



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 8 nov. 2023, NR. 183
DE RAADSGRIFFIER.

Bestemmingsplan Luttenbergweg 8

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
bestemmingsplan Luttenbergweg 8

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.T1901BPGST-VG01

Datum print 8 Augustus 2023

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	11
2.3	Ontwikkelingen	11
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Regionaal beleid	21
3.4	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	39
4.1	Milieueffect	39
4.2	Milieuzonering bedrijven	39
4.3	Luchtkwaliteit	40
4.4	Geluidhinder	43
4.5	Externe veiligheid	43
4.6	Bodemkwaliteit	48
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	49
5.1	Mobiliteit	49
5.2	Water	49
5.3	Archeologie en cultuurhistorie	52
5.4	Natuurbescherming	56
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	59
6.1	Algemeen	59
6.2	De bestemmingen	59
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	63
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	65
8.1	Participatie	65
8.2	Vooroverleg	65
8.3	Zienswijzen	67
8.4	Ambtshalve wijzigingen	67

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere' op 2 juli 2014 is het planologisch mogelijk gemaakt om onder andere de A9-Gaasperdammerweg c.a. voor wat betreft het gedeelte behorende tot Amsterdams grondgebied (tussen Knooppunt Holendrecht aan de westzijde en de brug over de Gaasp aan de oostzijde) te verbreden. Om de verbreding mogelijk te maken hebben de benodigde gronden de bestemming "Verkeer - 2" gekregen en zijn enkele bestemmingen wegbestemd. Nu de uitbreiding is afgerond blijken niet alle gronden die deze bestemming hebben gekregen nodig te zijn geweest voor de definitieve uitbreiding, zo is bijvoorbeeld het kantoor aan de Luttenbergweg 8 nog aanwezig. Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om het planologische regime weer in overeenstemming te brengen met de feitelijke en vergunde situatie ter plaatse van Luttenbergweg 8 en directe omgeving.

1.2 Doel bestemmingsplan

Met het voorliggende bestemmingsplan streeft de gemeente de volgende doelen na:

1. het komen tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen;
2. het verkrijgen van een actuele ruimtelijk-juridische vertaling van de bestaande bebouwing en het gebruik;
3. het komen tot digitaal raadpleegbare en uitwisselbare bestemmingsplannen.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor het plangebied Luttenbergweg 8 en direct omgeving. Het plangebied behoort tot het stadsdeel Zuidoost, in de wijk Amstel III/Bullewijk en de buurt Amstel III deel C/D-Noord. De Luttenbergweg 8 en directe omgeving is gelegen in de noordoostelijke oksel van het Knooppunt Holendrecht, direct aan de rijksweg A9. Het plangebied wordt begrensd door de rijksweg A9 (zuidzijde), de McDonald's Amsterdam Muntbergweg (oostzijde), Equinix Data Centre (noordzijde) en een watergang (westzijde).

Het betreft de kadastrale percelen: 1072, 1553 en 1711 (gedeeltelijk), sectie M en kadastrale gemeente Weesperkarspel.



Afbeelding; 1.1 Ligging en indicatie begrenzing plangebied

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Bestemmingsplan	Status	Bestemming plangebied
Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere	Onherroepelijk, vastgesteld, 4 juli 2014	- Enkelbestemming Verkeer - 2 - Bouwaanduiding - specifieke bouwaanduiding - tijdelijke bouwzone
Grondwaterneutrale kelders	Vastgesteld, 7 oktober 2021	- Gebiedsaanduiding - overige zone 1

Binnen de bestemming "Verkeer - 2" van het van toepassing zijnde bestemmingsplan "Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere" zijn kantoor en bijbehorende parkeervoorzieningen niet toegestaan.

Het geldende bestemmingsplan "Grondwaterneutrale Kelders" staat geen kelders toe in de "gebiedsaanduiding - overige zone" anders dan kelders die zijn vergund. Het voorliggende bestemmingsplan betreft een conserverend bestemmingsplan waarbij de bestaand vergunde situatie planologisch wordt vastgelegd. Hiermee vormt het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale Kelders" geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en eventuele nieuwe ontwikkelingen. Aandacht is besteed aan functies zoals wonen, bedrijven, (commerciële) voorzieningen en monumenten en structuren zoals de bebouwingsstructuur en de weg-, water en groenstructuur van het plangebied.

2.1 Historie

Het plangebied maakt onderdeel uit van Amstel III, een grootschalig werkgebied van 250 hectare gelegen tussen de Johan Cruijff ArenA, het Amsterdam UMC, locatie Academisch Medisch Centrum (AMC), de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en de A2. In Amstel III werken 26.975 mensen en het gebied vervult daarmee een belangrijke economische functie voor stad en regio.

Binnen het plangebied was in de voormalige situatie een kantoorgebouw met een bijbehorende parkeergarage en parkeervoorzieningen op maaiveld en een voormalig La Place restaurant met parkeervoorzieningen op maaiveld aanwezig. Om de uitbreiding van de A9 mogelijk te maken zijn het voormalige La Place restaurant en de parkeergarage, behorende het kantoorgebouw, gesloopt.

2.2 Beschrijving huidige situatie

In de huidige situatie is binnen het plangebied het kantoorgebouw nog aanwezig met parkeervoorzieningen op het maaiveld. Om het planologische regime weer in overeenstemming te brengen met de huidige en vergunde situatie wordt de bestemming "Kantoor" weer toegevoegd aan het plangebied.

2.3 Ontwikkelingen

Binnen het plangebied zijn er, op het moment van het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan, geen 'ontwikkelingen' in beeld. Voorliggend bestemmingsplan betreft dan ook een conserverend bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van onze leefomgeving. Hiermee wil het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen Nederland staat, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke keuzes het Rijk maakt en welke richting het Rijk meegeeft aan decentrale keuzes. Deze keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen.

De NOVI komt voort uit de Omgevingswet (die naar verwachting in 2024 in werking treedt). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang met elkaar. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt worden.

Prioriteiten

De NOVI schetst een toekomstperspectief naar 2050 waarin vier prioriteiten worden vastgesteld:

Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. Zeespiegelstijging, hoge rivierafvoeren, wateroverlast en lange periodes van droogte zijn hier voorbeelden van. In 2050 zal Nederland klimaatbestendig en waterrobuust zijn. In 2050 moet Nederland ook een duurzame energievoorziening hebben. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Voorwaarde is dat bewoners goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik en kunnen meeprofiten in de opbrengsten.

Voor de ontwikkeling van duurzame energie zijn regionale energiestrategieën (RES) essentieel. Medeoverheden geven, in samenwerking met de energiesector, gebruikers en andere belanghebbenden, in de RES invulling aan de inpassing van duurzame energie op het land.

Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. De Nederlandse economie dient toekomstbestendig te worden, oftewel concurrerend, duurzaam, en circulair. Het gebruik van duurzame energiebronnen en verandering van productieprocessen wordt gestimuleerd. Steden en stedelijke regio's zijn belangrijk voor onze economie. Dit geldt vooral daar waar sprake is van een aantrekkelijke en gezonde omgeving en diversiteit in aanwezige economische functies, opleidingen en andere voorzieningen.

Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. De leefbaarheid van stedelijk gebied staat voorop. Hiervoor dienen deze gebieden in te zetten op klimaatadaptatie om de gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan. Ook dient de bouw van nieuwe woningen te zijn gericht om een zo breed mogelijk aantal inwoners te bereiken. Mobiliteit dient aan te sluiten op nieuwe ontwikkelingen waarbij onder meer de CO₂ uitstoot wordt verminderd.

Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal

effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Er dient een balans tussen de ontwikkeling van natuur en landbouw te worden gevonden. Hiernaast dient het een prettige omgeving te zijn om te werken, wonen en te recreëren. Biodiversiteit van gebieden en de verduurzaming van landbouw zijn kernpunten.

Afwegingsprincipes

Het stellen van de bovenstaande prioriteiten kan een situatie maken dat belangen soms botsen. Om in zo'n situatie keuzes te maken worden er drie afwegingsprincipes gebruikt:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoekt het Rijk naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

De uitvoering van de NOVI moet gezamenlijk worden aangepakt. Rijk, provincies en gemeenten gaan meer samenwerken als één overheid. Ook staat participatie centraal. Daarnaast is de NOVI continu in beweging. Het is de bedoeling dat het zich continu aanpast aan ontwikkelingen, in een permanent en cyclisch proces.

Consequentie voor dit bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan betreft een conserverend plan. Hiermee is het bestemmingsplan niet in strijd met De Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Natuurnetwerk Nederland (NNN), elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk. Hiermee worden de nationale belangen die worden beschermd in het Barro niet geschaad.

3.1.3 Ladder Duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in art. 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, waaronder bestemmingsplannen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat gemeenten bestemmingsplannen vaststellen voor een "goede ruimtelijke ordening". De ladder voor duurzame verstedelijking is een hulpmiddel, dat een bijdrage levert aan een goede ruimtelijke ordening.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen bepaald. Er is een regionale vraag naar werken, dus trede 2 is aan de orde. In trede 2 gaat het om de vraag: "Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?"

Op 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd op de volgende punten:

- het begrip 'actuele regionale behoefte' wordt geschrapt en is in de nieuwe Ladder vervangen door 'behoefte';
- de nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;
- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht;

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Volgens jurisprudentie is in gevallen waarin de planologische functie wordt gewijzigd, maar de aanwezige en vergunde bebouwing of maximale toegestane oppervlakte niet wordt uitgebreid, geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hetzelfde geldt ook wanneer het ruimtelijke beslag niet wordt aangepast. Het reeds aanwezige en vergunde kantoorgebouw met parkeervoorzieningen betreft hiermee geen nieuwe ontwikkeling waardoor de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is en de behoefte niet aangetoond hoeft te worden.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) bevat ruimtelijke beperkingen die gesteld worden in verband met het Luchthaven Schiphol. Deze beperkingen worden enerzijds gesteld vanwege externe veiligheidsrisico's en geluidbelasting vanwege het luchtverkeer. Anderzijds hebben de beperkingen te maken met waarborgen van veilig luchtverkeer (beperking aan hoogte en aan functies die vogels aantrekken).

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied toetshoogte en toetshoogte i.v.m radar. Hieronder wordt ingegaan op deze aspecten in relatie tot dit bestemmingsplan.

3.1.4.1 Hoogtebeperkingen

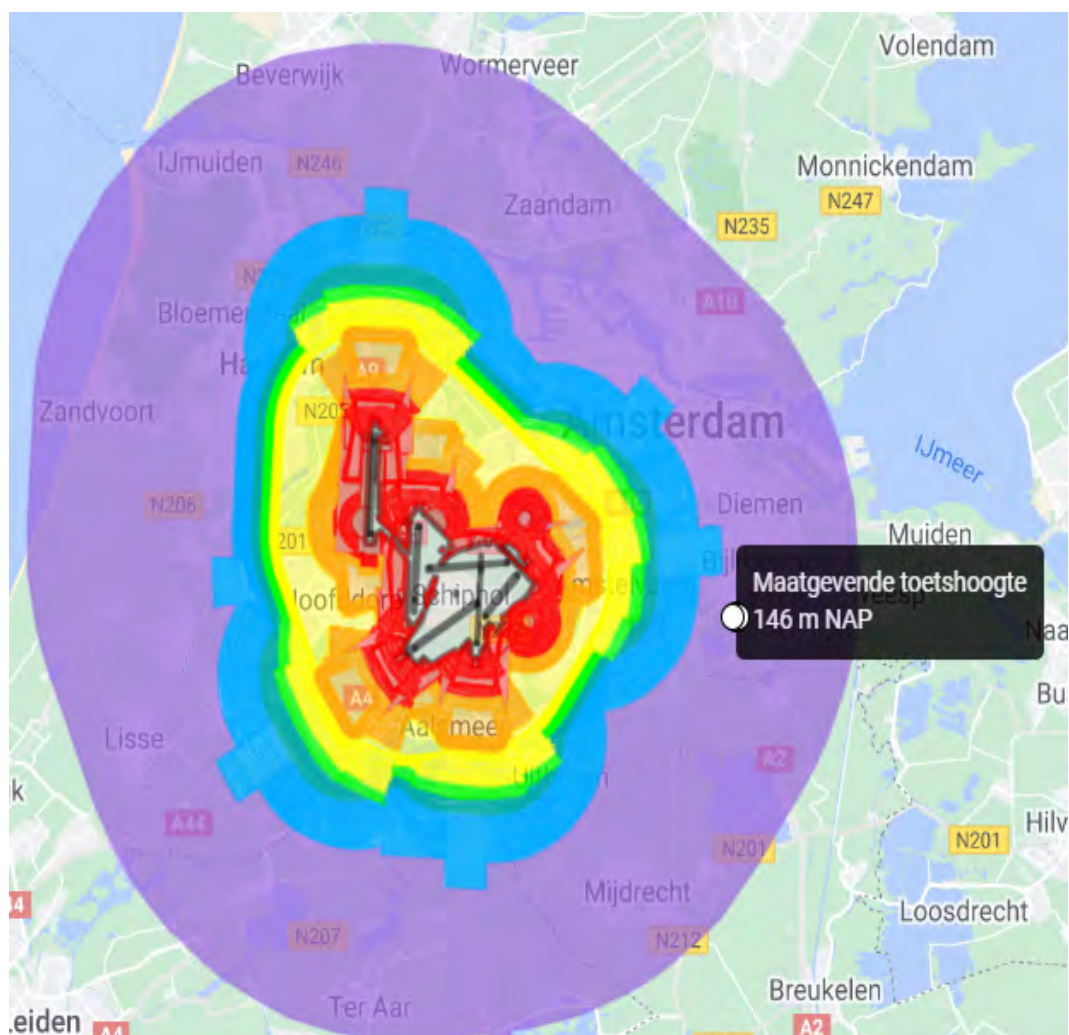
Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moeten de toetshoogtes van het LIB in acht worden genomen. Er zijn twee toetshoogtes: de algemene of maatgevende toetshoogte (bijlage 4 bij het LIB) en de toetshoogte in verband met radar (bijlage 4a bij het LIB). Met een bestemmingsplan kan van de maatgevende toetshoogte van het LIB worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Waterstaat de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de bouwhoogten van) het bestemmingsplan in strijd zijn met de radartoetshoogte, is het vaststellen van het bestemmingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte zoals opgenomen in bijlage 4 (maatgevende toetshoogte) en/of 4a (maatgevende toetshoogte radar) bij het LIB.

Maatgevende toetshoogte

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het LIB geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden.

In onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan



Afbeelding 3.1: Uitsnede hoogtebeperkingen 'Maatgevende kaart toetshoogte', bijlage 4 bij het LIB, en het plangebied.

De maatgevende toetshoogte ter plaatse van het plangebied is 146 meter + N.A.P.

