig afwijkende bedrijfssituatie, en hiermee een grotere beperking van de mogelijkheden voor de nieuwe woningen.

Er is bestuurlijke besluitvorming nodig om een voor Amsterdam Arena acceptabele geluidsruimte in overeenstemming te brengen met een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen.

Extra aandacht dient hierbij te worden gegeven aan de geluidswering van de gevels van de woningen, opdat de wettelijk vereiste binnenniveaus niet worden overschreden.

Op basis van het bovenstaande blijkt dat nieuwe woningen in het ArenaPoort-West gebied tot de mogelijkheden behoort. Gelet op de afstand tussen de Amsterdam Arena en het plangebied (meer dan 400 meter) en tussenliggende (afschermende) bebouwing kan geconcludeerd dat dit ook voor het plangebied Amstel III - Oost zal gelden. Daarbij zal bovenstaande met name gelden voor de meest noordelijke bebouwing van Amstel III.

- Groen
Binnen deze bestemming is het bestaande en te handhaven groen exclusief geregeld, waarbinnen

ook water, waterlopen, speelvoorzieningen en langzaam verkeersverbindingen mogelijk zijn.

- **Verkeer-1**
Hier is de doorgaande hoofdwegenstructuur vastgelegd, met maximaal vier rijstroken.
- **Verkeer-2**
Deze bestemming regelt de secundaire verkeersstructuur, met maximaal twee rijstroken, die voorzien in verbindings- en kavelontsluitingswegen.
Binnen de bestemming gemengd is tevens de mogelijkheid geregeld om verbindingen te wijzigen en verbindings- en kavelontsluitingswegen aan te leggen. Zo kan deze infrastructuur zich flexibel aanpassen ingeval dat bouwplots wijzigen.
- **Verkeer-3**
Dit betreft de regeling van een klein plandeel in het noordoosten waar een stukje van het bestaande spoor en een viaduct gelegen zijn.
- **Water**
Binnen deze bestemming zijn het bestaande en te handhaven water en watergangen geregeld. Het gaat tevens om die gronden waar vanuit het oogpunt van voldoende waterbergingscapaciteit ook daadwerkelijk water gehandhaafd moet blijven. Om de waterbergingscapaciteit in het plangebied te kunnen vergroten is binnen de bestemming Groen het realiseren van water mogelijk.

- **Wonen**

Deze bestemming regelt de studentenhuisvesting aan de Paalbergweg 21-23. De omgevingsvergunning voor de studentenhuisvesting is onlangs onherroepelijk geworden. Belangrijk onderdeel in dat kader is dat er alleen parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren zijn toegestaan (15).

- **Anti-dubbeltelregel**

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 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.

- **Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro. Het huidige gebruik en bebouwing op het perceel tussen de Hullenbergweg, Haarlerbergweg 13 t/m 21 en de Hullenberg en de braakliggende percelen welke ingeklemd zijn tussen het perceel Laarderhoogtweg 12, Hettenheuvelweg 4, 6, 16, 18 en 26 en de Holterbergweg wordt geacht in overeenstemming te zijn met het vigerende bestemmingsplan en zal met de inwerking van het

bestemmingsplan onder het overgangsrecht worden gebracht.

- **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 Wetgeving Grondexploitatie (Grex)

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

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

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een Exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een Exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een Exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

19.2 Het voorliggend plan en de Grex

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop bestemmingsplan Amstel III Oost 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.

19.3 Voorliggend plan in financieel perspectief

Om de transformatie van Amstel in gang te zetten is een strategie van geleidelijkheid ontwikkeld als onderdeel van het Strategiebesluit. Hierbij ligt het initiatief bij de eigenaren van het vastgoed en de gemeente faciliterend te werk gaat.

Taken van de gemeente zijn:

- opstellen nieuw bestemmingsplan
- investeren in de openbare ruimte
- marktinitiatieven faciliteren

Om te kunnen investeren in de openbare ruimte en om de proceskosten te betalen die gepaard gaan met het faciliteren van marktinitiatieven is een transformatie-exploitatie (trex) opgesteld waar opbrengsten uit erfpachtconversies en tijdelijke verhuring ingeboekt kunnen worden en de benodigde kosten uit betaald kunnen worden. De trex voor Amstel III is op 28 november 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarmee is de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan Amstel III Oost zeker gesteld.

