

Science Park Amsterdam

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Leeswijzer	8
Hoofdstuk2	Plankader	9
2.1	Beschrijving van het plangebied	9
2.2	Geldend planologisch kader	11
Hoofdstuk3	Algemeen beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Regionaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk4	Het ruimtelijk kader	23
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	23
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	23
Hoofdstuk5	MER /m.e.r.-beoordeling	31
Hoofdstuk6	Verkeer en parkeren	33
6.1	Algemeen	33
6.2	Resultaten onderzoek	33
6.3	Autoverkeer	34
6.4	Openbaar vervoer	34
6.5	Langzaam verkeer	34
6.6	Parkeren	35
6.7	Conclusie	35
Hoofdstuk7	Geluid	37
7.1	Algemeen	37
7.2	Toetsingskader	37
7.3	Resultaten onderzoeken	40
7.4	Swung -1	44
7.5	Conclusie	45
Hoofdstuk8	Luchtkwaliteit	47
8.1	Toetsingskader	47
8.2	Resultaat onderzoek	53
8.3	Conclusie	53
Hoofdstuk9	Externe veiligheid	55
9.1	Toetsingskader	55
9.2	Conclusie	58
Hoofdstuk10	Milieuzonering	61
10.1	Algemeen	61

10.2	VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering	61
10.3	Resultaten onderzoeken/ bestaande bedrijven	62
10.4	Conclusie	64
Hoofdstuk11	Bodem	65
11.1	Toetsingskader	65
11.2	Onderzoeken	65
11.3	Resultaten	65
11.4	Conclusie	66
Hoofdstuk12	Duurzaamheid	67
Hoofdstuk13	Water	69
13.1	Beleid, wet- en regelgeving	69
13.2	Resultaten onderzoek	72
13.3	Conclusie	75
Hoofdstuk14	Natuur en Landschap	77
14.1	Toetsingskader	77
14.2	Resultaten onderzoeken	78
14.3	Hoofdgroenstructuur: TAC advies	80
14.4	Conclusie	85
Hoofdstuk15	Overige milieuaspecten	87
15.1	Bezonning	87
15.2	Windhinder	88
Hoofdstuk16	Luchthaveninddelingsbesluit	89
Hoofdstuk17	Cultuurhistorieen archeologie	91
17.1	Toetsingskader	91
17.2	Resultaten onderzoeken	93
17.3	Conclusie	94
Hoofdstuk18	Juridische planbeschrijving	95
18.1	Algemeen	95
18.2	Planvorm	95
18.3	Artikelgewijze toelichting	95
18.4	Digitaal Raadpleegbaar plan	101
Hoofdstuk19	Economische uitvoerbaarheid	103
Hoofdstuk20	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	105
20.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	105
Bijlagen		
Bijlage 1	Brief inzake akoestischonderzoek	
Bijlage 2	Akoestischonderzoek studentenwoningen	
Bijlage 3	Akoestischonderzoek medische voorziening	

Bijlage 4	Akoestischrapport Kea
Bijlage 5	Archeologisch onderzoek
Bijlage 6	Bodemonderzoek
Bijlage 7	Risicoberekening externe veiligheid gastransportleiding
Bijlage 8	Rapport externe veiligheid A10
Bijlage 9	Advies externe veiligheid brandweer
Bijlage 10	Luchtkwaliteitsonderzoek
Bijlage 11	Quick scan natuurwaarden
Bijlage 12	Bijlage quick scan natuurwaarden
Bijlage 13	Ontheffing Flora- en Faunawet
Bijlage 14	Verkeersonderzoek
Bijlage 15	TAC-advies
Bijlage 16	Hoogbouweffectrapportage
Bijlage 17	Advies BMA/DRO inzake hoogbouweffectrapportage
Bijlage 18	Nota van beantwoording bp Science Park Amsterdam
Bijlage 19	Collegebesluit mbt hogere waarden
Bijlage 20	Kennisgeving vaststelling
Bijlage 21	pdf van de toelichting

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Science Park Amsterdam is een gebied in het oosten van Amsterdam, dat zich in de komende jaren verder zal ontwikkelen tot een internationaal vooraanstaande locatie van hoogwaardig onderwijs, onderzoek en ondernemen. Het gebied ligt in het oosten van stadsdeel Oost, globaal begrensd door de ringweg A10, de spoorlijn Amsterdam-Weesp, de Molukkenstraat en de dijk van de Ringvaart. Ook een strook parallel aan de A10, ten zuiden van de spoorlijn, behoort tot het plangebied. De grootte is vergelijkbaar met het Amsterdamse Vondelpark, circa 70 hectare. Met zijn economische en stedenbouwkundige ambitie behoort Science Park Amsterdam tot de strategische projecten van Amsterdam. Science Park Amsterdam is een knooppunt van vooraanstaand onderwijs, hoogwaardig onderzoek en kennisintensieve bedrijven. Het is een gezamenlijke ontwikkeling van de grondeigenaren: de gemeente Amsterdam, de Universiteit van Amsterdam (UvA) en de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).