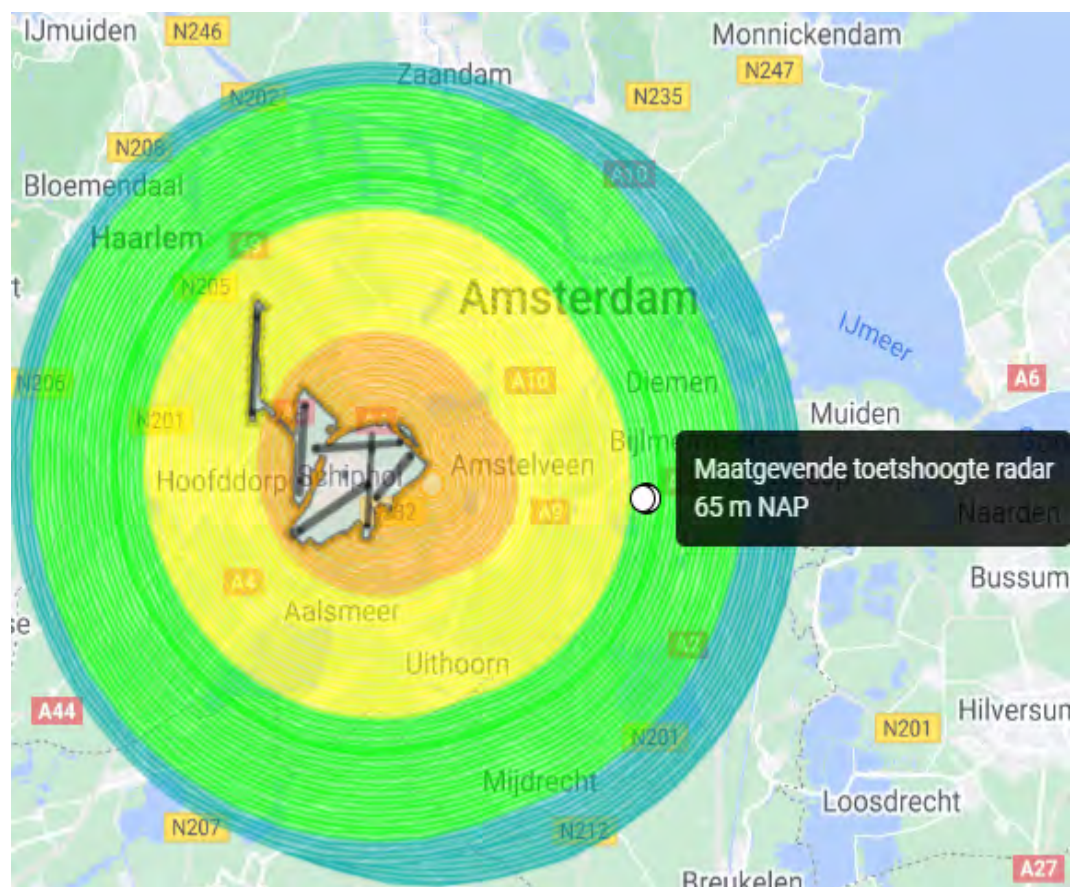
Het huidig aanwezige kantoorgebouw is minder dan 50 meter hoog en ligt daarmee ruim onder de maatgevende toetshoogte. Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties.

Aangezien de maximale bouwhoogte de toetshoogte onderschrijdt, staat de maatgevende toetshoogte de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

Toetshoogte i.v.m. radar

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het LIB objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden, mits uit een positief advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

In onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.



Abbeelding 3.2: Uitsnede hoogtebeperkingen 'Maatgevende kaart toetshoogte radar', bijlage 4a bij het LIB, en het plangebied.

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes binnen het plangebied op basis van de toetshoogte in verband met de radar bedraagt 65 meter + N.A.P.

Ter plaatse van het plangebied is de bestaand aanwezige bebouwing minder dan 50 meter hoog. Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties.

Aangezien de maximale bouwhoogte de radartoetshoogte onderschrijdt, staat de radartoetshoogte de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland geconsolideerd vastgesteld. De Omgevingsvisie richt zich op langetermijnambities en –doelen. De provincie geeft aan welke kwaliteiten ze langjarig wil koesteren en speelt daarbij in op veranderingen en transitie die tijd nodig hebben. De hoofdambitie is het zoeken naar balans tussen economische groei en leefbaarheid.

In het Visiedeel zijn de ambities uitgewerkt in vijf zogenaamde samenhangende bewegingen met ontwikkelingsprincipes naar de toekomst:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden

van water, leidend.

2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

De energietransitie, van energie uit uitputbare bronnen naar energie uit duurzame, hernieuwbare bronnen, is een belangrijke opgave voor de provincie Noord-Holland. Het streven is een maximale opwekking van duurzame energie voor de volledige energievraag in Noord-Holland in 2050. Om dit te realiseren, is de distributie van energie een belangrijke voorwaarde. Met de transitie naar duurzame energie vindt de opwekking op andere plekken plaats, en moet het distributienet hier goed op worden voorbereid. In de Omgevingsvisie wordt dan ook aangegeven dat het niet alleen gaat om de opwekking van duurzame energie, maar ook om uitbreiding en aanpassing van de infrastructuur die nodig is om deze energie op effectieve manier te verdelen.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Met dit conserverend bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Hiermee is het bestemmingplan niet in strijd met de ambities van de provincie Noord-Holland, zoals neergelegd in de Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020. In deze verordening zijn regels opgenomen die de provinciale belangen beschermen. De verordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

In hoofdstuk 6 van de omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen. Dit zijn regels die door decentrale overheden in acht moeten worden genomen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De instructieregels zien onder meer op nieuwe stedelijke ontwikkelingen, bijzonder landschap, verblijfsrecreatie en detailhandel.

Omgevingsverordening NH2022

Als de Omgevingswet in werking treedt, treedt ook de Omgevingsverordening NH2022 in werking. Ook in de Omgevingsverordening NH2022 zoeken we naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid, zoals omschreven in de visie voor de ontwikkeling van Noord-Holland; de Omgevingsvisie NH2050.

In de Omgevingsverordening NH2022 zijn regels opgenomen die gelden binnen het gehele grondgebied van de provincie Noord-Holland en regels die gebiedsspecifiek zijn. Hieronder zijn de mogelijk van toepassing zijnde artikelen opgenomen.

Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

1. Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken;
2. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.

Artikel 6.83 Regionale verdringingsreeks Amstel, Gooi en Vecht

1. In het geval van een onmiddellijk of dreigend watertekort wordt met het oog op de verdeling van het beschikbare water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek bij het beheer van de regionale wateren door waterschappen wat betreft de in artikel 2.1, eerste lid, onder 3, van het Waterbesluit bedoelde behoeften, achtereenvolgens prioriteit toegekend aan:
 - a. het verwerken van industrieel proceswater;
 - b. de tijdelijke beregening van kapitaalintensieve gewassen.
2. In het geval van een onmiddellijk of dreigend watertekort wordt met het oog op de verdeling van het beschikbare water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek bij het beheer van de regionale wateren wat betreft de in artikel 2.1, eerste lid, onder 4, van het Waterbesluit bedoelde behoeften, achtereenvolgens prioriteit toegekend aan:
 - a. de waterkwaliteit in stedelijk gebied;
 - b. beroepsvaart;
 - c. akkerbouw;
 - d. beregening sportvelden;
 - e. grasland;
 - f. recreatievaart;
 - g. natuur, voor zover het niet gaat om het voorkomen van onomkeerbare schade.
3. In geval van waterbehoeften van buiten het gebied van het waterschap, zijn het eerste en tweede lid van overeenkomstige toepassing.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

De artikelen uit de Omgevingsverordening NH2050 zullen de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg staan. Er is in dit geval geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming met de Omgevingsverordening Noord-Holland.

3.2.3 Nationaal Natuurnetwerk Noord-Holland (NNN, voormalige EHS)

Provinciale Staten hebben op 27 september 2016 het Natuurbeheerplan 2017 vastgesteld. In het Natuurbeheerplan staat waar welk soort natuur, agrarische natuur of landschap aanwezig is of ontwikkeld kan worden. Het Natuurbeheerplan bevat de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur) en de natuurverbindingen. In de PRV is een beschermingsregime opgenomen voor het NNN.

Volgens artikel 19 van de PRV moeten gemeentelijke bestemmingsplannen aan een aantal eisen voldoen. De gebieden die als NNN zijn aangewezen moeten in bestemmingsplannen bestemd worden voor 'Natuur'. Daarnaast moet in het bestemmingsplan eveneens zijn voorzien in een beschermingsregime.

Het planologische beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Deze documenten bevatten de begrenzing van de NNN, natuurverbindingen en het weidevogelleefgebied.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied maakt geen deel uit van het NNN. Het plangebied is op circa 640 meter afstand gelegen van het dichtsbijzijnde NNN. Gezien de afstand tot het gebied en er feitelijk geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, zijn significante negatieve effecten op het NNN uit te sluiten. Hiermee is het voorliggende bestemmingsplan in lijn met het Nationaal Natuurnetwerk Noord-Holland.

3.2.4 Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de oevers'

De Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de Oevers' is vastgesteld op 15 september 2015 door Provinciale Staten. De watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie.

In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere: veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast.

De Watervisie 2021 is bij besluit van 31 januari 2022 in getrokken per 22 december 2022 en vervangen door het *Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027*.

“Met het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 wordt uitvoering gegeven aan het waterbeleid in de Omgevingsvisie NH2050 en aan de Waterwet. Met het programma wordt tevens geanticipeerd op de Omgevingswet, waarin is opgenomen dat de provincie regionale waterprogramma's vaststelt ter uitvoering van Europese richtlijnen over water. De indeling van het voorliggende programma sluit hierop aan. In achtereenvolgens de deelprogramma's 'Oppervlaktewater' (Kaderrichtlijn Water, Zwemwaterrichtlijn), 'Grondwater' (Grondwaterrichtlijn, Drinkwaterrichtlijn) en 'Overstromingsrisico's' (Richtlijn Overstromingsrisico's) is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket van maatregelen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden”

Hoofdstuk 5.2 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. 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 Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: *Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0, Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030.*

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie Plabeka 3.0 (20 juli 2017). Uit Plabeka 3.0 is onder meer op te maken dat de MRA binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's behoort. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die van Nederland als geheel ligt. Maar binnen de MRA nemen de verschillen toe.

Consequenties voor dit plan

Het bestaande kantoorgebouw met bijbehorende parkeervoorzieningen is gelegen in Amstel III, een grootschalig werkgebied waar bedrijvigheid en kantoren zijn beoogd. Met de vaststelling van voorliggend

bestemmingsplan wordt het planologisch regime in overeenstemming gebracht met de bestaande en vergunde situatie. Hiermee is het bestemmingsplan in overeenstemming met Plabeka.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Amsterdam bevindt zich in een spannende tijd. Jaren van snelle groei zijn abrupt afgebroken door een ontregelende pandemie, die op de korte termijn voor onzekerheid zorgt. Tegelijk is er de voortdurende trein van internationalisering en technologische ontwikkeling die maatschappelijke tegenstellingen verscherpt. Daarbovenop komt de noodzakelijke omschakeling vanwege de klimaatverandering en klimaatbestendigheid. De Omgevingsvisie is erop gericht om de lijnen uit te zetten hoe met deze uitdagingen om te gaan. Hiervoor zijn de volgende vijf strategische keuzes gemaakt:

Meerkernige ontwikkeling

Één van de hoofddoelen van deze visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Verdichting en kwaliteit zijn de sleutelwoorden: met meer bewoners en ruimte voor bedrijvigheid is er meer draagvlak voor winkels, horeca en voorzieningen. Meerkernigheid als streven geldt ook voor de regio. De huidige spreiding van werkgelegenheid en voorzieningen is scheef in het nadeel van de regio, met als gevolg grote vervoerstromen. De inzet is werk beter te spreiden en de stedelijke kwaliteit van kernen als Almere, Zaandam, Purmerend en Hoofddorp te vergroten met voorzieningen zoals hoger onderwijs en culturele instellingen. Ook het openbaar vervoer tussen de kernen wordt verbeterd.

Groeien binnen grenzen

De stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de stadsgrenzen. Groeien binnen de bestaande stad kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Tegelijk wordt de stad ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.

Duurzaam en gezond bewegen

In een verdichtende stad gaan we zuinig om met de schaarse ruimte. We zoeken plek om te bouwen, voor groen, voor verblijven en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als ruimtegebruiker een stap terug doen. We hebben een driedig doel: ruimte, schonere lucht en gezonder bewegen. Dat gaat niet ten koste van bereikbaarheid. Buurten en kernen worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.

Rigoreus vergroenen

Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Het autoluw maken van de stad biedt daarvoor mede ruimte. Daarnaast gaat de kwaliteit van landschappen zoals Waterland en de Amsterdamse Scheggen omhoog door: omschakeling naar kringlooplandbouw, het tegengaan van bodemdaling en herstel van biodiversiteit.

Samen stad maken

Deze Omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Zo wil de stad in de toekomst werken: in samenhang. Dit betekent dat niet alleen partijen zoals ontwikkelaars en woningcorporaties, maar Amsterdammers zelf ook collectieven op te starten. Ook de samenwerking met het Rijk en de regio wordt steeds groter.

Elektriciteitsnetwerk

Alhoewel het elektriciteitsnetwerk niet valt onder één van de strategische keuzes wordt er in de Omgevingsvisie wel uitgebreid op ingegaan. Met de groei van de stad groeit ook de vraag naar elektriciteit en warmte. Amsterdam wil zoveel mogelijk schone energie opwekken en opslaan op eigen grondgebied en slim gebruik maken van nieuwe en bestaande warmtebronnen. Een toekomstbestendig elektriciteitsnetwerk is een randvoorwaarde voor de groei en verduurzaming van Amsterdam. Tot 2050 zal de vermogensvraag toenemen naar 3 tot 4 keer de vermogensvraag van nu. Dat is een vraag van 3.000 à 4.000 MW in 2050, in plaats van circa 1.000 MW in 2020. Om tijdig in de snelgroeiende vraag naar elektriciteit te kunnen blijven voorzien wordt er gewerkt aan de uitbreiding van de elektriciteitsinfrastructuur. Hiervoor worden onder andere locaties aangewezen waar onderstations worden uitgebreid. Het plangebied van dit bestemmingsplan is aangewezen voor deze netuitbreiding en locatie voor uitbreiding van onderstations.

Consequenties voor dit bestemmingsplan



Afbeelding 3.3: Uitsnede Visiekaart Amsterdam 2050 en het plangebied.

Consequenties voor dit plan

Met de Omgevingsvisie wordt een toekomstbeeld geschetst van de gemeente Amsterdam voor de komende 30 jaar. Het plangebied maakt deel uit van een 'Binnenstedelijke bedrijventerrein': Op deze bedrijventerreinen is plek voor maakbedrijven en stadsverzorgende bedrijvigheid. Ze worden geïntensiveerd en verduurzaamd, waarbij de bedrijfsruimte bereikbaar en betaalbaar moet blijven. Er is hier geen ruimte voor woningbouw. Het bestaande kantoorgebouw (dat wordt gezien als

stadsverzorgende bedrijvigheid) zal op de markt worden gebracht. Daarmee ligt het in de lijn der verwachting dat het gebouw gerenoveerd en (verder) verduurzaamd zal worden om aan de huidige eisen uit de markt te kunnen voldoen. In onder andere Zuidoost zullen nieuwe tram-/busverbindingen worden gerealiseerd om de geplande gebiedsontwikkeling aldaar mogelijk te maken.