19.4 Planschaderisico

Zoals aangegeven in onder meer de paragrafen 3.3.2.1 en 4.2 is één van de doelen van dit bestemmingsplan om de uitgegeven m2 kantoor te bevriezen en daar waar mogelijk te laten dalen. Dit onder meer om de mogelijkheid te geven tot transformatie. Het vigerende bestemmingsplan kent nog steeds ruime mogelijkheden voor het realiseren van kantoren. Door het vastleggen van de aanwezige en bestaande bebouwing, met de daarbij behorende m2 kantoor, zal juridisch-planologische ruimte vervallen. Door Kenniscentrum voor Overheid en Bestuur is inzichtelijk gemaakt of er met succes planschade geclaimd zou kunnen worden. Kenniscentrum komt tot de conclusie dat de kans aanwezig is dat het nieuwe bestemmingsplan planologisch nadeliger situaties oplevert. Uit de analyse komt echter naar voren dat dit uiteindelijk niet kan leiden tot succesvolle claims. De gronden binnen Amstel III Oost zijn in eigendom van de gemeente. Als er op percelen uitgebreid zou moeten worden dan zal ook een aanpassing van de erfpacht (canon) plaats vinden. De kosten welke gemaakt moeten worden om een uitbreiding te realiseren (bouwkosten, erfpacht) liggen hoger dan de getaxeerde schade exclusief deze kosten. Dit is mede gelegen in het feit dat het vanuit economisch oogpunt niet uit zal kunnen om bovenop gebouwen uit te breiden. Uitbreiding zal plaats moeten vinden buiten de bestaande footprint. De kosten welke gemaakt moeten worden om te komen tot een uitbreiding wegen niet op tegen opbrengsten, waarbij er aan de opbrengsten kant is gerekend met gemiddeld huuropbrengsten. De berekening geeft een negatief resultaat, zodat er van planschade geen sprake is. Het door Kenniscentrum uitgebrachte rapport zal in vertrouwelijkheid aan de Raad ter beschikking worden gesteld en niet openbaar worden gemaakt. Dit omdat er in het rapport financiële informatie is opgenomen welke de (financiële) positie van de gemeente zou kunnen schaden als dit openbaar zou worden gemaakt.

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. Provincie Noord-Holland;
5. Stadsregio Amsterdam;
6. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Hoogheemraadschap van Rijnland;
7. NV Nederlandse Gasunie;
8. Burgemeester en wethouders van de gemeente Ouder Amstel;
9. Burgemeester en wethouders van de gemeente Ronde Venen (Abcoude);
10. Burgemeester en wethouders van de gemeente Diemen;
11. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuidoost;

Daarnaast zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

1. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
2. Prorail;
3. NS Regiodirectie Randstad Noord;
4. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM);
5. Kamer van Koophandel Amsterdam;
6. Directie Academisch Medisch Centrum (AMC)
7. VAZO

20.2 Maatschappelijk overleg

In het kader van het vooroverleg zijn er reacties ontvangen van Rijkswaterstaat (namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu), Waternet, Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Zuidoost en de Brandweer Amsterdam-Amstelland.

20.2.1 Rijkswaterstaat

1.

Het is voor Rijkswaterstaat (RWS) niet duidelijk wat de effecten zijn van de planontwikkeling op de rijkswegen A2 en A9. In het verkeersonderzoek zijn de effecten op de A2 en A9 niet specifiek benoemd, hoewel uit onderzoek blijkt dat er een toename van verkeer is op de rijksweg. RWS verzoekt in overleg te treden en alsnog duidelijk te maken wat de effecten van Amstel III zijn op de rijksweg.

Beantwoording:

In het Verkeersonderzoek (bijlage 2 van de toelichting) laat figuur 4.3 zien dat er nauwelijks sprake is van substantiële toe- of afnames. 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. Uit de analyses blijkt dat er op de hoofdinfrastructuur geen capaciteitsproblemen zijn en dat daar nog restcapaciteit is.

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 van 4 maart 2013 heeft RWS aangegeven dat de effecten van de planontwikkeling op de A2 en A9 gering zijn. 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. De exacte gegevens op deze wegen worden bijgehouden door Rijkswaterstaat.

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:

Zie onze beantwoording onder 1.

20.2.2 Waternet

1.

Waternet heeft geen reactie op het bestemmingsplan en wenst de gemeente succes met de verdere uitwerking van het plan.

Beantwoording:

De reactie wordt, onder dankzegging, voor kennisgeving aangenomen

20.2.3 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 – West.

1.

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:

Amstel III Oost (vastgesteld)