Science Park Amsterdam is een gebied dat al geruime tijd in ontwikkeling is op basis van verscheidene bestemmingsplannen. Reeds veertig jaar geleden is met het bestemmingsplan Wetenschappelijk Centrum Watergraafsmeer de ontwikkeling van het gebied in gang gezet. In 2002 heeft de gemeenteraad voor het gebied het bestemmingsplan 'Wetenschap en Technologie Centrum Watergraafsmeer' vastgesteld, dat in 2004 onherroepelijk is geworden.

Het grootste deel van de voorziene ontwikkelingen is reeds gebouwd, in aanbouw, of kan worden gebouwd op basis van de vigerende juridisch-planologische regeling. Het bestemmingsplan is echter aan actualisatie toe en zal daarnaast voorzien in een (beperkt) aantal nieuwe ontwikkelingen. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt tevens voldaan aan de actualisatieverplichting op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Alle bestemmingsplannen die voor 1 juli 2003 zijn vastgesteld dienen voor 1 juli 2013 herzien te worden.

Het bestemmingsplan Science Park Amsterdam zal het actuele juridisch-planologisch kader bieden voor de verdere ontwikkeling van het plangebied. In 1996 werd Science Park Amsterdam door de gemeente Amsterdam aangewezen als grootstedelijk project, dit bestemmingsplan zal dan ook worden vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De uitgangspunten van het masterplan Science Park Amsterdam zijn in dit bestemmingsplan vertaald.

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

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 20 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

Daarbij wordt eveneens in bijlage I van de Crisis- en herstelwet als categorie van gevallen genoemd 'gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang': projecten als bedoeld in artikel 2.9,

eerste lid (woningbouw vanaf 12 woningen) en de bij AMVB aangewezen categorieën andere projecten van maatschappelijke betekenis, zoals ziekenhuizen en medische centra. In dit bestemmingsplan wordt ook een ziekenhuis mogelijk gemaakt, en moet dus ook hiertoe worden gezien als onderdeel van deze categorie.

Het in de Crisis- en herstelwet bepaalde met betrekking tot de categorieën van gevallen als genoemd in bijlage I is dus van toepassing op voorliggend bestemmingsplan.

1.2 Leeswijzer

Het bestemmingsplan Science Park Amsterdam bestaat uit de plankaart en planregels met de daarbij behorende toelichting. Op de plankaart zijn de beoogde bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling. De plankaart en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) en de onderbouwing bij de bestemmingsplanregeling.

In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 tot en met 17 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid, en in hoofdstuk 20 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

In dat laatste hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de uitkomsten van het overleg met de artikel 3.1.1 Bro-instanties. Daarnaast wordt - ter voldoening aan artikel 3.1.6 lid 1 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening - een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving van het plangebied

2.1.1 Ligging en begrenzing plangebied

Science Park Amsterdam ligt in stadsdeel Oost.



Figuur 1: Globale ligging projectgebied

Het gebied wordt globaal begrensd door de Ringvaart in het noorden, de taluds van de A10 in het oosten, de spoorweg Amsterdam - Weesp in het zuiden en de Molukkenstraat in het westen. Vanaf de zuidoostelijke punt van dit gebied loopt een strook van het plangebied parallel aan de A10 in zuidelijke richting tot aan de Middenweg. De westelijke grens van deze strook loopt langs het Voorlandpad. Delen van volkstuinencomplex Nieuwe Levenskracht, het sportcomplex Voorland en het park bij de nieuwe woonwijk Park de Meer zijn daardoor bij het plangebied inbegrepen.