Het voorliggende bestemmingsplan, waarbij de stadsverzorgende bedrijvigheid weer positief bestemd is, is in overeenstemming met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

3.4.2 Ruimte voor de economie van morgen

Amsterdam staat nu met de nieuwe groeistrategie Koers 2025 aan de vooravond van een nieuwe stedelijke groeisput. De komst van meer woningen en inwoners biedt kansen voor het versterken van Amsterdam als aantrekkelijke (internationale) vestigingsplaats. Naast woningen en voorzieningen zoals internationale scholen heeft Amsterdam ook ruimte nodig om nieuwe economische groei te faciliteren. Koers 2025 wijst daarbij in algemene zin op kansen in stadsstraten, op multimodale knooppunten, gemengde woon-werkwijken, de haven en bedrijventerreinen.

De opgave is om de nieuwe groei van Amsterdam aan te sluiten met de vestigingsbehoefte van de groeiende kennis- en innovatie economie. Deze vraagt om specifieke gemengde stedelijke werkmilieus. De economische potentie van nieuwe wijken en de mate waarin economische menging succesvol kan zijn, is afhankelijk van de netwerkverbondenheid, dichtheid, de aanwezigheid van economische dynamiek, bereikbaarheid voor werknemers en logistiek en de woon-werkbalans. Hieronder een onderscheid tussen diverse werkmilieus.

Bedrijventerreinen

Een groeiende stad heeft groeiende behoefte aan bedrijfsprocessen, en veel daarvan zijn niet mengbaar in woonmilieu. De Haven en bedrijventerreinen bieden hiervoor ruimte als productie- en emissiezones. In tegenstelling tot de groeiende behoefte aan vestigingsruimte, wordt de ruimte voor productie- en emissiezones de komende jaren schaars als gevolg van transformatie voor nieuwe stedelijke groei. Koers 2025 heeft in totaal 230 hectare bedrijventerrein aangewezen voor ontwikkeling van nieuwe stedelijke gebieden, maar Amsterdam heeft nog maar 60 hectare aan uitgeefbare grond voor bedrijventerreinen. Daarnaast heeft het Havenbedrijf Amsterdam ook nog 60 hectare ruimte aan niet-kadegebonden bedrijventerrein. Door toekomstige schaarste zal Amsterdam straks niet ieder bedrijf meer ruimte kunnen bieden in de stad. Duidelijke keuzes over ruimtelijke invulling van de resterende kavels zijn daarom nodig.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied behoort tot het bedrijventerrein Amstel III. Met het behoud van het huidig aanwezige kantoorgebouw en de bijbehorende parkeergelegenheid wordt aangesloten om de schaarse vestigingsruimte voor bedrijven te koesteren.

3.4.3 Principenota Bedrijvenstrook Amstel III

De bedrijvenstrook Amstel III biedt ruimte aan veel stadsverzorgende bedrijven en is het enige grootschalige bedrijventerrein aan de Zuidoostkant van de stad. De op 14 december 2021, door het college van B&W, vastgestelde Principenota Bedrijvenstrook Amstel III brengt de opgave, kansen, belemmeringen en risico's voor dit gebied in kaart. Het doel van een principenota en het bijbehorende principebesluit is om alles afwegend te beoordelen of het wenselijk is voor de gemeente Amsterdam om een project te starten. In een principenota worden de mogelijkheden, wenselijkheid en de richting van een ruimtelijke ontwikkeling in een gebied beschreven. Dit in het besef dat de grond hier in erfpacht is uitgegeven en dat transformatie altijd in samenspraak en co-creatie zal gaan met erfpachters en op het terrein gevestigde bedrijven. De tijdshorizon hierbij is globaal tot 2050.

Per deelgebied is het toekomstperspectief beschreven. Voor het plangebied is deelgebied 3 Laarderhoogtweg van toepassing. In dit gebied wisselen publieksvoorzieningen en grote datacenters elkaar af. De bedrijvenstrook blijft ook in de toekomst een belangrijk hyper-connectiviteitscluster voor de metropoolregio Amsterdam. De publieke voorzieningen in de plint van de gebouwen of in losstaande gebouwen zorgen tezamen met vestigingen voor creatieve industrie die direct van de hyperconnectiviteit gebruik kunnen maken voor een aantrekkelijke entree in Zuidoost langs de A9.

Consequenties voor dit plan

Deelgebied 3 uit de Principenota Bedrijvenstrook Amstel III biedt ook ruimte voor kantoorgebruik. Het behoud van het huidige aanwezige kantoorgebouw en de bijbehorende parkeergelegenheid staat het toekomstperspectief voor deelgebied 3, zoals beschreven in de Principenota Bedrijvenstrook Amstel III derhalve niet in de weg.

3.4.4 Kantorenstrategie 2017

Op 14 juli 2011 is de "Kantorenstrategie Amsterdam" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Sinds die tijd is de dynamiek op de kantorenmarkt sterk toegenomen. Een meerderheid van de Britten stemde voor een Brexit. De economie bloeit, de vraag naar kantoorruimte groeit, er vestigen zich veel kantoorachtige bedrijven in de stad. Dit was aanleiding om te onderzoeken of de huidige strategie nog doelmatig is. Dit heeft geleid tot een actualisering van de kantorenstrategie 2017 'Het juiste kantoor op de juiste plek'.

Uit onderzoek blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands aanpak op monofunctionele kantoorlocaties.

Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien, maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties.

In het geactualiseerde kantorenstrategie 2017 is het volgende opgenomen:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen, in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%. Na 2020 wordt ingezet op nieuwe planvoorraad voor gebieden als Schinkelkwartier, Schipholkerncorridor (samen met de regio, buurgemeenten en provincie), uitbreiding van de Zuidas aan de westkant onder en boven de A10, Arenapoort, Sloterdijk, noordelijke IJ-oever/ Hamerkwartier, kansen verdichting Overamstel/ A2/ Joan Muijskenweg en A9/ Gaasperdam. Het gaat niet om monofunctionele kantoorontwikkelingen maar om

gemengde woon-werkgebieden (uitzondering: Overamstel). Samen met de regio, de buurgemeenten, stadsdeel Oost en Zuidoost wordt het gebied rond station Duivendrecht verkend.

4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag.

Consequenties voor dit plan

Het bestaande kantoorgebouw in Amstel III is gelegen in een gebied dat wordt beschouwd als een bedrijventerrein welke wordt getransformeerd naar een gebied waar ook kantoren en voorzieningen voorzien zijn.

Het bestemmingsplan is hiermee in lijn met de kantorenstrategie 2017 'Het juiste kantoor op de juiste plek'.

3.4.5 Kantorenplan 2019-2026

Het doel van het kantorenplan 2019-2026 is een uitgebalanceerde en toekomstbestendige kantorenmarkt, waarin op korte en middellange termijn voldoende kwalitatieve woonwerkmilieus beschikbaar zijn voor de uitbreidingsvraag van 125.000 m² kantoor per jaar.

Het aanbod van geschikte en duurzame kantoorruimte vooral op goed bereikbare OV knooppunten neemt sterker af dan verwacht. In de periode 2005 tot 2015 kende Amsterdam nog een grote kantorenleegstand. De kantorenleegstand is sindsdien sterk gedaald tot 8,8%; als gevolg van transformatie, weinig nieuwbouw en een constant groeiende economie. De behoefte aan kantoren neemt weer toe. Kwantitatief gaat het om een netto uitbreidingsvraag van 125.000 m² aan kantoren per jaar. Voor de komende periode tot en met 2022 wordt voldoende kantoor in aanbouw genomen om te voldoen aan deze uitbreidingsvraag. Tegelijkertijd zijn er signalen uit de markt van ondernemingen die kantoorruimte zoeken en niet per direct kunnen worden geaccommodeerd. Voor de periode 2023 - 2026 is het nodig dat kantoorontwikkelingen nu starten om aan de uitbreidingsvraag invulling te geven.

Consequenties voor dit plan

Uit het Kantorenplan 2019-2026 blijkt dat de vraag naar kantoor vierkante meters in Amsterdam nog altijd groot is. Dit kantoorgebouw biedt ruimte voor deze vraag, en tegelijkertijd schept het mogelijkheden voor verdere ontwikkeling op groter gebiedsniveau.

3.4.6 Strategie Amsterdam circulair 2020-2025

Amsterdam wil in 2050 een circulaire stad zijn. Een stad waar ze waardevolle materialen en grondstoffen hergebruiken en geen afval produceren. De productie van nieuwe materialen en goederen zorgt ervoor dat grondstoffen opraken en is verantwoordelijk voor meer dan de helft van de wereldwijde CO₂-uitstoot. In een circulaire stad zorgen ze ervoor dat grondstoffen en materialen worden hergebruikt en niet verloren gaan. Doordat gemeente Amsterdam volop inzet op hergebruik, zorgt dit ook voor meer lokale werkgelegenheid in de reparatie- en verwerkingssector. Daarnaast zorgt deze verandering in consumptie en productie voor een verbetering van arbeidsomstandigheden in lagelonenlanden en helpen zo de levensstandaard van mensen te verhogen, zowel binnen de stadsgrenzen als daarbuiten.

Consequenties voor dit plan

Doordat het bestaande kantoorgebouw mogelijk wordt gerenoveerd en verduurzaamd, voldoet het kantoorgebouw weer aan de huidige eisen/wensen van nieuwe gebruikers. Hiermee wordt de levensduur van het kantoorgebouw verlengd, wat leidt tot het gebruik van minder grondstoffen. Hiermee is voorliggend bestemmingsplan in lijn met de Strategie Amsterdam circulair 2020-2025.

3.4.7 Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050

De aanpak om de CO₂-uitstoot te verminderen heeft de gemeente Amsterdam beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. De Routekaart is een ambitiedocument met een langetermijnvisie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. De gemeenteraad heeft op 3 maart 2020 'De Routekaart Amsterdam Klimaat neutraal 2050' vastgesteld. De Routekaart beschrijft de langetermijnvisie en strategie op de Amsterdamse energietransitie, de cijfers en de acties voor de korte termijn in 4 thema's: gebouwde omgeving verkeer en vervoer, elektriciteit, haven en industrie. Er wordt daarbij ingezet op de volgende relevante ambities:

- De ambitie is om de CO₂-uitstoot in Amsterdam in 2030 met 55% te reduceren ten opzichte van 1990, met 95% in 2050 en te zorgen dat Amsterdam in 2040 aardgasvrij is;
- In 2030 streven gemeente Amsterdam ook naar een gemeentelijke organisatie die klimaatneutraal is;
- In 2030 wordt 50% minder nieuwe grondstoffen gebruikt, in 2050 wil gemeente Amsterdam 100% circulair zijn. Afscheid wordt genomen van fossiele energie zoals olie, aardgas en kolen en wordt overgegaan op 100% duurzaam opgewekte energie.
- Gemeente Amsterdam wordt 'klimaatadaptief': de stad wordt zo ingericht dat we de onvermijdelijke gevolgen van de klimaatverandering goed opvangen kunnen worden.

Gebouwde omgeving

In 2050 worden alle gebouwen (woningen, kantoren, bedrijfspanden, maatschappelijke gebouwen) in de stad verwarmd door duurzame warmtebronnen die in de plaats komen van aardgas. Daarnaast wordt ingezet op maximale energiebesparing. Nieuwbouw moet al vanaf 2019 bijna energieneutraal zijn (EPC <0,2). In de toekomst bouwen we uitsluitend energieneutraal en, waar mogelijk, wordt de markt uitgedaagd om energieleverend te bouwen.

Verkeer en vervoer

Beperken van de groei van het aantal vervuilende voertuigkilometers in Amsterdam door personen- en goederenvervoer. Dit kan door over te stappen op andere, meer duurzame vormen van mobiliteit en zorgen dat het overblijvende vervoer schoon wordt.

Elektriciteit

Maximale opwek van duurzame elektriciteit op Amsterdams grondgebied door windturbines en zonnepanelen. Een toekomstbestendige elektriciteitsinfrastructuur is een randvoorwaarde.

Consequenties voor dit plan

Indien het gebouw wordt gerenoveerd en verduurzaamd dient rekening te worden met bovengenoemde ambities van gemeente Amsterdam op het gebied van de energietransitie. Hiermee draagt het plan bij aan de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

3.4.8 Agenda Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda

Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

- Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstof-dioxide 35% lager dan in 2015;
- Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
- Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
- In 2025 is de CO₂-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.

Circulaire economie

Het thema circulaire economie is veelomvattend. Voor gebiedsontwikkeling ligt de focus op circulair bouwen en op de wijze waarop wordt omgegaan met huishoudelijk afval.

Circulair bouwen

Bij circulair bouwen gaat het om het slim omgaan met materialen en het rekening houden met veranderingen door de tijd. Het gebouw moet zich aan de tijd kunnen aanpassen net als de functie van het gebouw. Gebouwen dienen flexibel te kunnen worden heringericht. Hergebruik van materialen verdient de voorkeur. Ook lokale materialen die zonder veel energie zijn te winnen, scoren relatief goed.

Gebouwen zijn demontabel en materialen worden gedocumenteerd, zodat materialen elders kunnen worden hergebruikt. Hoogwaardige materialen die lang meegaan worden ingezet voor de schil van gebouwen met een lange levensduur. Bij het tenderen van kavels is circulair bouwen het onderscheidend criterium voor duurzaamheid. Duurzaamheid telt voor 1/3e mee bij de selectie van inschrijvingen. Daarvoor wordt op het moment van tenderen de laatste stand van zaken met betrekking tot deze maatlat gebruikt. Hierin worden de ervaringen met de MPG (MilieuPrestatieGebouwen) en de circulaire maatlat voor Buiksloterham meegenomen. Los daarvan bestaat een minimum-eis van een Epc (energieprestatiecoëfficiënt) van 0,15, conform de Amsterdamse standaard.

Huishoudelijk afval

De gemeente heeft in de Agenda Duurzaam Amsterdam het doel opgenomen om het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval van 19% in 2013 omhoog te brengen naar 65% in 2020. Dit gebied sorteert voor op de nieuwe gemeentelijke afvalrichtlijnen voor nieuwbouwgebieden. Per afvalstroom is aangegeven per hoeveel huishoudens een afvalbak dient te worden geplaatst. Dit is opgenomen in het stedenbouwkundig plan 'Amstelkwartier 2e fase Weststrook', hoofdstuk 11: beheer en exploitatie openbare ruimte.

Klimaatbestendigheid

Voor een klimaatbestendig plan is een pakket van samenhangende maatregelen gedefinieerd. Dit zijn maatregelen die meestal zowel ten gunste komen aan de regenbestendigheid, hittebestendigheid en ook goed zijn voor de flora en fauna. De maatregelen hebben te maken met de aanwezigheid van groen, de mogelijkheid om water vast te houden in tijden van regen en om water te verdampen in tijden van hitte. In de huidige situatie is er een aantal groenvoorzieningen, dat positief werkt voor de klimaatbestendigheid:

- aanwezigheid park;
- aanwezigheid water in omgeving;
- bestaande bomen.