In dit licht is er een verschil tussen beide bestemmingsplannen. In Amstel III - West kunnen binnen de gemengde bestemming kantoren zonder restrictie worden omgezet naar bedrijven. Hier is bewust voor gekozen omdat het westelijk plangebied bij uitstek ook een bedrijventerrein is en het omzetten naar pure bedrijfsfuncties passend is op en binnen het bedrijventerrein. In de kantorenstrook wordt gestreefd naar transformatie. Om deze transformatie te faciliteren is de regeling in het bestemmingsplan zo flexibel mogelijk opgezet. Daarbij is de insteek om ondernemers zekerheid te geven en er zo min mogelijk vergunningprocedures behoeven te worden gevoerd. Voor de Kantorenstrook geldt dat kantoren omgezet kunnen worden naar bedrijfsfuncties. Dit met een maximummaat van 1.000 m². Gelet op de aard en structuur van de kantorenstrook, en het feit dat het zal gaan om de bedrijven in de categorie 1 en 2 van de Bedrijvenlijst, kan de verwachting worden uitgesproken dat de maat van 1.000 m² bvo per bedrijf afdoende zal zijn en dat de kans dat bedrijven met een groter vestigingsoppervlak als zeer klein beschouwd kan worden. Dit geldt ook voor de consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening (200 m² bvo per vestiging) en culturele, sportieve en recreatieve voorzieningen (1.000 m² bvo per vestiging). Voor de functies detailhandel en hotel geldt een maximum aan m² bvo wat toegevoegd mag worden, gekoppeld aan een maximum vestigingsgrootte. Voor het transformeren van kantoren naar een hotel zal altijd een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen noodzakelijk zijn. Daarnaast zullen er voor horecafuncties drank- en horecavergunningen en exploitatievergunningen moeten worden afgegeven. Voor deze functies is monitoring relatief simpel op te zetten. De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft voor dergelijke monitoring een programma ontworpen wat aan het Stadsdeel ter beschikking kan worden gesteld. Om de overige functies te kunnen monitoren zal er op reguliere wijze gehandhaafd/-inventariseerd moeten worden. Uit het ambtelijk overleg kwam naar voren dat het Stadsdeel al over een gebiedsmanager beschikt. De ervaring leert dat door goede contacten met het bedrijfsleven er een goed beeld ontstaat van de aanwezige bedrijven, maar ook van de nieuwvestigingen. Wij denken dat een gebiedsmanager in staat zal zijn om goed op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen welke zich in het gebied (zonder vergunning) vestigen. In samenhang met de reguliere handhaving verwachten wij dat er een goed beeld zal kunnen ontstaan over de nieuwvestigingen in het gebied. Vanuit flexibiliteit is er voor gekozen om de aantallen niet per deelgebied te laten landen. Zoals beschreven in de toelichting faciliteert de gemeente en is het aan de markt om transformatie en herstructurering tot een succes te maken. In dat licht is er voor gekozen om geen nadere sturing te geven op de locatie(s) waar getransformeerd en geherstructureerd kan worden. Daar waar de markt kansen ziet kunnen zij deze benutten.

2.

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 bouwinitiatieven 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 bouwinitiatieven 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. De bij de transformatie exploitatie vastgestelde zogenoemde spelregelkaart komt in beeld bij initiatieven welke in strijd zijn met het bestemmingsplan. Op deze kaart is ook het geambieerde, gecompleteerde grid met uiterste rooilijnen opgetekend. Voor het bestemmingsplan Amstel III – Oost geldt dat de bouw mogelijkheden zijn ingeperkt door het maximum aantal m² bvo kantoor per perceel, de maximum bebouwingshoogte en het maximale bebouwingspercentage. Zowel de bebouwingshoogte als het bebouwingspercentage zijn gebaseerd op de aanwezige bebouwingshoogten en bebouwingspercentages. Daarbij is marge gegeven om bij initiatieven te voorkomen dat er direct een afwijgingsprocedure moet worden gevoerd. Deze marges zijn niet zodanig groot dat gevreesd moet worden voor onwenselijke bouwinitiatieven. Bij initiatieven die niet passen binnen de marges van het bestemmingsplan zal voor nieuwe initiatieven de spelregelkaart leidend zijn voor medewerking. Gemeente heeft tenslotte voorkomt tenslotte ongewenste overschrijdingen van uiterste rooilijnen door haar grondpositie en controle over nieuwe / aangepaste erpachtuitgiften.

3. Bestemmingen door verkeersareaal

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 zijn 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. Voor wat betreft het bestemmingsplan Amstel III – West kan verder nog worden opgemerkt dat de openbare ruimte in het bezit is van de gemeente en dat ontwikkelingen alleen plaats kunnen vinden op de kavels van eigenaren zelf

4.

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 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 van OV-knooppunten en parkeergarages worden geregeld. Er zijn al diverse voorbeelden van partijen welke parkeren niet op eigen terrein konden regelen en op deze wijze het parkeren op een anders hebben geregeld. Daarbij zal kwantificering plaats vinden aan de hand van de parkeernormering, dit is het aantal parkeerplaatsen wat 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, 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.

5.

Aan de oostkant van het bestemmingsplan Amstel III Oost vigeert het bestemmingsplan Spoorbaan Amsterdam Zuid Oost. Dit plan is per 1 juli 2013 ouder dan tien jaar, waardoor er geen leges meer geheven kunnen worden bij eventuele aanvragen. Is er overwogen dit plangebied mee te nemen bij het bestemmingsplan Amstel III Oost?