2.1.2 Beschrijving van het plangebied

Historie

De Watergraafsmeer is in 1629 drooggelegd en werd eind zeventiende, begin achttiende eeuw een

aantrekkelijke woonplek voor rentenierende Amsterdammers, die er hofsteden lieten bouwen. De Anna Hoeve herinnert daar nog aan. Deze voormalige boerderij is in het begin van de twintigste eeuw op de plek van één van de oorspronkelijke hofsteden gebouwd. Kenmerkend voor de inpoldering is het rechthoekige wegenpatroon, dat ook tot uitdrukking komt in de straatnamen (bijvoorbeeld 'Kruislaan' en 'Middenweg') en de haakse verkaveling. In Science Park Amsterdam is de oorspronkelijke wegstructuur en verkaveling herkenbaar aan de Kruislaan en het weiland rondom de Anna Hoeve. De universiteitsgebouwen hebben zich onttrokken aan het verkavelingspatroon. Zij hebben een eigen bouwrichting en zelfs een eigen polderpeil. De daarbij behorende ringsloot markeert het ooit geplande eindpunt van de rijksweg A1 en geldt tevens als eigendomsgrens van het terrein van de UvA. Het noordwestelijke deel van het gebied was decennialang in gebruik als volkstuinencomplex.

In 1946 werd het eerste wetenschappelijke instituut in het gebied gevestigd: het Instituut voor Kernfysisch Onderzoek (IKO), later onderdeel van het Nationaal Instituut voor subatomaire fysica (Nikhef). In de daarop volgende jaren volgden het instituut voor Atoom- en Moleculaire Fysica (AMOLF), het Centrum voor Wiskunde en Informatica (CWI), SARA Reken- en Netwerkdiensten en de biologiefaculteit van de UvA. Zo ontstond aan de oostrand van Amsterdam een grote concentratie van nationaal en internationaal opererende onderzoeks- en onderwijsinstellingen op het gebied van natuurwetenschappen en technologie. Begin jaren negentig vestigden zich er de eerste bedrijven in het eerste matrixgebouw van ASP. Deze publiek- private samenwerking tussen gemeente Amsterdam, Rabobank, NWO en UvA biedt huisvesting en diensten aan (startende) ondernemers in de ICT en biotechnologie. Amsterdam Internet Exchange (AMS-IX) vestigde zich in 1996 in het gebied en Twinning Center Amsterdam in 1998. Inmiddels is het aantal bedrijven gestegen tot 75 en staan er vijf matrixgebouwen.

NWO is één van de drie grondeigenaren van Science Park Amsterdam. De andere twee zijn de Universiteit van Amsterdam (UvA) en de gemeente Amsterdam. Zij willen Science Park Amsterdam gezamenlijk verder ontwikkelen tot een internationaal kenniscentrum binnen de disciplines wiskunde, informatica en natuurwetenschappen. De infrastructuur zal bestaan uit geavanceerde computersystemen en snelle netwerken die kennisintensieve bedrijven met elkaar verbinden. In dit milieu kunnen wetenschappelijke instellingen en bedrijfsleven samenwerken en kennis uitwisselen. Deze gezamenlijke aanpak versterkt de kennisinfrastructuur en levert kennisintensieve producten en nieuwe bedrijvigheid op. Om dit mogelijk te maken heeft de gemeente Amsterdam in 1996 besloten om Science Park Amsterdam aan te wijzen als grootstedelijk gebied.

Onderzoek

Zoals hierboven vermeld huisvest het westelijk deel van het gebied drie onderzoeksinstituten van NWO: AMOLF, NWO en Nikhef. De Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica (FNWI) van de UvA en SARA Reken- en Netwerkdiensten zijn hier ook gevestigd.

De kennisinstituten op Science Park Amsterdam doen voornamelijk fundamenteel onderzoek dat bouwstenen ontwikkelt voor innovatieve producten en diensten en zo een bijdrage levert aan oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken, zoals op het gebied van gezondheid en energie. AMOLF is een Nederlands onderzoeksinstituut voor natuurkundig onderzoek. Het instituut doet toonaangevend onderzoek op het gebied van fysica van biomoleculaire systemen en nanofotonica. Nanotechnologie wordt tegenwoordig steeds meer in dagelijkse producten toegepast, zoals in zonnecellen. CWI is het nationale onderzoeksinstituut voor wiskunde en informatica. Bij het CWI ontdekt en ontwikkelt men nieuwe ideeën die bruikbaar zijn in andere wetenschapsgebieden, de maatschappij, handel en industrie. Nikhef doet onderzoek op het gebied van deeltjes- en astrodeeltjesfysica. Wetenschappers en technici werken samen aan onderzoek naar de kleinste bouwstenen van materie en hun onderlinge krachten. Deze elementaire deeltjes bestuderen zij zowel in botsingsprocessen bij de grote deeltjesversnellers van bijvoorbeeld CERN bij Geneve, maar ook in interacties van hoog-energetische