Voorwaarden en aandachtspunten gebouwen

Om de klimaatbestendigheid verder te verhogen, gelden de volgende randvoorwaarden voor de gebouwen: Daarmee hebben deze daken ook een functie voor de natuur. Bovendien kijken de gebruikers van de hogere gebouwen in de omgeving op de mooie intensief groene daken en genieten zo van een

mooi uitzicht. Dit past ook bij het natuurinclusief bouwen.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan betreft een plan die het bestaande kantoor weer positief bestemd. De nieuwe bestemming maakt renovatie en verduurzaming mogelijk. Daarmee voldoet het kantoorgebouw weer aan de huidige eisen van de kantoorgebruiker. Dit is in lijn met de Agenda Duurzaamheid.

3.4.9 Groenvisie 2020-2050

De Groenvisie 2020 - 2050 "Een leefbare stad voor mens en dier" is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 21 december 2020.

De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen. De toekomstige stad is een stad in het groen. Gemeente Amsterdam ziet een stad voor zich waar meer mensen wonen, werken en recreëren, waar de openbare ruimte met steeds meer Amsterdammers en bezoekers wordt gedeeld en waar het prettig verblijven is voor iedereen. Gemeente Amsterdam ziet voldoende mogelijkheden voor dieren en planten om te leven en voor mensen om daarvan te genieten. Door de opgave om de stad te verdichten met nieuwe woningbouw en de opgaves rondom energie en mobiliteit wordt het drukker in de open ruimte. Tegelijk groeit de behoefte om dichtbij de woning gebruik te maken van een prettige groene ruimte. Gezien het belang van groen, mogen de stedelijke opgaven niet ten koste gaan van de groene ruimte en de kwaliteit daarvan. Gemeente Amsterdam gaat juist, waar mogelijk, meer groen maken en het bestaande groen beter benutten.

Consequenties voor dit plan

De nieuwe bestemming maakt het mogelijk om het bestaande kantoorgebouw te renoveren en te verduurzamen. Daarmee wordt voldaan aan de huidige eisen van de kantoorgebruiker. Renovatie en verduurzaming biedt kansen voor de vergroting van de biodiversiteit, bijvoorbeeld doordat nestkasten voor vleermuizen en vogels kunnen worden geïntegreerd in het pand en/of doordat het dak wordt vergroend. Hiermee biedt het plan kansen om beter aan te sluiten bij de Groenvisie 2020-2050.

3.4.10 Agenda Groen

De Agenda Groen is op 30 september 2015 vastgesteld in de gemeenteraad. Elke Amsterdammer moet straks een groene omgeving in de buurt hebben. In deze agenda wordt de koers uitgezet voor investeringen in het groen tussen 2015 en 2018 en daarmee geeft de agenda duidelijk richting aan initiatieven. De prioriteit wordt daarbij de komende jaren gelegd op vier thema's: stadsparken, klimaat en biodiversiteit, groen in de buurt en verbindingen en toegankelijkheid.

1. Stadsparken

Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad. Ze zijn er voor iedereen en ze worden steeds intensiever en op heel uiteenlopende manieren gebruikt: werken, leren over de natuur, barbecueën, wandelen, sporten, zonnen, een feestje vieren of een evenement bezoeken. Het doel is om stadsparken beter in te richten op dat intensieve gebruik. Ook komen er meer en betere alternatieven voor de drukke stadsparken, om zo de bezoekersdrukke beter te spreiden over de groengebieden in en om de stad. De komende jaren worden tenminste drie stadsparken ingrijpend verbeterd voor duurzamer en intensiever gebruik.

2. Klimaat en biodiversiteit

De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen stijgen. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarnaast kan groen bijdragen

aan meer biodiversiteit in de stad. Daarom wordt de komende jaren in gezet op 50.000 m2 extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket.

3. Groen in de buurt

Amsterdammers hechten veel waarde aan mooi en bruikbaar groen in de directe omgeving van de woning. Groen in de buurt heeft een belangrijke functie als ontmoetingsplek en zorgt ervoor dat mensen meer bewegen. Bewoners weten zelf het beste waar behoefte aan is, daarom bieden we ruimte aan buurtinitiatieven. Daarom wordt de komende jaren ingezet op meer groene plekken in de buurt door het vergroenen of aanleggen van tenminste twintig postzegelparken.

4. Verbindingen en toegankelijkheid

Het laatste thema in de Agenda Groen is gericht op het verbeteren van wandel- en fietsroutes tussen en binnen groengebieden voor dagelijks recreatief en sportief gebruik. Amsterdam is rijk aan groen en veel van dat groen kan beter worden gebruikt als het toegankelijker is of beter met elkaar is verbonden. Ingezet wordt op het zichtbaar verbeteren van fietsverbindingen naar de landschappen rondom de stad. Knelpunten in de schakels tussen stad en land worden opgelost en er wordt geïnvesteerd in de belevingswaarde van deze routes.

Consequenties voor het plan

Het bestaande kantoorgebouw zal gerenoveerd en verduurzaamd dienen te worden om te kunnen voldoen aan de huidige eisen van de kantoorgebruiker. Door bij deze plannen bijvoorbeeld nestkasten voor vleermuizen en vogels te integreren in het pand en/of het dak te vergroenen wordt de biodiversiteit in dit gebied vergroot. Hiermee wordt aangesloten bij de Agenda Groen.

3.4.11 Beleidskader Verkeersnetten

Op 24 januari 2018 heeft de gemeenteraad het Beleidskader Verkeersnetten vastgesteld. In het beleidskader staan eisen en toetswaarden waaraan de verschillende onderdelen van de Amsterdamse verkeersinfrastructuur moeten voldoen. Het is de basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren, en het is een toetsingskader voor ruimtelijke plannen. Het Beleidskader Verkeersnetten is gebaseerd op het Beleidskader Hoofdnetten uit 2005, de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013) en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015). Het beleidskader is een beleidsstuk waarin staat aangegeven waar de belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto liggen, welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. De functie van de netten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied is gelegen nabij de Muntbergweg, een plusnetwerk voor auto en fiets en een hoofdnetwerk voor de bus. Plusnetwerken zijn gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen met de hoogste prioriteit als er afwegingen gemaakt moeten worden tussen netwerken. Hoofdnetten zijn daarentegen gericht op het behouden van voldoende ruimte om het verkeer af te kunnen wikkelen. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe wegen of ontwikkelingen mogelijk waardoor het plan geen invloed heeft op de verschillende verkeersnetten en hun doorstroming.

3.4.12 Parkeerbeleid

Auto

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages. In het Parkeerplan uit 2012 staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is die lijn doorgetrokken met de aankondiging meer ruimte op straat te maken voor voetgangers en fietsers door de bouw van parkeergarages en het opheffen van parkeerplaatsen op straat.

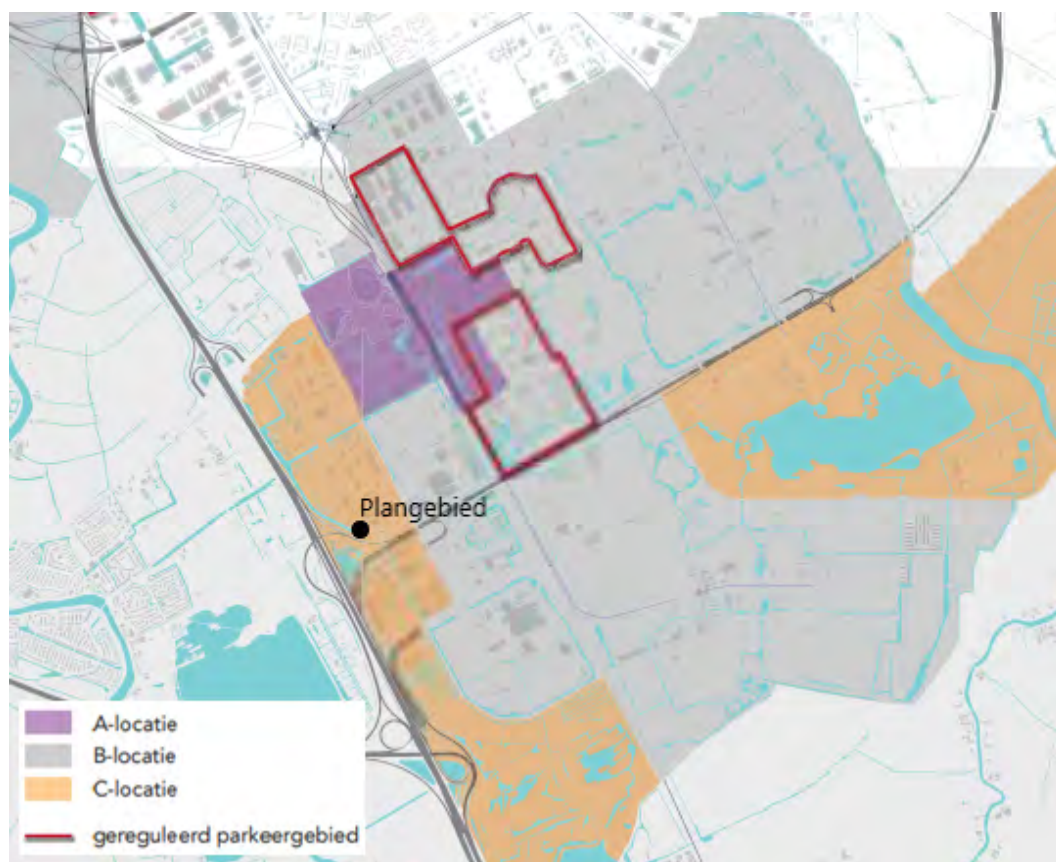
Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Hiervoor heeft de gemeenteraad op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld. In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid worden toegepast. Het nieuwe beleid treedt in werking voor alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt gesloten, na moment van vaststelling van de nieuwe Nota Parkeernormen Auto. Over bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van de nota reeds zijn vastgesteld en waarin een eigen parkeernormering is opgenomen is aangegeven dat de parkeernorm van het bestemmingsplan het toetsingskader blijft. Dit geldt ook voor bestemmingsplannen waarin een uitwerkingsverplichting is opgenomen en waarvan de uitwerking plaats vindt nadat de nota in werking is getreden.

Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oude beleid zijn:

- De verplichte minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen komt te vervallen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen wordt lager. Waar in het oude beleid een minimumverplichting geldt van 0,6 tot 1 parkeerplaats per woning, is dit nu afhankelijk van de woninggrootte (< 30 m² geldt een norm van 0,1-1 pp per woning, 30-60 m² geldt een norm van 0,3-1 pp per woning en woningen >60 m² geldt een norm van 0,6-1 pp per woning).
- Er komt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
- De verplichte minimumparkeernorm voor kantoren komt te vervallen er geldt nu alleen een maximumnorm.
- Voor voorzieningen wordt in het nieuwe beleid maatwerk geleverd.

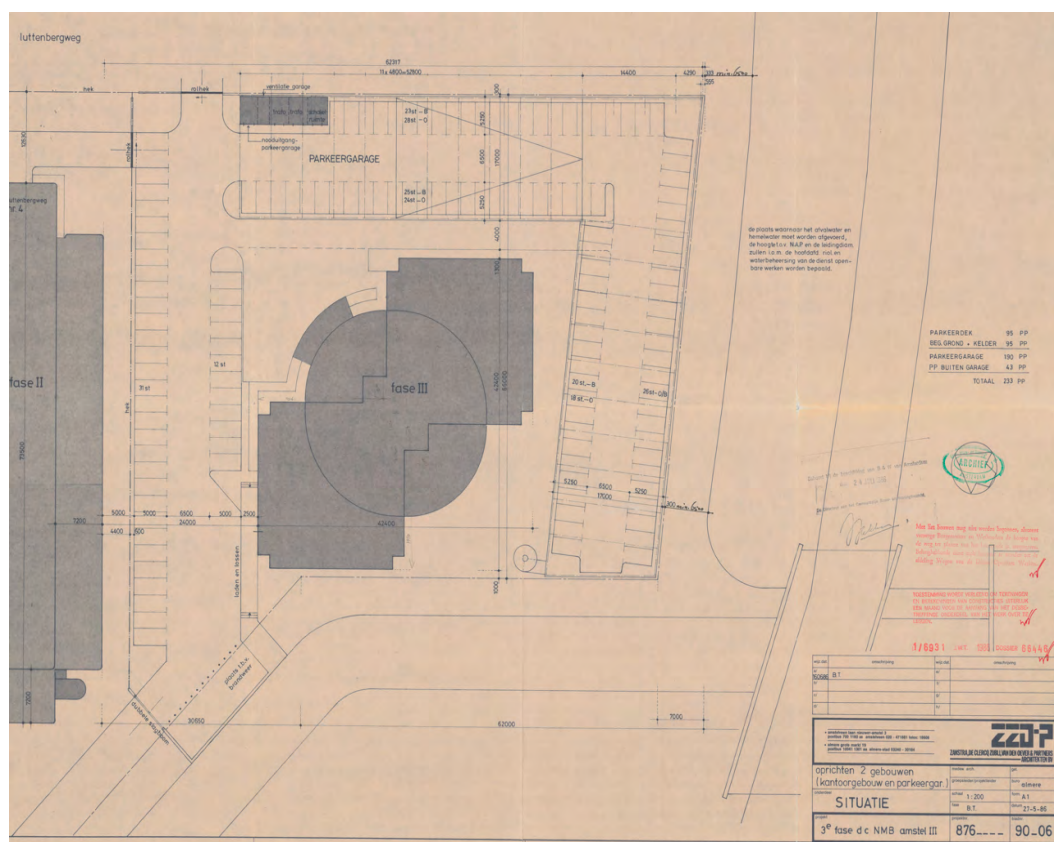
In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd. Onderhavig plangebied is aangemerkt als C-locatie. Voor de C-locaties geldt dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer is minder goed dan in de rest van de stad. Bij nieuwbouwplannen in deze gebieden is maatwerk nodig.



Afbeelding 3.3: Uitsnede gebiedsindeling parkeernormen met de ABC-locaties en het plangebied.

Consequenties voor dit plan

Voor nieuwbouw in het plangebied zou gelden dat maatwerk is vereist wat betreft parkeren. Het betreft hier echter geen nieuwbouw maar een reeds bestaand kantoorgebouw met bijbehorende parkeergelegenheid. Hiermee is het aantal parkeerplaatsen dat feitelijk legaal aanwezig is de uitgangssituatie. In de vergunning van het kantoor zijn 233 parkeerplaatsen vergund (zie afbeelding 3.4). Daarnaast beschikte het La Place restaurant over zo'n 76 parkeerplaatsen op perceel 1072 (zie afbeelding 3.5).



Afbeelding 3.4: vergunning kantoor inclusief parkeergelegenheid.



Afbeelding 3.5: luchtfoto La Place met parkeergelegenheid.

Dat betekent dat binnen het plangebied 309 parkeerplaatsen aanwezig waren. De parkeergarage is gesloopt en daarmee is het niet meer mogelijk om de parkeergarage terug te bouwen. De parkeergarage en de daarbij behorende aantal parkeerplaatsen zijn planologisch niet meer mogelijk.