Beantwoording:

Het bestemmingsplan "Spoorbaan Amsterdam Zuidoost" is gelegen binnen Centraal Stedelijk Gebied en grenst (slechts) deels aan bestemmingsplangebied "Amstel III – Oost". Gelet op de ligging, situering en soort plangebied is besloten dit bestemmingsplan (grotendeels) niet mee te nemen in het bestemmingsplan "Amstel III – Oost". Gelet op de actualiseringsdatum van 1 juli 2013 zal bezien worden hoe met dit bestemmingsplan kan worden omgegaan.

6.

De paragraaf over hotelontwikkelingen in beide bestemmingsplannen kan geactualiseerd worden. Zo is het initiatief in gebouw Columbus niet meer van toepassing, wat overigens aan het oost van het spoor ligt.

Beantwoording:

De toelichting is op dit punt aangepast.

7.

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:

Leisure kan worden beschouwd als vrije tijdsbesteding. Dit betekent dat eten en drinken onder leisure valt/kan vallen, maar dat leisure breder is dan alleen eten en drinken en dus ook breder dan horeca. Daarom is leisure ook onder recreatieve voorzieningen geschaard,

8.

Zoals nu bij ons bekend is er sprake van een aanvraag omgevingsvergunning voor studentenwoningen voor het Nispagebouw en marktconsultatie kavel 188 bij station Holendrecht. Gaat hier mogelijk nog op geanticipeerd worden binnen dit bestemmingsplan in ontwerpfase?

Beantwoording:

Afhankelijk van de stand van zaken van verlening van de omgevingsvergunning voor het NISPA-gebouw zal voor deze functiewijziging geanticipeerd worden binnen dit bestemmingsplan. Indien de marktconsultatie voor kavel 188 voldoende concreet is voor vaststelling kan deze wellicht mee worden genomen.

9.

In het bestemmingsplan wordt gesproken over extra hotelontwikkeling van 30000m2. Hoe verhoudt zich dit met reeds afgegeven vergunningen? Komt dit hier bovenop?

Beantwoording:

Voor de bestemmingsplannen Amstel III- West en Amstel III-Oost is vanuit planologisch oogpunt ruimte voor 50.000 m2 hotel. Van deze 50.000 m2 is op twee locaties al gebruik gemaakt. Het A2-hotel in het bestemmingsplan Amstel III-West (7.250 m2 bvo) en het hotel aan de Hoogoorddreef 3 (9.000 m2 bvo). Gelet op te transformatie-opgave is er voor gekozen om de overblijvende uitbreidingsruimte in te zetten voor het bestemmingsplan Amstel III-Oost. Vanuit planologisch oogpunt wordt in het bestemmingsplan "Amstel III – Oost" dus nog ruimte gezien voor 33.750 m2 aan hotel.

10.

Hoe verhoudt het bestemmingsplan zich tot de mogelijke komst van de Zuidtangent en de studie daar naar? Er is studie verricht naar mogelijke tracés, worden deze nog meegenomen in het bestemmingsplan Amstel III?

Beantwoording:

Op basis van de nu aanwezige informatie is de planvorming rond de Zuidtangent niet voldoende concreet om mee te nemen in voorliggend bestemmingsplan.

11.

Er zijn kavels bestemd met de bestemming Gemengd waar geen bebouwingsmogelijkheden zijn gegeven, worden deze beschikbare kavels later nog ingevuld of is dit een nader uit te werken gebied?

Beantwoording:

Het betreft hier braakliggende kavels waar op dit moment geen concrete bouwplannen voor zijn. Daarom is er op dit moment voor gekozen om geen bebouwingspercentage en –hoogte voor deze kavels op te nemen.

12.

Door de bestaande bouwvolumes in de plankaart te zetten maak je uitbreiding van bestaande panden vrijwel onmogelijk. Zit er nog voldoende groeimogelijkheid binnen de bestemmingsvlakken?

Beantwoording:

De op de verbeelding staande bouwvolumes (m2 bvo) zien alleen op de kantoorvolumes. De overige bouwvolumes van andere functies zijn niet opgenomen. De reden om de m2 aan kantoorvolume specifiek te benoemen is gelegen in het feit dat Amstel III in het kader van de kantorenstrategie is aangewezen als krimpgebied. Om te voorkomen dat het volume aan m2 kantoor verder groeit is de bestaande voorraad opgenomen. Dit betekent dat de overige bouwvolumes voor andere functies niet anders worden beperkt dan door het bebouwingspercentage en bebouwingshoogte. De bebouwingspercentages geven enige ruimte voor uitbreiding. Daarnaast is het de wens om transformatie en herstructurering binnen de bestaande bouwvolumes te bevorderen. Groei binnen de bestemmingsplanvlakken is mogelijk op het moment dat er aantoonbaar m2 bvo aan kantoorruimte zijn weggehaald.

13.

Er ontbreekt een bestaand langzaamverkeerbrug op de plankaart. In het vo voor het spoorpark staan een aantal nieuwe bruggen. Waarom worden deze niet alvast meegenomen in het bestemmingsplan?