deeltjes van kosmische afkomst in bijvoorbeeld de atmosfeer of het zeewater. SARA is een geavanceerd ICT-dienstencentrum dat onderzoekers ondersteunt met diensten, voorzieningen en infrastructuur (expertise en faciliteiten op het gebied van het weer, klimaat, milieu, energie etc). FNWI: naast haar onderwijsfunctie heeft de faculteit tien onderzoeksinstituten die op verschillende terreinen onderzoek verrichten.

Onderwijs

Op het SciencePark Amsterdam is de Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica (FNWI) van de UvA gevestigd. De faculteit telt 2500 studenten die onder meer studeren in de richtingen Biologie, Informatica, Sterrenkunde, Scheikunde, Wiskunde, Natuurkunde en Fysische Geografie. In 2012 vestigt ook het Amsterdam University College (AUC) zich hier. Het AUC biedt dan onderwijs aan 600 tot 900 (inter)nationale topstudenten. Het plangebied functioneert als campus. Naast studeren, kunnen de studenten hier wonen, sporten (Universitair Sportcentrum is in 2010 opgeleverd), en gebruik maken van horeca-activiteiten.

Bedrijven

In het midden van het gebied, naast de rondweg Science Park zijn diverse ICT en Life Sciences bedrijven actief. De ICTbedrijven richten zich op verschillende onderwerpen: van dataverkeer tot het beheer en hosting van websites en de ontwikkeling van software. Ook zijn tal van telecombedrijven evenals dienstverlenende bedrijven in de ICTsector hier gevestigd. Onder invloed van vergrijzing, het stijgend aantal chronisch zieken en besparingen in de gezondheidszorg ontwikkelt de LifeScience sector zich razendsnel. Onderzoek en ontwikkeling zijn in deze wetenschappelijke disciplines zeer belangrijk. Bedrijven die op dit gebied gespecialiseerd zijn, vestigen zich daarom ook graag in de buurt van belangrijke wetenschappelijke instituten, universiteiten/hogescholen en medische instellingen. Het Life Science Centrum Amsterdam en Life Science Fund zijn op het SciencePark gevestigd.

Wonen

In de westelijke punt van Science Park Amsterdam, daar waar het gebied grenst aan de Indische Buurt is een groot gedeelte van de geplande woningen al opgeleverd. De wooncomplexen zijn gesitueerd in een parkachtige setting en vormen gezamenlijk een 'eilandenrijk'. Kenmerkend voor het woongebied is het autoluwe karakter, de openbare ruimte met pleinen en binnenplaatsen en de groene en waterrijke uitstraling. De complexen Milos, Andros, Samos en de Meander zijn inmiddels bewoond. Het woningaanbod varieert van eengezinswoningen, appartementen, maisonnettes, studentenwoningen tot woon/werkwoningen. Gezamenlijk zijn dit circa 1900 woningen (waarvan circa 1300 studenteneenheden).

2.2 Geldend planologisch kader

Voor het plangebied is momenteel het bestemmingsplan 'Wetenschap en Technologie Centrum Watergraafsmeer' vigerend. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 19 juni 2002 en goedgekeurd door het College van Gedeputeerde Staten van Noord- Holland op 21 januari 2003 (met uitzondering van artikel 3, lid 4, sub b, c en d). Op 11 februari 2004 heeft de Raad van State goedkeuring onthouden aan de plandelen met bestemming wonen 1a en Wonen 1b (voor deze plandelen bleef dus het bestemmingsplan Wetenschappelijk Centrum Watergraafsmeer van 1968 vigeren). Voor het overige is het bestemmingsplan in werking getreden.