In de huidige situatie zijn er nog 177 parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig. Het aantal van 177 parkeerplaatsen sluit aan bij het beleid van gemeente Amsterdam om minder parkeergelegenheid in de stad te realiseren. Omdat in onderhavige situatie sprake is van een C-locatie en dus van maatwerk voor wat betreft parkeren, is het aantal parkeerplaatsen in overeenstemming met het Parkeerbeleid.

Bovenstaande betekent dat in de regels van het bestemmingsplan het aantal parkeerplaatsen voor auto's is gemaximeerd op 177.

Fiets en scooter

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 vastgesteld. De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is het beleidskader op basis waarvan we bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen eisen stellen aan de parkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties. Deze eisen zijn vertaald in bindende beleidsregels voor fietsen, gebaseerd op zones. Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig. Op basis van de cijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Het vaststellen van het minimaal vereiste aantal parkeerplekken is volgens de nota een fietsparkeereis, waarbij maatwerk wordt toegepast. Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen niet bindende richtlijnen.

Consequenties voor dit plan

Voor fietsparkeerplekken is het uitgangspunt parkeren op eigen terrein. Op het buitenterrein is voldoende ruimte aanwezig om dit aantal fietsparkeerplaatsen mogelijk te maken.

Luttenbergweg 8 bevindt zich in Zone 3 (laag fietsgebruik). Luttenbergweg 8 heeft als functie 'kantoor'. Het minimumaantal parkeerplaatsen voor een gebouw in Zone 3 met als functie 'kantoor' is 114 fietsen (1,45 fietsparkeerplaatsen per 100 m²). Het minimum aantal fietsparkeerplaatsen voor een kantoor met balie(bezoekers) is volgens de nota afhankelijk van de hoeveel baliewerkplekken die er zullen zijn in het gebouw.

De toekomstige inrichting van het gebouw is bepalend voor het minimum aantal fietsparkeerplaatsen. In de planregel is gekozen voor een minimumaantal fietsparkeerplaatsen met daarbij een dynamische verwijzing naar de geldende beleidsregel. Het is namelijk mogelijk dat het kantoor op Luttenbergweg 8 in de toekomst verder wordt ontwikkeld. Een minimumaantal parkeerplaatsen en een dynamische verwijzing maken het mogelijk flexibel te zijn en om in te spelen op een dergelijke ontwikkeling. Een bepaling met een minimumaantal fietsparkeerplaatsen past daarnaast bij de beleidsambities van de *Omgevingsvisie 2050, de Principenota Bedrijvenstrook Amstel III en de Bedrijvenstrategie 2020-2030* voor het creëren van een gemengd gebied met een verbeterde bereikbaarheid. Door middel van een dynamische verwijzing wordt het mogelijk eventuele wijzigingen in de beleidsregels mee te nemen bij de interpretatie van planregels.

In de planregels is daarom een dynamische verwijzing naar de nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' opgenomen.

Ook voor scooterparkeren geldt het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Op het buitenterrein is hiervoor voldoende ruimte aanwezig.

Omdat niet bindende parkeernormen voor scooters gelden, is er voor gekozen een minimumnorm in de planregels op te nemen. Zo wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor scooters en bestaat er een mogelijkheid om meer scooterparkeerplaatsen te realiseren indien daartoe de behoefte bestaat.

3.4.13 Mobiliteitsplan Zuidoostflank

De Zuidoostflank van Amsterdam breidt flink uit: tot 2040 komen er zo'n 50.000 nieuwe woningen en 33.000 extra werkplekken bij. Dit gebeurt in een deel van Amsterdam en Ouder-Amstel waar nu al 100.000 mensen wonen en werken. Aan de westkant van het spoor, in Amstel III, ArenAPoort, De Nieuwe Kern en Overamstel, ontstaat de komende 20 jaar een bruisend woon-werkgebied.

De Zuidoostflank is nu al lastig bereikbaar tijdens de spits en bij evenementen in ArenAPoort. Ook is er niet veel openbare ruimte in de stad.

In het Mobiliteitsplan Zuidoostflank is beschreven welke maatregelen en investeringen nodig zijn om het gebied in de toekomst goed bereikbaar en leefbaar te houden. Dit doen gemeente Amsterdam samen met gemeente Ouder-Amstel, de Vervoerregio Amsterdam en andere betrokken partijen. Er staan ongeveer 90 maatregelen in het programma. Dit is een samenvatting van de maatregelen:

- Stimuleren van gebruik van fiets en openbaar vervoer onder bewoners, bezoekers, werknemers en mensen die voor hun werk reizen;
- Verbeteren van de kwaliteit, (sociale) veiligheid en vindbaarheid van fietsroutes;
- Verbeteren van fietsroutes door nieuwe verbindingen aan te leggen en knelpunten voor fiets en auto op te lossen;
- Meer bussen, treinen en metro's en een betere doorstroming voor de HOV-bussen;

- Verbetering van de kwaliteit en toegankelijkheid van stations en de omgeving;
- Grotere fietsenstallingen en meer deelfietsen bij stations en op andere plekken;
- Sturing van het autogebruik en het bieden van andere mogelijkheden, zoals parkeren op afstand, deelfervoer en buurthubs.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied is (nog) niet gelegen binnen loopafstand van OV-haltes. Het dichtstbijzijnde metrostation is op ruim een kilometer afstand gelegen en dus goed bereikbaar per fiets. Door het personeel te stimuleren de fiets te gebruiken kan een bijdrage worden geleverd aan het Mobiliteitsplan Zuidoostflank. De gemeente Amsterdam zet in op het verbeteren van fietsroutes, betere verbindingen door optimalisatie van bushaltes, goede fietsenstallingen met voldoende stallingsplaatsen en deelfietsen bij de metrostations. De bereikbaarheid van het kantoorgebouw wordt daarmee vergroot.

3.4.14 Agenda Amsterdam Autoluw 2020

De openbare ruimte in Amsterdam is beperkt. Met de Agenda Amsterdam Autoluw wil gemeente Amsterdam de openbare ruimte aantrekkelijk maken, aantrekkelijk houden en zo goed mogelijk gebruiken. Een autoluwe stad betekent nu eenmaal meer leefruimte en schonere lucht. In de agenda heeft de gemeente Amsterdam duidelijke keuzes gemaakt. Keuzes voor nu, voor over een paar jaar en voor over 20 jaar.

Zo wil de gemeente Amsterdam meer schone en actieve verplaatsingen en ruimte maken door minder autoritten en minder autoparkeren. In de Agenda Amsterdam Autoluw zijn hiertoe maatregelen beschreven voor het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers omtrent meer schone en actievere verplaatsingen. De maatregelen over ruimte maken door minder autoritten en door minder parkeren zijn gericht op:

- netwerk;
- gedrag;
- stadslogistiek;
- autoparkeren;
- deelmobiliteit en P+R.

Maatregelen schone en actieve verplaatsingen

- Spoorboekloos reizen invoeren in het stedelijk OV (FrequentNet);
- Slimme nieuwe verbindingen toevoegen;
- Ruimte creëren voor OV met betere doorstroming en toegankelijke haltes;
- OV uitbreiden in de avond en nacht: pilot nachtmetro;
- OV financieel aantrekkelijker maken (Kids Vrij Amsterdam en Combi-tickets voor grote publiekstrekkers);
- Probeeraanbod op verandermomenten;
- Subsidie en loket kleinschalig buurtvervoer;
- Voetgangervoorzieningen verbeteren op basis van het beleidskader Ruimte voor de Voetganger;
- Top 15 van (stads)straten met voetgangersknelpunten aanpakken;
- Deelfietsen bij metrostations;
- Notitie Afwegingen bij Amsterdamse fietsstraten, fietspaden & fietsstroken toepassen.

Ruimte maken door minder autoritten

- Meer ruimte creëren in (stads)straten voor fietsers en voetgangers;
- Pilot knip Weesperstraat;
- Intelligente toegang invoeren;
- Hoogwaardige fietsverbinding oostelijk Pontplein – Meester Visserplein realiseren en herinrichting

- Kattenburgerstraat;
- Verkeersluwe noordelijke Van Woustraat en een betere OV-bereikbaarheid van de oostelijke Albert Cuyp realiseren;
- Fietsroute Haarlemmer Houttuinen nog autoluwer;
- Alle woonstraten tot verblijfsgebieden maken;
- Gedragsmaatregelen voor een efficiëntere benutting van het netwerk;
- Maatregelen nemen voor efficiëntere stadslogistiek.

Ruimte maken door minder autoparkeren

- Minder auto's op straat (in pandig parkeren stimuleren en optimaal benutten van de bestaande parkeercapaciteit in garages);
- Minder nieuwe parkeervergunningen;
- Uitvoeringsbudget kleinschalige en/of tijdelijke maatregelen;
- Eenduidige parkeerregels;
- Een visie en beleid op LEV's opstellen;
- Beter en aantrekkelijker aanbod van deelauto's realiseren;
- P+R beter benutten en uitbreiden.

Consequenties voor dit plan

Het huidige kantoorpand ligt (nog) niet op loopafstand van een OV-halte. Hierdoor zullen werknemers eerder geneigd zijn de auto te pakken. Met bovengenoemd maatregelenpakket die veelal door gemeente Amsterdam genomen dienen te worden, worden werknemers gestimuleerd om de auto thuis te laten en te kiezen voor alternatieve wijze van verplaatsingen.

3.4.15 Hoogbouwaspecten

De nota Hoogbouw in Amsterdam (juni 2011) geldt als aanvullend toetsingskader van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'. 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 moeten de effecten van hoogbouw nader beoordeeld worden. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij:

- middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of als 25% hoger dan directe omgeving in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht);
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter of tweemaal de hoogte van directe omgeving in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied;
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in 'gebieden van bijzondere waarden';
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen;
- hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ;
- hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter, met uitzondering van stimuleringsgebieden.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe initiatieven mogelijk. Het bestaande kantoorgebouw heeft op basis van de bestudeerde bouwtekeningen een maximale bouwhoogte van 30 meter. Aangezien het gebouw niet is gelegen binnen het UNESCO-gebied binnenstad Amsterdam, de 2km-zone rondom het UNESCO-gebied, gebieden van bijzondere waarden en de randen van de groene scheggen, is de Nota Hoogbouw in Amsterdam niet van toepassing voor het bestaande kantoorgebouw.

3.4.16 Masterplan Zuidoost 2021-2040 (sociaal plan zuidoost)

Het doel van het Masterplan is een veilig, dynamisch, divers, sterk en zelfbewust Zuidoost waar het fijn is om te wonen en werken.

In het plan is een aantal ambities geformuleerd. Zo komen er in Zuidoost duizenden woningen bij: in 2040 is het aantal woningen verdubbeld inclusief bijbehorende voorzieningen zoals parken, scholen en gezondheidscentra. Woonfraude wordt gerichter en harder aangepakt. Er komen extra investeringen in leefbaarheid in kwetsbare gebieden en er komt meer huisvesting voor jongeren.

Bewoners hebben soms zorgen over de veiligheid en de leefbaarheid van hun buurten. Problemen die om aandacht vragen zijn: weinig perspectief voor jeugd en jongeren, vaak in combinatie met armoede, schulden, een slechte gezondheid en een werkloosheid die van generatie op generatie overgaat.

De nieuwe WijkActieTeams Veiligheid moeten zorgen voor meer veiligheid op de plekken in de buurten waar die het meest onder druk staan, dit is het meest urgent in Venserpolder, G-buurt Noord en Holendrecht. Ook komt er een gerichte aanpak van hotspots waar veel overlast en (ondermijnende) criminaliteit is. Hiernaast komt er één samenhangende aanpak voor jeugd, onderwijs en opleidingen. Bewoners willen meer aandacht voor: taalachterstand en laaggeletterdheid, voor een goede overgang van een de basisschool naar het voortgezet onderwijs en voor het lerarentekort. Er komen kleinere klassen en daardoor meer aandacht voor de leerlingen. Ook komt er betere aansluiting op kansrijke onderdelen van de arbeidsmarkt. Er komen meer jongerencentra en sportvoorzieningen in de wijk en bij de school. Voor oudere jongeren komt er een loket voor slimme omscholing, in samenwerking met werkgevers. Bedrijven in Zuidoost werken samen met de gemeente en opleiders om nog meer jongeren aan goed werk te helpen.

Op het vlak van cultuur worden de komende jaren kunst en cultuurinitiatieven gestimuleerd gericht op bewoners, op kleine podia die nieuwe makers en jonge talenten ruimte bieden, op plekken om te experimenteren en op kunst in de openbare ruimte.

Consequenties voor dit plan

Met het positief bestemmen van de huidige legaal aanwezige kantoorgebouw wordt bij gedragen aan de werkgelegenheid in een stadsdeel waar werkloosheid relatief hoog is. Hierbij sluit het bestemmingplan aan bij het Masterplan Zuidoost.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffect

4.1.1 Kader

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. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit m.e.r.:

- Onderdeel C: hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;
- Onderdeel D: hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht er uit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld.

4.1.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen activiteiten mogelijk die worden genoemd in bijlage onderdeel C en/of D van het Besluit m.e.r. Hierdoor is het Besluit m.e.r. niet van toepassing voor dit plan.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader

Milieuzonering betreft het toepassen van het ruimtelijke ordeningsprincipe voor “nieuwe situaties / ontwikkelingen” dat zich richt op functiescheiding van milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld een bedrijfsfunctie) en milieu-planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). Een nieuwe situatie / ontwikkeling betreft een plan dat nog niet eerder als zodanig is bestemd in een bestemmingsplan of vergund met een omgevingsvergunning. Het waar nodig en mogelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies bij nieuwe ontwikkelingen / in nieuwe situaties dient twee doelen:

- Het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Met deze doelstelling wordt bij het plannen van een nieuwe functie om redenen van goede ruimtelijke ordening gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functie wordt ingepast. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een hulpmiddel bij het beantwoorden van deze vragen. Milieuzonering beperkt zich hierin tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de milieubelasting afneemt naarmate de afstand van/tot de bron toeneemt. De VNG-publicatie bevat een tweetal richtafstandlijsten waarin een groot aantal niet-woonactiviteiten (zoals productie, handel en dienstverlenende activiteiten, onderwijs, sport en recreatie, etc.) zijn vertaald naar een milieucategorie met bijbehorende indicatieve richtafstanden. De activiteiten en bijbehorende categorieën zijn weergegeven in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) en in voorkomend geval (afhankelijk van de wijze van bestemmen) ook in de bijlage bij de regels van een bestemmingsplan.

Zoals hiervoor al is aangegeven, is het ordeningsprincipe van milieuzonering bedoeld voor nieuwe situaties / nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van "bestaande situaties" waarbij bestaande / gevestigde milieubelastende activiteiten en bestaande milieugevoelige functies op minder dan de indicatieve richtafstand van elkaar staan. Via het zogenaamde 'milieuspoor' van de Wet Milieubeheer (Wm) is het functioneren van bestaande bedrijven (inrichtingen) geregeld.