Beantwoording:

Amstel III Oost (vastgesteld)

De verbeelding is op dit punt aangepast.

20.2.4 Brandweer Amsterdam-Amstelland

1.

De brandweer Amsterdam-Amstelland 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 deconstateert 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

Gedurende de termijn dat het voorontwerpbestemmingsplan is aangeboden aan de vaste overlegpartners van de gemeente heeft met eigenaren en gebruikers van het plangebied participatieoverleg plaats gevonden. Deze sessies hebben plaats gevonden bij Glamourmanifest op de Paasheuvelweg 34-h. In drie sessies van elk twee uur zijn eigenaren en gebruikers van het plangebied voorgelicht over de aard en structuur van het bestemmingsplan. Tevens is met hen, door middel van het transformatiespel, van gedachten gewisseld hoe de transformatie van Amstel III vormgegeven kan worden. 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. Met twee punten uit bestemmingsplan hadden partijen meer moeite. Dit ging met name over de parkeernormering en de wijzigingsbevoegdheid om m2 kantoor planologisch te kunnen wegbestemmen. Het oude bestemmingsplan Amstel III kent/kende een ruime parkeernormering. Ondanks deze ruime parkeernormering kent het gebied, in de praktijk, geen overschot. 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, als een kantoorpand 2 jaar heeft leeggestaan of er 2 jaar een andere functie op een kantoorbestemming heeft gezeten, de m2 kantoor weg te bestemmen. Eigenaren en gebruikers ervaren dit als onrechtvaardig omdat zij niet voor leegstand kiezen en zij zijn van mening 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.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Raadsbesluit MER-beoordeling en aanmeldingsnotitie

Bijlage 2 Verkeersonderzoek

Bijlage 3 Parkeerbalansonderzoek

Bijlage 4 Geluidsonderzoek

Bijlage 5 Aanvullend geluidsonderzoek gevoelige bestemmingen

Bijlage 6 Luchtkwaliteitsonderzoek

Bijlage 7 Benutting erfpachtrechten lucht en geluid

Bijlage 8 Bodemonderzoek

Bijlage 9 Archeologie-onderzoek

Bijlage 10 Externe veiligheidsrapport transport

Bijlage 11 Externe veiligheidsonderzoek LPG

Bijlage 12 Milieuzonering bedrijven

Bijlage 13 Brandweeradvies

Bijlage 14 Natuurtoets

Bijlage 15 Spelregels kantorenstrook en openbare ruimte

Bijlage 16 Toelichting bestemmingsplan

Bijlage 17 parkeertabel

Bijlage 18 Nota van Zienswijzen

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

Het **bestemmingsplan** Amstel III Oost met identificatienummer NL.IMRO.0363.T1102BPGST-VG01 van de gemeente Amsterdam.

1.2 bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels

1.3 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.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aanduidingsvlak

Een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.6 ambacht

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

1.7 ambulante handel

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

1.8 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.9 bebouwingspercentage

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

1.10 bedrijf

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

1.11 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.12 bouwen

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

1.13 bouwperceel

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

1.14 bouwvlak

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

1.15 bouwwerk

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

1.16 brutovloeroppervlakte (bvo)

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

1.17 consumentverzorgende dienstverlening

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

1.18 culturele voorzieningen

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

1.19 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.

1.20 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.

1.21 gebouw

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

1.22 geldwisselkantoor

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

1.23 geluidzone - industrie

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

1.24 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.

1.25 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.

1.26 grootschalige (perifere) detailhandel

Detailhandel groter dan 1500 m² vloeroppervlak (buiten bestaande winkelcentra) en groter dan 5000 m² (binnen bestaande winkelcentra).

1.27 horeca I

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

1.28 horeca II

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

1.29 horeca III

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

1.30 horeca IV

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

1.31 horeca V

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

1.32 industrie

het bedrijfsmatig industrieel vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen.

1.33 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.

1.34 maaiveld

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

1.35 maatschappelijke dienstverlening

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

1.36 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, telefooncellen en zendmasten.

1.37 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, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.38 opslag

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

1.39 overig bouwwerk

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

1.40 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.

1.41 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.

1.42 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 vergelijken inrichtingen.

1.43 smartshop

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

1.44 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.

1.45 Staanplaats

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 transport

Het bedrijfsmatig vervoeren van goederen en/of personen.

1.47 verbeelding

De verbeelding (voorheen: plankaart) van het bestemmingsplan .

1.48 volumineuze detailhandel

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

1.49 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.

1.50 waterstaatkundige werken

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

1.51 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.

1.52 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.53 windmolen

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

1.54 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.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf - 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. een energie krachtstation ten behoeve van de levering van energie;
- b. groenvoorzieningen en water.

3.2 Bouwregels

Op en onder de 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming 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 in achtneming van de volgende maxima:
 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
 2. bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
 3. bebouwingsoppervlak: 10 m².

3.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen.