Het geldende planologische kader maakt al een zeer groot deel van de gewenste ontwikkelingen mogelijk. Voor een aantal projecten is in de afgelopen jaren een zogenaamde artikel 19 vrijstelling op basis van de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening verleend en zijn grotendeels op basis van deze

vrijstelling gerealiseerd. Het gaat om de volgende projecten:

- Woongebouw Andros (Middensegment). Dit complex bestaat uit 206 appartementen en 206 parkeerplaatsen onder het dek;
- Woongebouw Kea (de Driehoek). Dit complex bestaat uit 198 woningen en 213 parkeerplaatsen;
- Woongebouw Meander. Dit studentencomplex bestaat uit 575 eenheden voor studenten en 20 onzelfstandige huurwoningen, een kinderdagverblijf en 90 woningen voor gastdocenten, gastonderzoekers en gaststudenten van de Universiteit van Amsterdam (UvA) en de Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek. Tevens zijn er 50 zogenaamde woon-werkwoningen, geschikt voor mensen die hun werk aan huis hebben zoals ontwerpers, ict-ers en adviseurs gerealiseerd;
- Woongebouw Milos (het Kasteel). Dit complex bestaat uit 108 woningen inclusief een afgesloten parkeerruimte;
- Woongebouw Samos (de Tweeling). Dit complex bestaat uit 87 woningen inclusief een afgesloten parkeerruimte;
- Hotel met congresvoorziening.

De planologische kaders uit deze verleende vrijstellingen worden tevens in dit nieuwe bestemmingsplan opgenomen. Het woongebouw Kea (de Driehoek) is echter nog niet gerealiseerd, in dit bestemmingsplan is dan ook enige extra flexibiliteit opgenomen ten opzichte van de eerder verleende vrijstelling.

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan voorziet dit nieuwe bestemmingsplan in:

- Een uitbreiding van de centrumvoorzieningen in het gebied met circa 2.500 m²;
- Het veranderen van de hoogbouwaccenten in het gebied;
- Het (in geringe mate) vergroten van het bouwvlak van het NWO- terrein;
- Het verkleinen van het bestemmingsvlak met de bestemming 'Wetenschappelijke Instellingen en Hoogwaardige Bedrijvigheid' ten gunste van een bestemming 'Natuur';
- Het vastleggen van de bouwvelden en poldercorridors (zie ook paragraaf 4.2.1);
- De realisatie van circa 650 studenteneenheden op het zogenaamde Spoorkavel met in de plint een detailhandelsvoorziening en/ of een horecavoorziening tot maximaal 500 m², met dien verstande dat de horeca beperkt is tot de categorieën café en/ of restaurant en maximaal 300 m² aan oppervlakte mag hebben. Vooruitlopend op dit bestemmingsplan is voor deze ontwikkeling separaat een projectbesluitprocedure doorlopen. Reden hiervoor is dat het initiatief Spoorkavel niet kon wachten op het bestemmingsplan Science Park Amsterdam omdat er een urgentie bestaat om de studentenwoningen zo snel mogelijk te kunnen realiseren, gelet op de bestaande krapte in dit woningsegment. Nieuwbouw van studentenwoningen is voor de gemeente Amsterdam één van de speerpunten van beleid. Bovendien gaat het in dit geval om één bouwinitiatief voor één bouwperceel, waardoor het projectbesluit in dit geval het aangewezen juridische planologische instrument is om een snelle bouwtitel te kunnen verkrijgen;
- De realisatie van een medische voorziening;
- In verband met het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van 21 maart 2011 is de plangrens aan de zijde van de A10 aangepast. De gronden die vallen onder dit Tracébesluit worden binnen een jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit opgenomen in een afzonderlijk bestemmingsplan;
- Aan het Voorlandpad nummer 2 is reeds geruime tijd de Stichting Centrale Dierenambulance Amsterdam gevestigd. In het vigerende bestemmingsplan had deze functie per abuis de bestemming 'Groen' gekregen. In dit bestemmingsplan is de kavel nu als 'Maatschappelijk' bestemd, overeenkomstig de bestaande en onherroepelijk vergunde situatie. De permanente bloemenstal die zich bevindt op de hoek Voorlandpad/Middenweg is met een functieaanduiding 'detailhandel' opgenomen binnen de bestemming 'Groen', eveneens overeenkomstig de bestaande en onherroepelijk vergunde situatie.

Hoofdstuk 3 Algemeen beleidskader

In dit hoofdstuk komen algemene beleidstukken van Rijk, provincie, stadsregio Amsterdam en de gemeente aan de orde. Beleid dat betrekking heeft op een specifiek onderdeel, zoals het Regionaal Verkeer & Vervoerplan, worden in de desbetreffende hoofdstukken over dat betreffende onderwerp behandeld.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze verantwoordelijkheid heeft betrekking op basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden; (inter)nationale hoofdnetten en ruimtelijke voorwaarden voor versterking van de economische structuur. De structuurvisie vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De SVIR is op 13 maart 2012 vastgesteld.