4.2.2 Plangebied

Situatie plangebied

Omgevingstype / gebiedskarakteristiek

Het bestaande kantoorgebouw is gelegen op een bedrijventerrein waarbij op de gronden in directe omgeving tevens een horeca- en maatschappelijke bestemming is gelegen. Daarnaast is het plangebied gelegen aan een hoofdinfrastructuur. Het plangebied kan hiermee getypeerd worden als 'gemengd gebied'.

Beoordeling

Kantoren hebben binnen een gemengd gebied geen richtafstand ten opzichte van gevoelige functies zoals woningen. Gevoelige functies zijn in dit geval op grote afstand (70 meter t.o.v. de maatschappelijke bestemming) van het plangebied gelegen.

Overweging / afweging / conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de kantoorbestemming op de gronden binnen het plangebied geen belemmering vormt voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor gevoelige functies. Deze zouden namelijk zelfs aangrenzend aan een kantoorfunctie kunnen worden gerealiseerd.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

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.

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de

grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma "het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)", het begrip "in betekenende mate" (ibm) en "gebiedssaldering". De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland nog niet overal voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van "het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)". Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Voorts bestaat in het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit de mogelijkheid van projectsaldering. 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. Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3%-grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Beleidskader - Amsterdam

Actieplan luchtkwaliteit

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke orderingsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

In januari 2010 is de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van kracht geworden. Daarin wordt gesteld dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 300 meter van de rand van een snelweg of in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg. Daarbij gaat het om wegen waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit. De GGD adviseert in deze gevallen over de locatie en mogelijke maatregelen.

Agenda Duurzaamheid: Schone lucht en duurzame mobiliteit

De Amsterdamse ambitie voor het thema "schone lucht" gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en is gericht op een gezonde luchtkwaliteit. Het gaat daarbij met name om mobiliteit gerelateerde maatregelen en een (stedenbouwkundig) ontwerp, met bijv. autoluwe gebieden, dat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Vaak zijn de negatieve effecten op de luchtkwaliteit met name van het verkeer afkomstig.

Goede OV- en fietsverbindingen

De bebouwingsdichtheid van het gebied is hoog, in de omgeving is een mix van functies aanwezig en er komt een hoogwaardige openbare ruimte. De voorwaarden zijn daarmee aanwezig voor een levendig stedelijk milieu, waar de voetganger en de fietser zich thuis voelt. Dit sluit ook mooi aan bij de beleidsdoelstelling 'Bewegende Stad'. In de ontwikkeling van het plangebied geeft de gemeente voorrang aan de voetganger en de fiets. Daarbij wordt de bereikbaarheid per fiets vergroot door te investeren in extra fietsverbindingen en fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om de rest van de stad te bereiken, is ook een goede ontsluiting van het gebied met openbaar vervoer belangrijk.

Parkeren

De inzet is om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken door een lage parkeernorm te hanteren. Ook wordt ingezet op het verduurzamen van het resterende autoverkeer. Parkeren door bewoners en bedrijven gebeurt in principe op eigen kavel. Ook geldt dat ontwikkelaars gestimuleerd worden om (elektrische) autodeelconcepten toe te passen om daarmee het autobezit in het plangebied te beperken. De parkeervoorzieningen op private kavels moeten voor 100% zijn voorbereid voor een 'slim' laadpunt. Ook de capaciteit van de elektriciteitsaansluiting moet hierop zijn toegerust. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers wordt beperkt. Bovendien wordt bij 15% - 25% van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte een elektrische laadvoorziening geplaatst.

Goederenvervoer

De bevoorradingsroutes voor o.a. bedrijven, kantoren en winkels verdienen vanuit luchtkwaliteit aandacht. Zorg bijvoorbeeld voor voldoende laad- en losvoorzieningen in de nabijheid zodat het overige verkeer goed kan doorstromen (en daarmee minder luchtvervuiling veroorzaakt). Onderzoek daarnaast mogelijkheden met betrekking tot het optimaliseren van venstertijden, slimme laad- en losplekken en het faciliteren van locaties voor overslagplekken of cargohubs/oplaadhubs (voor elektrisch vervoer).

Elektrisch Vervoer

Elektrisch vervoer heeft de toekomst: het is duurzaam en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Om elektrisch vervoer in het gebied mogelijk te maken, is het van belang dat hiervoor afdoende duurzame infrastructuur en bronnen aanwezig zijn. Er is daarbij een onderscheid te maken in de oplaadinfra die bij oplevering aanwezig moet zijn en de oplaadinfra voor de toekomst die in eerste instantie alleen moet zijn voorbereid. Het gaat zowel om voldoende oplaadfaciliteiten in de openbare ruimte als in de privégarages op eigen terrein. Door nu in de openbare ruimte en gebouwen voldoende voorbereidingen te treffen, wordt geanticipeerd op een toekomst met meer elektrisch vervoer.

4.3.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Hiermee draagt het bestemmingsplan niet in betekenende mate bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied en de directe omgeving. Door de aanwezigheid van minder parkeerplaatsen in de huidige situatie dan in de vergunde situatie neemt de verkeersaantrekkende werking zelfs af. Dit komt ten goede van de luchtkwaliteit ter plaatse.

Het bestaande kantoorgebouw betreft daarnaast geen gevoelige bestemming waardoor het "Besluit gevoelige bestemmingen" en de "Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit" niet

van toepassing zijn.

4.4 Geluidhinder

4.4.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijv. gevoelige functies.

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn eind jaren '70 wetten en regels vastgelegd voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties is toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in "Reken- en Meetvoorschriften".

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt dan dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

4.4.2 plangebied

Binnen het plangebied is een kantoorgebouw met bijbehorende parkeervoorzieningen aanwezig. Een kantoorgebouw is geen geluidsgevoelige bestemming. Hierdoor is een geluidsonderzoek niet noodzakelijk. Daarnaast betreft het een bestaande situatie waarbij enkel het planologische regime wordt aangepast aan de huidige vergunde en bestaande situatie. Geluid vormt hiermee geen belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Kader

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 (zie §3.1.4 *Luchthavenindelingsbesluit Schiphol*) en het gebruik van windmolens. Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico 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.

Groepsrisico

Het groepsrisico 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 Veiligheidsregio dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen. De brandweer heeft aangegeven akkoord te zijn met het plan.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan in de buurt van een risicobron. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

4.5.2 Regelgeving en beleid

Het doel van het de regelgeving en beleid is het beheersen, maar ook minimaliseren van de risico's voor de omgeving vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens, en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties. De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht.

Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. 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.

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.

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.

Per 1 april 2015 is de wet aangevuld met de regelgeving over het Basisnet. De wetgeving over het Basisnet wordt ook wel "Wet Basisnet" genoemd en omvat een heel stelsel van wetten en regels die hun oorsprong hebben liggen in verschillende gebieden. De voornaamste die in dit verband van belang zijn:

- *Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)*
Hierboven al genoemd: voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen de belangrijkste wet.
- *Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)*
Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes geldt het Besluit externe veiligheid. Dit besluit is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer.
- *Regeling Basisnet*
In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.
- *Bouwbesluit*
Het aangepaste Bouwbesluit bevat regels rondom bouwen binnen Plasbrandaandachtsgebieden.

Met de inwerkingtreding van het Basisnet is de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS) komen te vervallen.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Het Basisnet beoogt aan de gemeenten duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Die maximaal toelaatbare risico's worden met de bijbehorende risicozones voor alle relevante spoor-, weg- en vaarwegtrajecten in tabellen vastgelegd. 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.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Een plasbrandaandachtsgebied is het gebied waar bij het realiseren van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

Buisleidingen

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

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

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

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

10%.

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

ADN, Richtlijn Vaarwegen en BPR

Ingevolge het ADN en het Binnenvaart Politiereglement (BPR) moeten schepen met gevaarlijke stoffen, de zogenaamde kegelschepen, aparte opstel-, tevens wachtplaatsen krijgen. Een onderzoek van het maatgevende verkeersaanbod dient om de noodzaak van dergelijke plaatsen aan te tonen. Bij lage intensiteiten van kegelschepen kan met verkeersmanagement het ligplaats nemen op de wachtplaatsen voorkomen of beperkt worden, waardoor niet altijd een aparte ligplaats voor kegelschepen nodig is. De situering ervan is in het verlengde van de opstel- en wachtruimte of, als dit niet mogelijk is, aan de andere oever. Hierbij gelden minimale afstanden ten opzichte van andere schepen en bebouwing.

In de Richtlijnen Vaarwegen 2017 staat in paragraaf 6.2.5 beschreven welke criteria van toepassing zijn bij het aanwijzen van kegelligplaatsen. De aard van de lading bepaalt het aantal te voeren blauwe kegels. De aan te houden minimumafstanden zijn beschreven in het ADN en overgenomen in het BPR.

Windturbines

Windturbines moeten aan strenge veiligheidseisen voldoen. Een incident met een vallende mast of afvallend rotorblad is echter nooit geheel uit te sluiten. Als een dergelijk incident zich voordoet lopen personen in de omgeving gevaar. Ook kan een turbineonderdeel installaties in de omgeving beschadigen zoals buisleidingen, hoogspanningslijnen of chemische industrie.

De afstand die aangehouden moet worden bij het plaatsen van windturbines omwille van (externe) veiligheid is vastgelegd in een complex van verschillende wetten, besluiten, regelingen, handleidingen, beleidsregels. Het Handboek risicozonering windturbines is een gebundelde samenvatting hiervan. In het Activiteitenbesluit is geregeld welke afstand tussen windturbines en (beperkt) kwetsbare objecten aangehouden moet worden. In andere besluiten - zoals Bevi en Bevb - is omwille van mogelijke domino-effecten tevens geregeld welke afstand tussen windturbines en respectievelijk risicovolle inrichtingen en buisleidingen aangehouden moet worden.

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en wethouders) 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. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.'

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.

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 door het bevoegd gezag expliciet is toegestaan.

4.5.3 Plangebied

Nabij het plangebied vindt alleen transport van gevaarlijke stoffen over weg plaats. In 2019 is door Iv-Infra een korte notitie inzake externe veiligheid met betrekking tot het kantoorpand aan de Luttenbergweg 8 opgesteld (Bijlage 1 Notitie externe veiligheid Luttenbergweg 8 (2019)). In deze notitie is vergelijking gemaakt tussen het onderzoek uit 2009 in het kader van het Ontwerp Tracébesluit (uitgevoerd door Iv-Infra) en de situatie in 2019.

Door Iv-Infra is in 2022 middels een notitie inzake externe veiligheid (Bijlage 2 Notitie externe veiligheid Luttenbergweg 8 (2022)) onderzocht in hoeverre de uitkomsten van de notitie van 2019 nog steeds geldig zijn. Uitkomst van dit onderzoek is dat de conclusie uit de notitie van 2019 nog steeds geldt.

Uit de notities blijkt dat de kantoorlocatie Luttenbergweg 8 als kantoorpand in de analyse van 2009 is meegenomen (in een tweetal gebieden: deelgebied 4 en Knooppunt Holendrecht). Voor elk van de gebieden zijn 3 situaties beschouwd namelijk huidig, autonoom en toekomstig. Per situatie is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend. Tevens blijkt dat over de toename van het groepsrisico reeds verantwoording is afgelegd. De uitkomsten van de berekeningen en verantwoording van het groepsrisico worden hieronder nader beschreven.

Plaatsgebondenrisico

Voor 'deelgebied 4' en 'Knooppunt Holendrecht' gelden dat er geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} aanwezig zijn in zowel de huidige, autonome als toekomstige situatie. Hiermee wordt in de deelgebieden dan ook voldaan aan de grenswaarde en richtwaarde met betrekking tot het plaatsgebonden risico conform Besluit externe veiligheid transportroutes.

Groepsrisico

In deelgebied 4 neemt het groepsrisico toe door realisatie van een tunnel in dit deelgebied. Hoewel tunnels een beschermende werking hebben langs het gesloten deel van de tunnel, leveren de tunnelmonden een verhoogd risico op. In de rapportage uit 2009 is daarom ook opgenomen dat het noodzakelijk is om voor deelgebied 4 een verantwoording groepsrisico op te stellen.

Verantwoording groepsrisico

In 2010 is de verantwoording groepsrisico opgesteld. In deze verantwoording is aangegeven dat voor deelgebied 4 verschillende maatregelen worden genomen n.a.v. de toename van het groepsrisico. Op basis van deze maatregelen wordt het voorgestelde ontwerp wat is opgenomen in het Tracébesluit als voldoende veilig geacht. In 2013 is bij de actualisatie van het bestemmingsplan verantwoording afgelegd over de toename van het groepsrisico. De situatie uit 2013 en de feitelijke en vergunde situatie zoals die nu is (en voorliggend bestemmingsplan wederom mogelijk maakt) verschilt niet van elkaar. Over de toename van het groepsrisico hoeft daarom niet nogmaals verantwoording te worden afgelegd.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Het bestaande kantoorgebouw is daarnaast gelegen binnen het plasbrandaandachtsgebied van de

rijksweg A9. Een te bouwen bouwwerk in een veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied of boven de volle breedte van een basisnetroute indien de veiligheidszone slechts een deel van de breedte van die basisnetroute betreft is zodanig dat het risico dat voortvloeit uit het vervoer van gevaarlijke stoffen voor personen in het bouwwerk beperkt is. Op het gedeeltelijk vernieuwen of veranderen of het vergroten van een bouwwerk is echter het reeds verkregen niveau van toepassing. Hiermee wordt voldaan aan het Bouwbesluit.

Conclusie

Omdat de contour voor het plaatsgebonden risico op 0 meter ligt, hoeft geen beperking opgenomen te worden in het bestemmingsplan. Daarnaast betreft het een reeds bestaande situatie die al in de berekeningen is meegenomen. Met het nemen van de maatregelen ten tijde van de realisatie van de tunnel wordt het overgebleven restrisico door het bevoegd gezag aanvaard. Over de toename van het groepsrisico is in 2013 verantwoording afgelegd. Het nogmaals verantwoorden van de toename van het groepsrisico is niet noodzakelijk omdat de situatie uit 2013 en niet verschilt van de ontwikkeling die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt.

4.6 Niet gesprongen explosieven (NGE's)

Voordat een locatie bouwrijp gemaakt kan worden, is het noodzakelijk om voldoende inzicht te hebben in de bodemkwaliteit en ondergrondse obstakels. De bodemopbouw van Amsterdam is bepaald door een combinatie van natuurlijke processen en menselijke ingrepen. Ophogingen, dempingen, calamiteiten, industriële activiteiten, lozingen en slordige bedrijfsvoeringen hebben her en der verontreinigingen veroorzaakt. Funderingsrestanten en verlaten leidingen vormen onzichtbare, ondergrondse obstakels. Militaire activiteiten hebben vaak een explosieve erfenis nagelaten. Op basis van historisch archief wordt beoordeeld wat zich in de bodem bevindt.