Artikel 4 Bedrijf - 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. een tankstation ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen;
- b. groenvoorzieningen en water.

4.2 Bouwregels

Op en onder de 4.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming 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 in achtneming van de volgende maxima:
 - 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
 - 2. bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
 - 3. bebouwingsoppervlak: 10 m².

4.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen;
- b. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, zoals aangegeven op de bij deze regels horende parkeertabel;
- c. De verkoop van LPG is niet toegestaan.

Artikel 5 Detailhandel

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Detailhandel' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. grootschalige detailhandel;

met daarbij behorende:

- b. ondergeschikte horeca III en IV;
- c. groenvoorzieningen en water;
- d. (gebouwde en ongebouwde) parkeeraantallen;
- e. openbare ruimte;
- f. tuinen en erven;
- g. wegen;
- h. nutsvoorzieningen.

5.2 Bouwregels

Op en onder de 5.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming 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 in achtneming van de volgende maxima:
 - 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
 - 2. bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
 - 3. bebouwingsoppervlak: 10 m².

5.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen;
- b. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of er dient aangetoond te zijn dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar , waarbij de norm van 3,375 parkeerplaats per 100 m² bvo wordt gehanteerd.

Artikel 6 Gemengd

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren;
- b. bedrijven in de categorie 1 en 2 van de bij deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen";
- c. culturele voorzieningen;
- d. consumentverzorgende dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. zakelijke dienstverlening;
- g. horeca I;
- h. horeca III en IV;
- i. horeca V;
- j. sportieve en recreatieve voorzieningen;

met de daarbij behorende:

- k. groenvoorzieningen en water;
- l. (gebouwde en ongebouwde) parkeeraantallen;
- m. openbare ruimte;
- n. tuinen en erven;
- o. wegen;
- p. nutsvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming 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 in achtneming van de volgende maxima:
 - 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
 - 2. bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
 - 3. bebouwingsoppervlak: 10 m².
- d. Gebouwen dienen zodanig te worden opgericht dat de ontsluiting van overige gebouwen niet wordt belemmerd.

6.3 Specifieke gebruiksregels

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

- a. Voor de lid in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen.
- b. Ten aanzien van de onder lid 1 onder a genoemde functie geldt dat het gebruik in m2 bvo voor de functie kantoor in totaal niet meer mag bedragen, dan het op de verbeelding binnen de maatvoeringaanduiding als maatvoeringsvlak "maximum vloeroppervlakte; (bvo) (m2)" aangegeven aantal m2 bvo.
- c. daar waar op de verbeelding geen maatvoeringsvlak "maximum vloeroppervlakte (bvo) (m2)" is aangegeven, zijn geen kantoren toegestaan.
- d. Ten aanzien van de onder lid 1 genoemde functies gelden voorts per functie de in onderstaande de tabel gegeven restricties ten aanzien van maximum m2 bruto vloeroppervlak en/of maximum m2 bvo vestigingsoppervlak.

Functie	maximum bruto vloeroppervlak	maximum vestigingsoppervlak bvo
Bedrijven		1.000 m ²
Maatschappelijke dienstverlening		1.000 m ²
Consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening		200 m ²
Culturele , sportieve en recreatieve voorzieningen		1.000 m ²
Horeca V	33.750 m ²	10.000 m ²
Horeca I		200 m ²
Horeca III en IV		1.000 m ²

- e. Ten aanzien van de functies genoemd in lid 1, onder a tot en met f en j geldt dat deze uitsluitend zijn toegestaan voor zover deze in de van deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen" vallen in milieuhindercategorie 1 en 2.
- f. Functies uit milieuhindercategorie 3.1 zijn uitsluitend toegestaan voor zover:
1. de betreffende functie op grond van milieuhinderaspecten gevaar, geur en stof niet hoger scoort dan categorie 2;
 2. de activiteiten hoofdzakelijk in pandig plaatsvinden;
 3. de activiteiten niet tijdens de nachtperiode plaatsvinden.
- g. Functies zoals genoemd onder f zijn uitsluitend toegestaan voor zover deze in de van deze regels deel uitmakende "Staat van Inrichtingen" voor wat betreft de indice "goederenvervoer" niet hoger scoren dan 2 en voor wat betreft de indice "personenverkeer" niet hoger scoren dan 2.
- h. Gevoelige functies als bedoeld in de de Wet geluidhinder, het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit, alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn niet toegestaan.
- i. 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.
- j. 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 functie.
- k. Bij functiewijziging of -uitbreiding zonder fysieke uitbreiding gelden de volgende normen:
1. kantoren en bedrijven: 1 parkeerplaats per 250 m² bvo;
 2. binnen de gebiedsaanduiding 'overige zone' kantoren en bedrijven: 1 parkeerplaats per 125 m² bvo.
3. overig: zoals aangegeven op de bij deze regels behorende parkeertabel;
- l. 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 k, te worden toegepast op het totaal aantal m² bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken. Bij een tekort geldt het gestelde onder j, bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging;
- m. 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 k, te worden toegepast op het totaal aantal m² bvo. Vervolgens worden de reeds aanwezige parkeerplaatsen van dit totaal afgetrokken. Bij een tekort geldt het gestelde onder j, bij een overschot geldt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen in stand mag worden gehouden als voor de functiewijziging en fysieke uitbreiding;
- n. Bij sloop/nieuwbouw zonder functiewijziging en zonder fysieke uitbreiding mogen hetzelfde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd als aanwezig voor de uitvoering van de sloop/nieuwbouw;