Bestemmingsplannen zullen zoveel mogelijk een bijdrage moeten leveren aan uitvoering van dit beleid.

De ontwikkeling van bestemmingsplan Science Park Amsterdam levert daaraan een bijdrage. Science Park Amsterdam is een gebied dat zich in de komende jaren verder zal ontwikkelen tot een internationaal vooraanstaande locatie van hoogwaardig onderwijs, onderzoek en ondernemen. De verdere realisatie van deze locatie draagt daarmee bij aan de vergroten van de internationale concurrentiekracht van Nederland en daarmee aan het gestelde doel van het rijksbeleid om de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken.

3.1.2 AmvB Ruimte

De nationale belangen uit de structuurvisie (SVIR) worden in de AmvB Ruimte juridisch geborgd. Deze AmvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

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 Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijkswaagen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Ook treden de eerder vastgestelde regels op 1 oktober 2012 verlaat in werking met betrekking tot de ruimtelijke bescherming van het erfgoed van de Stelling van Amsterdam, de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes en met betrekking tot voorwaarden aan windmolens en

hoge bebouwing rond militaire radarposten.

Aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is op 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd.

De wijziging van het Barro gaat vergezeld van een wijziging van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Ook deze wijziging is op 1 oktober 2012 in werking getreden. De Rarro bevat tevens een uitwerking van het al eerder in het Barro gepubliceerde ruimtelijke regime rond radars voor militaire luchtvaart.

3.1.3 Nationaal Milieubeleidsplan 4

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

3.1.4 Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere

Minister Schultz van Haegen (IenM) heeft op 21 maart 2011 het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (TB SAA) getekend. Het Tracébesluit is in januari 2012 onherroepelijk geworden.

De regio Amsterdam is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. De corridor Schiphol-Amsterdam-Almere neemt daarin een centrale positie in, met aan de ene kant de mainport Schiphol en de greenport Aalsmeer en aan de andere kant de groeistad Almere. Daar tussen woont en werkt een groot aantal mensen. De realisatie van het project Weguitbreiding SAA is het grootste infrastructuurproject in de regio Amsterdam en is een randvoorwaarde voor de verdere (economische) ontwikkeling van het gebied. Het project betekent een forse verbetering van de bereikbaarheid. Dat geldt voor het autoverkeer en voor het openbaar vervoer per bus tussen Almere, 't Gooi en Amsterdam. De uitbreiding van de A1 en de A6 wordt immers gecombineerd met de realisatie van busvoorzieningen. Tegelijkertijd met het verbeteren van de bereikbaarheid krijgt ook de leefbaarheid (geluid, lucht) en de ruimtelijke kwaliteit (barrièrewerking, groen-blauwe kwaliteit) een impuls.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het

landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

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

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

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt op de plankaart van genoemde structuurvisie in een "vastgesteld of bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie". Daarvoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Concentratie van bedrijvigheid;
- Herstructureren, verdichten en innovatief ruimtegebruik.

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan deze uitgangspunten.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) heeft provinciale staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in het landelijke gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

Verder zijn in de verordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen in het besluit die zich richten tot de provincie ter verdere uitwerking en aanvulling in een provinciale verordening. Het gaat hierbij onder meer om de volgende onderwerpen:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten
- rijksbufferzones
- ecologische hoofdstructuur
- nationale landschappen
- het kustfundament

- het regionaal watersysteem

Het voorliggende plan is in overeenstemming met de verordening.

3.3 Regionaal beleid

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader onder meer het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka) en de Regionale Woonvisie relevant zijn.

Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties

In het Plabeka werken gemeenten als Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Zaanstad (en andere) samen met Flevoland, Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA) om als Noordvleugel beter op de wensen van het internationale bedrijfsleven in te kunnen spelen. Plabeka werkt een regionaal programma uit waaruit blijkt welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen, waar en wanneer op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en haventerreinen noodzakelijk zijn om de internationale kracht van de Noordvleugel te behouden dan wel te versterken.

Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. De ontwikkeling van Science Park Amsterdam levert daaraan een bijdrage.

Ontwikkelingsplan economie regio Amsterdam (OPERA)

"Het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. Dat is het doel van het Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA), dat de zestien stadsregio Amsterdam-gemeenten hebben opgesteld (vastgesteld door Regioraad ROA op 14 december 2004). Centraal staat hoe de regio het internationaal concurrerend vestigingsklimaat moet versterken.