4.6.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er geen historisch feitenmateriaal is aangetroffen dat wijst op mogelijke aanwezigheid van NGE's in de landbodem binnen de contouren of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Daarnaast maakt het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het aspect niet gesprongen explosieven vormt dan ook geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

4.6.2 Plangebied

In het kader van de reconstructie van de A2/A9 zijn onderzoeken uitgevoerd en hebben saneringen plaatsgevonden. Hiermee wordt geconcludeerd dat de bodem afdoende onderzocht is en dat de bodem geschikt is voor de bestemming kantoor. Daarnaast is het gebouw reeds aanwezig waardoor geen bodemwerkzaamheden plaatsvinden.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Mobiliteit

Zoals in paragraaf 3.4.11 Beleidskader Verkeersnetten is genoemd is het plangebied gelegen in de nabijheid van de Muntbergweg, een plusnetwerk voor auto en fiets die berekend is op het verwerken van grote hoeveelheden verkeer. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het huidige verkeersnetwerk en de ontsluitingen binnen en rondom het plangebied blijven hiermee ongewijzigd bestaan.

De aanwezigheid van minder parkeerplaatsen in de huidige situatie t.o.v. de vergunde voormalige situatie zal niet leiden tot een toename van de verkeersaantrekkende werking. Hierdoor worden de wegen rondom het plangebied niet extra belast met de vaststelling van het bestemmingsplan.

5.2 Water

5.2.1 Kader

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2027 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Rijksbeleid

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 is vastgesteld op 18 maart 2022. In het Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027 beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen.

Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van:

- klimaatadaptatie;
- waterveiligheid;
- zoetwater en waterverdeling;
- waterkwaliteit en natuur;
- scheepvaart, en;
- de functies van de rijkswateren.

Het programma biedt overzicht en inzicht van wat ons nu en in de toekomst te wachten staat.

Waterbeheerplan

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In het Waterbeheerplan is uitgewerkt hoe AGV in de

planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. Zie: <https://www.waternet.nl/over-ons/publicaties/>.

Op 23 november 2021 is het nieuwe Waterbeheerprogramma 2022-2027 vastgesteld.

Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

In dit plan is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2016-2021. Zie <https://www.waternet.nl/siteassets/ons-water/gemeentelijk-rioleringsplan-amsterdam-2016-2021.pdf>.

Dit plan is op 15 februari 2022 vervangen door het Omgevingsprogramma Rioleringsplan 2022/2027

Hemelwaterverordening Amsterdam

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad. Zie <https://www.rainproof.nl/beleid-gemeente-amsterdam>

Keur

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, Hoogheemraadschap van Rijnland en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

5.2.2 Plangebied

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit "bouwen in strijd met het bestemmingsplan", te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. De gemeentelijke watertaken omvatten een zorgplicht voor grondwater, afvalwater, hemelwater en drinkwater. In opdracht van Amsterdam voert Waternet met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening uit. Tijdige afstemming met de afdeling Assetmanagement Waterketen van Waternet voorkomt eventuele knelpunten in de capaciteit van het afvalwaterstelsel en borgt tijdig passende oplossingen voor aansluiting.

Waterkeringen

bestemmingsplan_Luttenbergweg 8 (vastgesteld)

Het projectgebied is niet gelegen nabij een waterkering.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Damping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Aangezien binnen het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, vindt geen extra verharding plaats. Watercompensatie is hiermee niet aan de orde.

Hemelwater

In het Gemeentelijk Riolerings Plan (GRP) 2016-2021 staat het beleid van de gemeente op het gebied van hemelwater beschreven. Amsterdam wil haar goede prestaties op het gebied van hemelwater verder verbeteren. De gemeente houdt bij de inrichting van de buitenruimte (privaat en publiek) rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien. Hierop wordt met het programma Rainproof op ingespeeld. De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur.

In de Hemelwaterverordening is daarnaast opgenomen dat bij nieuwbouw of bij wijzigingen van importantie per m² minimaal 60 liter hemelwaterberging dient plaats te vinden en dat dit hemelwater over de opvolgende 60 uur afgevoerd dient te worden. Dit om waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen.

Aangezien er geen plannen zijn voor verandering van het bestaande kantoorgebouw is het niet noodzakelijk om aan de eisen m.b.t. hemelwaterberging te voldoen. De huidige situatie binnen het plangebied aangaande de verwerking van hemelwater blijft hiermee ongewijzigd met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

Bij eventuele renovatie van het huidige kantoorgebouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals: uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. Het rioolstelsel in het plangebied blijft in huidige vorm aanwezig.

Kabels en leidingen

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op in het plangebied aanwezige kabels en leidingen.

Grondwater

Er worden geen kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het projectgebied.

5.3 Archeologie en cultuurhistorie

5.3.1 Kader

Wet op de archeologische monumentenzorg

In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten-Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'. De wet schrijft voor dat in elk bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

Erfgoedwet

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden en erfgoed is vastgelegd in de Erfgoedwet van 9 december 2015 en die op 1 juli 2016 inwerking is getreden. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988 en de Wet tot behoud van cultuurbezit. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2024 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen momenteel te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waardoor deze delen van de Monumentenwet 1988 ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met het erfgoed van nationaal belang wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarin heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend.

De Erfgoedwet kent een aantal nieuwe bepalingen. Artikel 16 van de Erfgoedwet stelt dat de gemeenteraad een erfgoedverordening kan vaststellen (lid 1). Deze betreft het beheer en behoud van cultureel erfgoed dat van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis (lid 3). Burgemeester en wethouders zijn verplicht een gemeentelijk erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij te houden.

De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben voor wat betreft het aspect 'archeologie', formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening.

Volgens de Erfgoedwet moeten (toevals-)vondsten worden gemeld bij de minister. Deze verwittigt het Rijk. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, dan wordt dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam gemeld, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 3.1.6 lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening dient per 1 januari 2012 in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. In de toelichting staat dat dit betekent dat de gemeente een analyse moet verrichten van de cultuurhistorische waarden en aanwezige of naar verwachting aanwezige monumenten, en aangeven op welke wijze rekening is gehouden met deze waarden van de in het plan begrepen gronden.

Omgevingsverordening NH2020

Paragraaf 6.4.3 ('Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde') van de Omgevingsverordening bevat regels met het oog op de uitwerking en bescherming van de essentiële landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken van de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, waaronder De Stelling van Amsterdam. Dit vloeit voort uit de verplichting in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), artikel 2.13.4, ten aanzien van enkele Unesco Werelderfgoederen. De Omgevingsverordening NH2020 bepaalt dat een ruimtelijke plan ter plaatse van het werkingsgebied Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde uitsluitend voorziet in nieuwe activiteiten die de kernkwaliteiten niet aantasten.

De Omgevingsverordening geldt niet ten aanzien van het UNESCO-werelderfgoed De Grachtengordel van Amsterdam. De bescherming van de Amsterdamse Grachtengordel is namelijk al geregeld op basis van de Erfgoedwet en de Monumentenwet.

Omgevingsverordening NH2022

Als de Omgevingswet in werking treedt, treedt ook de Omgevingsverordening NH2022 in werking. Ook in de Omgevingsverordening NH2022 zoeken we naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid, zoals omschreven in de visie voor de ontwikkeling van Noord-Holland; de Omgevingsvisie NH2050.

Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Noord-Holland beschikt over een unieke en rijke variatie aan (open) landschappen, ruimtelijke structuren, aardkundige en archeologische waarden, cultuurhistorie en gebouwd (wereld)erfgoed. De provincie onderscheidt zich door haar openheid, de grote afwisseling en de contrasten in het landschap. Deze karakteristieken reflecteren de rijke ontstaansgeschiedenis en maken het aantrekkelijk voor mensen om hier te wonen, voor bedrijven om zich hier te vestigen en voor recreanten en toeristen om hier te verblijven. Voor de leefomgevingskwaliteit is het essentieel deze waarden en karakteristieken van landschap en cultuurhistorie te benoemen, te behouden, waar nodig adequaat te herstellen en waar mogelijk te versterken en te ontwikkelen. En het gaat er om ontwikkelingen en transities te benutten om een goede landschapskwaliteit in stand te houden en zo nodig te creëren.

Onderscheid wordt gemaakt in draagvermogen van de diverse landschappen. Mede op basis daarvan wordt zorgvuldig afgewogen welke ruimtelijk-economische ontwikkelingen op welke plek en op welke wijze ontwikkeld kunnen worden. Denk aan zonneparken, windmolens, verstedelijking, vergroting van agrarische bebouwing en waterberging. verschillende soorten gebieden worden onderkend. In gebieden met grotere structuren en relatief geringere aanwezigheid van cultuurhistorie zijn meer en grotere ontwikkelingen mogelijk. In gebieden waar de waarden van bijvoorbeeld cultuurhistorie, openheid of ecologie hoog zijn en/of waar de betekenis voor de stad groot is, is alleen ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan de instandhouding of versterking van deze kernkwaliteiten. Tegelijkertijd wordt gebiedsgericht geïnvesteerd in de landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve en ecologische kwaliteiten. In alle gevallen is ruimtelijke kwaliteit het uitgangspunt. Deze benaderingswijze betekent een vereenvoudiging van het landschappelijk beleid met minder regimes.

Er zijn ook karakteristieke en gewaardeerde landschappen die niet stabiel zijn of waar veel dynamiek op afkomt en waar een integraal perspectief op een nieuwe balans tussen de opgaven, waarden, beleving en (economisch) gebruik noodzakelijk is.

Randvoorwaarden

- Restricties behorend bij werelderfgoederen (UNESCO), in dit geval de Waddenzee, de Beemster, de Stelling van Amsterdam en de Amsterdamse grachtengordel, als ook voor de bij UNESCO genomineerde Nieuwe Hollandse Waterlinie waarbij naar een gezamenlijke uitwerking wordt

toegewerkt met de provincies Noord-Brabant, Gelderland en Utrecht.

- De Europese Landschapsconventie voor de bescherming van het landschap. De provincies dragen hiervoor een belangrijke verantwoordelijkheid
- Rijksmonumenten, provinciale monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten

Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening geldt voor heel Amsterdam en beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

Monumenten en Archeologie is in de Erfgoedverordening aangewezen als het stedelijk kennis- en expertisecentrum dat gemeentelijke diensten en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Amsterdam adviseert over de waarde van en de omgang met de onder- en bovengrondse cultuurhistorische waarden.

De Erfgoedverordening regelt voorts de aanwijzing van gemeentelijke stads- en dorpsgezichten en die van gemeentelijke monumenten.

In de artikelen 22 en 23 van de Verordening staat aangegeven welke beschrijvingen in de Toelichting van een bestemmingsplan dienen te worden opgenomen ten aanzien van bovengrondse cultuurhistorische waarden en ten aanzien van archeologische waarden.

Daarnaast is opgenomen aan welke eisen het cultuurhistorisch- en archeologisch onderzoek dient te voldoen.

Omgevingsvisie NH2050

Amsterdam ligt midden in een gevarieerd landschap van grote schoonheid. Het gaat om natuurgebieden, meren en plassen, oer-Hollandse veenweiden, ingerichte recreatiegebieden, landgoederen, akkerbouwgebieden en 'nieuwe wildernis'. In het landschap liggen bovendien twee Unesco Werelderfgoed-gebieden: de Stelling van Amsterdam en de Beemster. Het landschap is van iedereen en tegelijk van niemand. Het landschap kent altijd een eigenaar, maar vertegenwoordigt ook collectieve waarden. Werken aan het landschap vraagt daarom bij uitstek samenwerking tussen publieke en private partijen. Amsterdam heeft beperkt zeggenschap over het landschap en volgt hierin landelijk en provinciaal beleid. Toch neemt gemeente Amsterdam verantwoordelijkheid om regionaal actief samen te werken aan beheer en ontwikkeling van een toekomstbestendig landschap. In de omgevingsvisie beschrijven de gemeente haar inzet, niet als af plan, maar als richting voor deze samenwerking.

Archeologie beleid Amsterdam

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

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

De 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 wordt in Amsterdam uitgevoerd door Monumenten & Archeologie en 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 de resultaten 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.

In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij recente verstoringen van de bodem (beleidsvariant 11). Bij bijvoorbeeld beleidsvariant 2 geldt dat er slechts geen archeologisch onderzoek hoeft plaats te vinden bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of ondieper dan 0,50 meter onder het maaiveld (Appendix: Beleidsvarianten en stroomschema, M&A). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 lid 2 Erfgoedwet 2016). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Monumenten & Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Plangebied

Er is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de Trajectnota/MER. In dit onderzoek is informatie verzameld over de bekende en verwachte archeologische waarden aan de hand van bekende gegevens. Dit resulteerde in een indeling van het tracé in zones met een lage, middelhoge en hoge archeologische verwachting. Op basis van de resultaten van het archeologisch bureauonderzoek is geadviseerd om een inventariserend veldonderzoek uit te voeren voor locaties met middelhoge en hoge verwachtingen.

Er is vervolgens een aanvullend archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. In het aanvullend bureauonderzoek zijn de zones waaraan in het eerder uitgevoerde bureauonderzoek middelhoge en hoge verwachtingen zijn toegekend, nader onderzocht. Tevens is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Tijdens het inventariserend veldonderzoek is de archeologische verwachting die eerder bepaald is via het (aanvullend) bureauonderzoek, in het veld getoetst door middel van bodemonderzoek. Dit onderzoek is geïntegreerd met het aanvullend bureauonderzoek.

Er is vanwege de grote hoeveelheid vondsten uit de late middeleeuwen en de Nieuwe Tijd in de omgeving van knooppunt Holendrecht sprake van een hoge verwachting voor een vindplaats vanaf de late middeleeuwen. Aanpassing van het knooppunt heeft mogelijk tot een aantasting van waarden geleid. Er werd op grond van de resultaten van het veldonderzoek evenwel geen vervolgonderzoek geadviseerd.

In het geldende bestemmingsplan 'Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere' is ter plaatse van de Luttenbergweg 8 geen dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' noodzakelijk geacht om eventueel aanwezige archeologische waarden te beschermen. In voorliggend bestemmingsplan wordt hierop aangesloten door eveneens geen dubbelbestemming 'Waarde - archeologie' ter plaatse van het plangebied op te nemen.

Cultuurhistorie beleid Amsterdam

Bij het maken van bestemmingsplannen dient een beschrijving te 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” (artikel 3.1.6 lid 5 Besluit ruimtelijke ordening). Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan moeten verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden.

Bij cultuurhistorische waarden (bovengronds) gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of -gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken. Het is van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

5.3.2 Plangebied

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een beschermd stads- en dorpsgezicht. Binnen het plangebied zijn eveneens geen monumenten gelegen en het plangebied is daarnaast niet gelegen binnen de stellingszone of kernzone van de Stelling van Amsterdam. Bescherming van cultuurhistorische waarden middels voorliggend bestemmingsplan wordt niet noodzakelijk geacht.

Het bestemmingsplan maakt daarnaast geen nieuwe ontwikkelingen nodig, het reeds aanwezige kantoorgebouw inclusief parkeerfaciliteiten blijft immers ongewijzigd aanwezig. Hierdoor worden eventueel aanwezige waarden niet aangetast.

5.4 Natuurbescherming

5.4.1 Kader

Wet natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Het beschermen van soorten en gebieden is vastgelegd in deze wet, waarbij aansluiting is gezocht van de natuurwetgeving op het omgevingsrecht.