- o. op onderstaande adressen zijn de volgende functies met de daarbij behorende m2 toegestaan:

Adres	Functie	maximum bruto vloeroppervlak
Hoogoorddreef 3	Horeca III, IV en V	9.000 m2
Hoogoorddreef 7	Horeca III	300 m2
Hoogoorddreef 15	Maatschappelijke dienstverlening (kinderdagverblijf)	1.000 m2
Hettenheuvelweg 16	Maatschappelijke dienstverlening	1.289 m2
Hettenheuvelweg 45-47	Maatschappelijke dienstverlening	2.530 m2
Paasheuvelweg 22a	Detailhandel	200 m2
Paasheuvelweg 34-h	Maatschappelijke dienstverlening (kinderdagverblijf)	370 m2
Paasheuvelweg 22	Maatschappelijke dienstverlening (kerk)	2.330 m2

- p. ter plaatse van de functieaanduiding "parkeergarage uitgesloten" is parkeren in elke vorm uitgesloten. Daarnaast mogen ter plaatse van deze aanduiding op de begane grond geen kantoren worden gerealiseerd.

6.4 Afwijken van de gebruiksregels

- Het bevoegd gezag kan voor de functies genoemd in lid 6.1 onder b t/m j, in afwijking van het bepaalde in lid 6.3 onder b, een omgevingsvergunning verlenen voor een overschrijding 5% van het voor betreffende functie bepaalde maximum bruto vloeroppervlak, indien aangetoond is dat het aantal m2 bvo ten behoeve van de functie kantoor met minimaal 10% afneemt;
- Het bevoegd gezag kan ten behoeve van de functie detailhandel maximaal vier vestigingen van 200 m2 bvo toestaan;
- In afwijking van het bepaalde in lid 6.3 onder h, kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor een gevoelige functie luchtkwaliteit als bedoeld in het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit, alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, na het verkrijgen van een positief advies van de GGD;
- In afwijking van het bepaalde in lid 6.3 onder i, 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;
- In afwijking van het bepaalde in lid 6.3 onder i, 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 1", mits de overschrijding van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico kan worden verantwoord;
- Het bevoegd gezag kan voor de functies genoemd in lid 6.1 lid b t/m f en h en j, in afwijking van het gestelde onder lid 6.3 onder d het maximum vestigingsoppervlak m2 bvo overschrijden mits:
 - aangetoond wordt dat er geen verkeerstechnische belemmeringen zijn;
 - voldaan wordt aan de parkeernormering op de bij deze regels behorende parkeertabel.
- Het bevoegd gezag kan voor de functie genoemd in lid 6.1 onder i, in afwijking van het gestelde onder lid 6.3 onder d het maximum vestigingsoppervlak m2 bvo verhogen tot 17.500 m2 bvo mits:

1. het totaal aantal m2 bvo van 33.750 m2 bvo voor horeca V niet wordt overschreden;
2. er een onderzoek in het kader van externe veiligheid is overlegd waarin is ingegaan op het persoonsgebonden risico en het groepsrisico;
3. aangetoond wordt dat er geen verkeerstechnische belemmeringen zijn;
4. voldaan wordt aan de parkeernormering op de bij deze regels behorende parkeertabel.

6.5 Wijzigingsbevoegdheid

- a. het bevoegd gezag kan het aantal m2 bvo voor een functie kantoor, zoals op de verbeelding binnen de maatvoeringsvlakken "maximum vloeroppervlak; (bvo) (m2)" aangeven, op verzoek verminderen;
- b. het bevoegd gezag kan het bestemmingsplan wijzigen en binnen de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - wijzigingsbevoegdheid' de bestemming wijzigen naar wonen of een andere geluid- of luchtgevoelige bestemming. daarbij gelden de volgende criteria:
 1. het gestelde in artikel 6.2 heeft onverminderde toepassing;
 2. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden dan wel elders duurzaam verzekerd te zijn;
 3. bij woningbouw geldt een maximum parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning, voor overige functies gelden de parkeernormen zoals aangegeven op de bij deze regels behorende parkeertabel.

Artikel 7 Groen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. plantsoenen;
- b. parken;
- c. groenvoorzieningen;
- d. waterlopen en waterpartijen
- e. kiosken;

met de daarbij behorende:

- f. voet- en fietspaden;
- g. straatmeubilair;
- h. speelvoorzieningen;
- i. nutsvoorzieningen.