De ontwikkeling van Schiphol, de havens en de kenniseconomie spelen hierbij een belangrijke rol. Verdere economische groei zal moeten komen door het versterken van het internationaal vestigingsmilieu, het vergroten van de samenhang tussen verschillende economische activiteiten en een betere spreiding van de verschillende typen bedrijven over de regio. Het benutten van sterke sectoren als de luchthaven, de haven met bijbehorende industrieën, het toerisme en de zakelijke dienstverlening, moet aan de ambitie bijdragen. Een leidraad hierbij is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de schaarse ruimte en infrastructuur.

De ontwikkeling van kennis en innovatie is ook van groot belang voor de economie. Volgens OPERA zou de regio hier de ruimtelijke voorwaarden voor moeten bieden. Dit kan in de vorm van een regionaal glasvezelnet en voldoende ruimte voor bedrijven bij wetenschappelijke centra.

Waar het gaat om infrastructuur, sluit OPERA aan bij het beleid uit het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan.

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP)

De Stadsregio Amsterdam heeft ook een beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer in de stadsregio Amsterdam: 'Regionaal Verkeer & Vervoerplan december 2007 (RVVP). Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering.

Met de uitgangspunten zoals deze zijn geformuleerd is in het bestemmingsplan rekening gehouden. In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

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

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam

De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

Het gebied Science Park Amsterdam is in de structuurvisie hoofdzakelijk aangemerkt als 'uitrolgebied wonen-werken'.

Het gebied Science Park Amsterdam/ Middenmeer Noord wordt genoemd als één van de drie hoofdopgaven voor Amsterdam Oost: het afmaken van de transformatie/intensivering van het gebied Science Park Amsterdam/ Middenmeer Noord tot knooppunt van kennis en innovatie, als onderdeel van de uitrol van het centrummilieu naar het oosten.

Uit het vervolg van deze toelichting zal verder blijken dat aan de uitgangspunten van de structuurvisie uitwerking wordt gegeven. De structuurvisie is 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad.

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt"

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

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

Het bestemmingsplan 'Science Park Amsterdam' voorziet in bovenstaande uitgangspunten.

3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam (2008) is nieuw locatiebeleid vastgelegd en zijn nieuwe parkeernormen opgenomen.

Bedrijven moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om hun bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect hierbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken. Het locatiebeleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. Het locatiebeleid draagt bij aan een goede afweging van de verschillende belangen: de concurrentiepositie van Amsterdam, gebiedsontwikkeling, mobiliteit en luchtkwaliteit. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal.

Er is voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen af te kunnen wijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) zijn als richtlijn aangepaste CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde cijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening) opgenomen.

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

In hoofdstuk 6 wordt het beleid ten aanzien van parkeren voor het betreffende projectgebied verder geconcretiseerd.

3.4.4 Hoogbouwbeleid

Het hoogbouwbeleid is vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. In het bijzonder wordt ingezet op verdichting in gebieden en zones binnen de zuidflank, op locaties langs het waterfront en in zones langs de ringweg A10/ ringlijn. Het plangebied Science Park Amsterdam behoort tot de gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd.

In het hoogbouwbeleid wordt het opstellen van een Hoogbouweffectrapportage (HER) aanbevolen. Het is een zeer geschikt instrument om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER, met ten minste een onderzoek naar de impact op het stedelijk landschap, verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties wil het college van B en W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht. Voor de stimuleringsgebieden is geen HER verplicht. Toch is er een HER opgesteld omdat Science Park Amsterdam aan een groene scheg ligt en een deel van het plangebied in de bufferzone ligt (zie Bijlage Hoogbouweffectrapportage Science Park Amsterdam, DRO Amsterdam d.d. 31 mei 2012). Tevens is conform de procedure als geformuleerd in het hoogbouwbeleid een advies van BMA/DRO ten behoeve van het college opgesteld met betrekking tot de HER. Het advies van BMA/DRO geeft aan dat de HER aantoont dat de voorgenomen hoogbouw in het plangebied past binnen de ambities en uitgangspunten van het geldende hoogbouwbeleid. Dit advies is eveneens toegevoegd als bijlage.