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling significante effecten heeft op de beschermde habitats in de natuurgebieden.

De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, planten en dieren, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Rode lijstsoorten

Eens per tien jaar worden er zogenoemde 'Rode Lijsten' opgesteld met soorten die uit Nederland zijn verdwenen of dreigen te verdwijnen. Voor het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat zijn de rode

lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

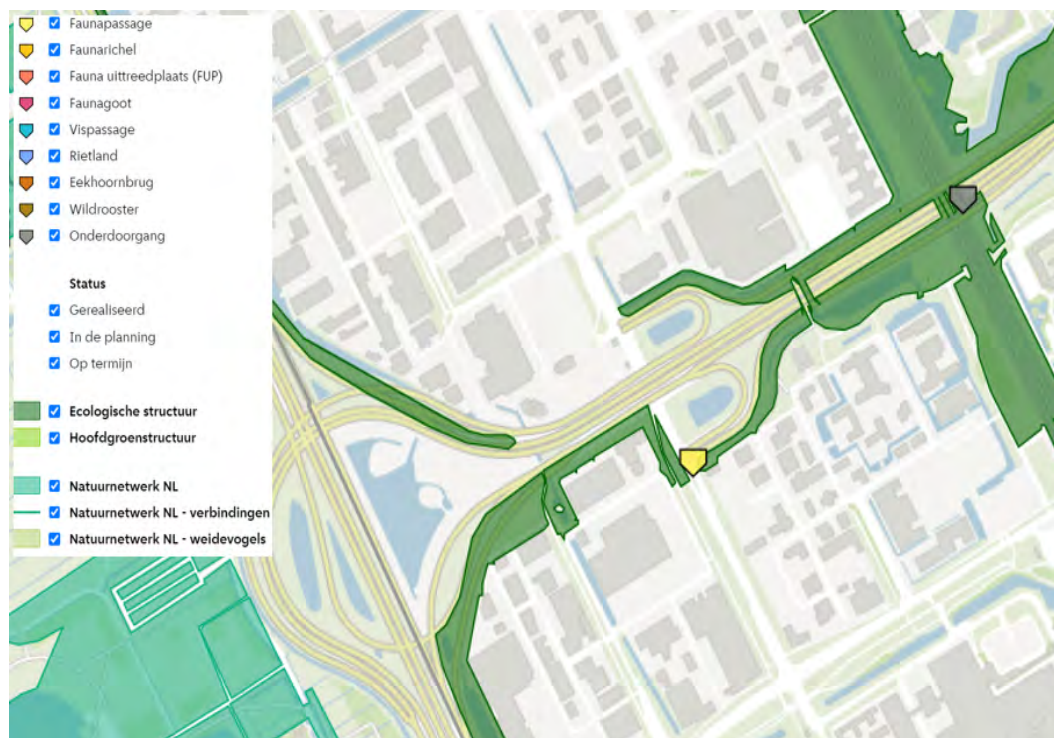
Nationaal Natuurnetwerk

Voor heel

Nederland zijn natuurgebieden met verbindingzones vastgelegd. Dit Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voormalig Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Hoofdgroenstructuur

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Waar de hoofdgroenstructuur tot nu toe nog een mozaïek vormde van groengebieden, werken de gemeente Amsterdam met de nieuwe hoofdgroenstructuur aan een aaneengesloten groen netwerk op de schaal van de stad. De nieuwe hoofdgroenstructuur sluit naadloos aan op de groengebieden en groene routes in de gebieden rondom de stad. Dit netwerk bestaat uit grote groengebieden die onderling met elkaar worden verbonden door ecologische en recreatieve verbindingen. Bovendien voegt de gemeente de bestaande ecologische structuur van Amsterdam toe aan de hoofdgroenstructuur, zodat er aandacht is voor mens én dier. Deze ecologische structuur stamt uit 2012 en kende tot nu toe een eigen beschermingsregime. Door deze in de hoofdgroenstructuur op te nemen, krijgt deze dezelfde status.



Afbeelding 5.1: Ecologische passages en structuur.

De ecologische hoofdstructuur is al voor een groot deel ingericht, echter zijn er nog wel een aantal knelpunten in de vorm van infrastructuur of onvoldoende natuurlijke inrichting. Doel is om deze barrières

voor dieren weg te nemen en waar mogelijk de kwaliteit van het groen te verbeteren. Het uitgangspunt is om werk met werk te vervolmaken, wanneer projecten in of nabij de ecologische structuur afspelen dient er altijd een stadsecoloog te worden betrokken in het proces om de kansen te benutten.

5.4.2 Plangebied

Volgens de Wet Natuurbescherming geldt voor plannen die niet bijdragen aan de instandhouding van een Natura 2000-gebied dat eerst een passende beoordeling nodig is. Uit de wet volgt tevens dat, ondanks het feit dat het gebouw en de functie van Luttenbergweg 8 niet wordt aangepast, er sprake is van een 'plan' in de zin van art. 2.7 Wnb. Hierdoor valt het ontwerp onder het bereik van art. 2.7 Wnb.

Daarnaast geldt volgens jurisprudentie voor gebruik dat mogelijk is gemaakt op grond van een overgangsrecht, en dat opnieuw wordt bestemd in een nieuw plan, alsnog een voortoets nodig is.

Door Tauw is de bijdrage aan de stikstofdepositie van het bedrijfspand aan de Luttenbergweg 8 te Amsterdam berekend met de vigerende versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator (versie 2021.2). In februari 2023 is een berekening met de nieuwe versie van de AERIUS Calculator gemaakt. Daarbij is gerekend met de momenteel vigerende versie van AERIUS (versie 2022, releasedatum 26-1-2023). De uitkomst is en blijft 0,00 mol/ha/jaar. Dus geen effect en geen Wnb-vergunningsplicht.

De AERIUS Calculator berekent voor de beoogde situatie een maximale stikstofdepositiebijdrage op omliggende Natura 2000-gebieden van 0,00 mol/ha/jaar. Daarmee zijn er voor de gebruiksfase geen negatieve effecten te verwachten op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden ten gevolge van het gebruik van het bedrijfspand, en is er voor het aspect stikstofdepositie geen sprake van vergunningplicht voor het project in het kader van de Wet natuurbescherming.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk hierdoor vinden er geen strijdigheden plaats met de Wet natuurbescherming en is een ontheffing niet noodzakelijk. Indien bij de renovatiewerkzaamheden, werkzaamheden aan de gevel worden beoogd dient een ecologisch onderzoek uitgevoerd te worden om de geschiktheid van het pand voor het huisvesten van beschermde diersoorten te bepalen.

Tevens heeft de stikstofdepositieberekening aangetoond dat voor het in gebruik nemen van het kantoorpand geen vergunning Wet natuurbescherming nodig is.

Het plangebied maakt tot slot geen onderdeel uit van een ecologische structuur en/of ecologische passage. Hiermee is het plan eveneens niet strijdig met het gemeentelijk beleid op dit gebied.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

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 meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén 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 bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn.

6.2 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 - BESTEMMINGSREGELS

Kantoor

De bestemming 'Kantoor' is opgenomen voor de gronden ter plaatse van Luttenbergweg 8 en directe omgeving. Binnen deze bestemming is een aanduiding opgenomen waar parkeervoorzieningen zijn toegestaan.

Naast de bestemming kantoor en parkeervoorzieningen zijn nutsvoorzieningen, wegen, voet- en fietspaden, pleinen, groenvoorzieningen en is water toegestaan. De bestemmingen consolideren de bestaande situatie.

Bouwregels

De bouwregels verwijzen naar de aanduiding op de verbeelding. Op de verbeelding is het bouwvlak aangegeven, evenals het maatvoeringsvlak, bebouwingspercentage en maximum bouwhoogtes. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn beperkt in hoogte.

In lid 3.2.4, onder a is een specifieke bouwregel opgenomen waarin op een dynamische manier is verwezen naar de geldende parkeernormen voor fietsen. Volgens vaste rechtspraak is een dynamische verwijzing naar beleidsregels op grond van artikel 3.1.2, tweede lid, aanhef en onder a, van het Bro in beginsel toegestaan. Eveneens volgens vaste rechtspraak mag het toegestane gebruik van gronden in een plangebied niet afhankelijk worden gesteld van de uitvoering van en bevoegdheid als bedoeld in artikel 3.1.2, tweede lid, aanhef en onder a, van het Bro (uitspraken van de Afdeling van 9 mei 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1578, en van 18 september 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3191 en 2 september 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2087). De dynamische verwijzing is om die reden opgenomen in een bouwregel.

In lid 3.2.4, onder b is een verwijzing naar de specifieke gebruiksregels opgenomen.

Specifieke gebruiksregels

In lid 3.3 onder a is het maximum toegestane aantal m2 bruto vloeroppervlak programma opgenomen. In lid 3.3 onder b, c en d is respectievelijk een maximum parkeernorm voor auto's, een minimum parkeernorm voor scooter en fietsen opgenomen. Gelet op de het parkeerbeleid zoals uiteengezet in paragraaf 3.4.12 en de daarin opgenomen toelichting en consequenties voor dit plan, is het wenselijk om deze normen vast te leggen in een gebruiksregels. De normen gelden eveneens bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor bouwen.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er 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 bouwgrenzen.

HOOFDSTUK 4 - OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Overgangsrecht

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

Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Vanwege de conserverende aard van het bestemmingsplan is de financieel-economische uitvoerbaarheid dan ook niet in het geding. Het bestemmingsplan maakt geen bouwplan mogelijk in de zin van afdeling 6.4 van de Wro, waardoor het vaststellen van een exploitatieplan niet is vereist.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Participatie

Formeel is burgerparticipatie tot op heden alleen geregeld middels de inspraakverordening (laatste herziening in 2016). Hierin is participatie verengd tot “gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen naar aanleiding van een beleidsvoornemen van een bestuursorgaan”. Inspraak is de minimale vorm van participatie. De gemeenteraad heeft het in oktober 2021 het 'Beleidskader Participatie' vastgesteld. Gemeente Amsterdam verrijkt en verbreedt hiermee de vigerende inspraakverordening en vertaalt dit in een ambtelijk instrument dat kaders biedt voor het proces waarmee participatie in de gemeente Amsterdam vorm krijgt. Om initiatiefnemers te helpen bij het participatieproces heeft gemeente Amsterdam de participatiehandreiking geschreven. In deze handreiking wordt de vorm van de participatie bepaald door de impact van het initiatief op de omgeving.

Voorliggend bestemmingsplan heeft beperkte gevolgen voor de fysieke leefomgeving waardoor volstaan kan worden met het informeren van de burens en direct omwonenden door gebruik te maken van een brief, mail of via infoborden bij het project.

Participatie Rijksvastgoedbedrijf

Ten behoeve van deze voorgenomen verkoop en om te onderzoeken welke mogelijkheden deze percelen bieden, is contact gezocht met de drie aangrenzende eigenaren en gebruikers. Deze partijen zijn op de hoogte gebracht van het voornemen tot verkoop en ook over de wens de bestemming te wijzigen in een kantoorbestemming, zodat het kantoor als werklocatie weer volledig bruikbaar is. Gezien de reacties gaat het Rijksvastgoedbedrijf ervan uit dat zij de gevraagde wijziging van het bestemmingsplan als niet-belemmerend ervaren.

Het Rijksvastgoedbedrijf zal, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gaat, deze partijen opnieuw benaderen en aangeven dat deze procedure gaat starten.

Overige belanghebbenden om logischerwijs te attenderen op deze - anders dan mogelijk geïnteresseerden voor verwerving van deze locatie - zijn voor het Rijksvastgoedbedrijf nu niet in beeld.

8.2 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincie en het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of die belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Gedeputeerde Staten onderscheidenlijk de minister kunnen bepalen dat onder bepaalde omstandigheden of in bepaalde gevallen geen overleg is vereist. Ten tijde van het overleg in het kader van artikel 3.1.1 van het Bro, worden de stukken ook toegezonden aan overige overlegpartijen.

Het plan is, nadat het college ermee heeft ingestemd, in het kader van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro aan de volgende instanties gezonden:

- Burgemeester en Wethouders van Amsterdam Team Structuurvisie- afdeling Ruimte en duurzaamheid Team Stad;
- Burgemeester en Wethouders van De Ronde Venen (Abcoude);
- Burgemeester en Wethouders van Ouder-Amstel;
- Dagelijks Bestuur stadsdeel Zuidoost;
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet;

- Rijksvastgoedbedrijf Directie Vastgoedbeheer Afdeling Klant & Vastgoedmanagement;
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu /Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (I&M/Rijkswaterstaat N-H);
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu/Rijkswaterstaat Midden-Nederland;
- Provincie Noord-Holland.

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

- Liander;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Bureau Monumenten & Archeologie;
- De Bedrijvenvereniging Amsterdam Zuidoost (VAZO);
- Fietzersbond Amsterdam;
- GGD;
- Vattenfall v.h. Nuon;
- NV Nederlandse Gasunie;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (DMB);
- Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland;
- TenneT;
- Verkeer en Openbare Ruimte gemeente Amsterdam;
- Grond en Ontwikkeling;
- Gasunie.

Tijdens de gestelde termijn zijn van onderstaande partijen reacties ontvangen. Geen van de partijen had een inhoudelijke opmerking. Naar aanleiding van de reacties is het dus niet nodig gebleken de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen.

TenneT: 17 oktober 2022

TenneT heeft op 17 oktober 2022 hun reactie gestuurd op het planvoornemen. In hun reactie gaf TenneT aan dat het in het plangebied geen bovengrondse-, of ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer heeft. Om deze reden heeft TenneT geen verdere opmerkingen.

Verkeer & Openbare Ruimte- Gemeente Amsterdam: 18 oktober 2022

Afdeling Verkeer & Openbare Ruimte van gemeente Amsterdam heeft op 18 oktober 2022 gereageerd per mail en deelde mee geen commentaar vanuit parkeernormen te hebben op het plan.

Provincie Noord-Holland: 18 oktober 2022

De provincie Noord-Holland geeft per mail van 18 oktober 2022 aan dat er in het plangebied geen relevante werkingsgebieden zijn vanuit de Omgevingsverordening NH2020 van toepassing. De provincie Noord-Holland heeft verder geen op- en/of aanmerkingen op dit planvoornemen en geeft aan dat het planvoornemen in volgende fases niet aan de provincie hoeft te worden voorgelegd.

Brandweer Amsterdam-Amstelland: 25 oktober 2022

De brandweer heeft op 25 oktober 2022 aangegeven dat zij kennis hebben genomen van het planvoornemen. De brandweer heeft met betrekking tot externe veiligheid geen aanvullende opmerkingen op het planvoornemen.

Ambtelijk zijn positieve reacties ontvangen van Bureau Monumenten & Archeologie en Verkeer en Openbare Ruimte. Voor zover nodig is de toelichting aangevuld op basis van deze ambtelijke reacties.

8.3 Zienswijzen

Van 27 april 2023 tot en met 8 juni 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.

8.4 Ambtshalve wijzigingen

n.v.t.