7.2 Bouwregels

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

- a. maximaal 3 kiosken:
 - 1. met een maximaal bebouwingsoppervlak per kiosk: 20 m²;
 - 2. met een maximale bebouwingshoogte per kiosk: 6 meter.
- b. bouwwerken geen gebouw zijnde:
 - 1. maximale bouwhoogte lichtmasten: 8 meter;
 - 2. maximale bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
 - 3. maximale bebouwingsoppervlak: 10 m².

7.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen.
- b. Het is verboden de in lid 7.1 genoemde gronden gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven voor parkeren.

Artikel 8 Verkeer - 1

8.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. straten en wegen met maximaal 4 rijstroken met uitzondering van 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.

8.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 8.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. maximale bouwhoogte lichtmasten: 8 meter;
- b. maximale bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
- c. maximale bebouwingsoppervlak: 10 m².

8.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen.
- b. Het is verboden de in lid 8.1 genoemde gronden gebruiken, laten gebruiken of in gebruik geven voor parkeren.

Artikel 9 Verkeer - 2

9.1 Bestemmingsomschrijving

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

- a. straten en wegen met maximaal 2 rijstroken;
- b. voet- en fietspaden;
- c. openbare parkeerplaatsen;

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. straatmeublaar;
- k. ondergrondse afvalcontainers;
- l. ondergrondse infrastructuur;
- m. nutsvoorzieningen;
- n. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen.

9.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 9.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. maximale bouwhoogte lichtmasten: 8 meter;
- b. maximale bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
- c. maximale bebouwingsoppervlak: 10 m².

9.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen.

Artikel 10 Verkeer - 3

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. railverkeer;
- b. spoorwegvoorzieningen;
- c. station;
- d. straten en wegen met maximaal 4 rijstroken;
- e. met de daarbij behorende:
 - f. kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen;
 - g. geluidwerende voorzieningen;
 - h. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen.

10.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 10.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. maximale bouwhoogte lichtmasten: 8 meter;
- b. maximale bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
- c. maximale bebouwingsoppervlak: 10 m².

10.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen.

Artikel 11 Water

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water-, waterlopen en waterpartijen;
- b. watergangen
- c. groenvoorzieningen;
- d. waterstaatkundige werken;
- e. bruggen.

11.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 11.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd met in achtneming van de volgende regels:

- a. bouwhoogte: 3 meter;
- b. maximum bebouwd oppervlak: 10 m²;
- c. ter plaatse van de functieaanduiding 'brug' is een brug toegestaan.

11.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen.

Artikel 12 Wonen

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. 349 studentenwoningen

met de daarbij behorende:

- b. water-, waterlopen en waterpartijen;
- c. groenvoorzieningen;
- d. tuinen en erven;
- e. parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekersparkeren;
- f. fietsparkeerplaatsen;
- g. ondergrondse afvalvoorzieningen;
- h. nutsvoorzieningen.

12.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 12.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming 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 in achtneming van de volgende maxima:
 - 1. bouwhoogte licht- en vlaggenmasten: 8 meter;
 - 2. bouwhoogte overige bouwwerken: 3 meter;
 - 3. bebouwingsoppervlak: 10 m².
- d. Gebouwen dienen zodanig te worden opgericht dat de ontsluiting van overige gebouwen niet wordt belemmerd.

12.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 14 in acht dient te worden genomen.
- b. ten behoeve van bezoekersparkeren zijn maximaal 15 parkeerplaatsen toegestaan

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 13 Anti-dubbeltelregel

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 14 Algemene bouwregels

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

1. Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouw- en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden ten behoeve van stoepen, stoeptreden, 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, 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 15 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 is wordt 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. binnen de bestemmingen Groen, Verkeer -1 en/of Verkeer -2 zijn maximaal twee staanplaatsen voor ambulante handel toegestaan.

Artikel 16 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. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 6 meter en een maximaal brutovloeroppervlak van 25 m²;
 3. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, trapconstructies, vrijstaande muren, geluidswerende en windhinder beperkende voorzieningen, bruggen, duikers en andere waterstaatkundige werken;
 4. bouwwerken waarbij de in de regels toegestane maximale bouwhoogte niet meer dan 1 meter wordt vergroot;
 5. 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.

Artikel 17 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 worden geschaad;
 - c. de op de verbeelding aangegeven maatvoeringaanduidingen zijn van overeenkomstige toepassing
 - d. de maximale oppervlakte van een bedrijfswoning bedraagt 200 m² bvo.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18 Overgangsrecht

18.1 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. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10% zijn.
- c. 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.

18.2 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 19 Slotregel

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

De volledige naam is de aanhaaltitel.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Staat van inrichtingen

Bijlage 2 Regels

Bijlage 3 Parkeertabel

Bijlage 4 Verbeelding