Op de HER wordt verder ingegaan in hoofdstuk 15. In dit kader is ook het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) van belang, waarop wordt ingegaan in hoofdstuk 16. In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

Uiteraard wordt voor hoge gebouwen tijdens de planvorming aan alle aspecten en effecten van hoogbouw aandacht besteed, om te kunnen komen tot een goed beargumenteerd en afgewogen voornemen om het hoogbouwplan te kunnen realiseren. Zo is in het bestemmingsplan geregeld dat bouwplannen op windhinder kunnen worden beoordeeld, zie verder paragraaf 15.2.

3.4.5 Short stay

Beleidsnotitie short stay

Op 11 februari 2009 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het short stay beleid van het college van burgemeester en wethouders. Ruimte bieden aan huisvesting voor expats en bescherming van de woningmarkt staan daarbij voorop. Het nieuwe beleid maakt het mogelijk voor eigenaren om woningen voor dit doel te onttrekken aan de woningvoorraad. Het aanbieden van dergelijke woonruimte is van belang voor de (inter-)nationale economische positie van Amsterdam.

Het short stay beleid in het kort:

1. de basis van het vergunningstelsel voor short stay is tijdelijke woningonttrekking op basis van artikel

- 30 van de Huisvestingswet;
2. de eigenaar van de woning vraagt een short stay vergunning aan. Deze vergunning geldt voor tien jaar;
 3. short stay is alleen mogelijk in woningen met een huur boven de huurliberalisatiegrens (142 punten, € 631,73 per 1 juli 2008, €647,53 per 1 juli 2009);
 4. short stay wordt mogelijk vanaf één week tot zes maanden (daarboven is sprake van gewoon wonen);
 5. maximaal 5% van de geliberaliseerde huurwoningen in elk stadsdeel mag onttrokken worden ten behoeve van short stay. Alleen voor stadsdeel Centrum geldt een afwijkend percentage van 15%;
 6. bij meer vraag dan aanbod wordt een systeem van loting gehanteerd;
 7. voor overnachtingen in short stay appartementen moet toeristenbelasting betaald worden;
 8. woningen die al vóór eind 2008 met instemming van de gemeente voor short stay werden gebruikt vallen onder het overgangsbeleid;
 9. short stay op woonboten wordt mogelijk met een ontheffing binnen de Verordening op de haven en het binnenwater ten behoeve van short stay, mits passend binnen het bestemmingsplan;
 10. voor nieuwbouwwoningen (opgeleverd vanaf 1 januari 2008) geldt het vergunningsstelsel voor short stay niet. Short stay is hier zonder woningonttrekkingsvergunning mogelijk. Wel moet het gebruik van de woning voor short stay passen binnen het kader van het bestemmingsplan;
 11. alle stadsdelen zullen short stay in hun bestemmingsplannen mogelijk gaan maken (voor zover daarin de bestemming "wonen" is opgenomen). Ook alle grootstedelijke plannen moeten short stay mogelijk gaan maken (voor zover daarin de bestemming "wonen" is opgenomen). Vooruitlopend op de vaststelling van de genoemde bestemmingsplannen wordt er niet gehandhaafd als die strijdigheid zich voordoet.

De bestemmingsplanregeling vloeit voort uit het bepaalde onder punt 10 en 11. In het voorliggende plan is in alle bestemmingen waar (ook) "wonen" is toegestaan tevens "short stay" toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat onder short stay verstaan wordt.

3.4.6 Kantorenstrategie Amsterdam (2011)

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

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

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

In de kantorenstrategie is een aantal groeigebieden aangegeven. Een daarvan is Science Park Amsterdam. Deze groeigebieden worden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor (toekomstige)

kantoorgebruikers. Er is bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot nieuwbouw worden geboden. Daarnaast kenmerken veel van de groeigebieden zich als onderscheidend ten opzichte van de bestaande kantorenvorraad in Amsterdam en voegen daarmee iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvorraad. Een goed voorbeeld hiervan is Science Park Amsterdam dat zich richt op een doelgroep (ICT, life science en duurzame technologie) waarvan in de toekomst nog een groeipotentie verwacht mag worden en die in Amsterdam nauwelijks vestigingsmogelijkheden in de bestaande voorraad hebben. Er worden geen solitaire kantoren ontwikkeld, maar het gaat om een gecombineerde ontwikkeling van kantoor en laboratorium. Voor de groeigebieden geldt bij nieuwe uitgaven een aantal kaders zoals die zijn opgenomen in de kantorenstrategie.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

In onderstaande paragrafen wordt beschreven welke ontwikkelingen zich in het plangebied hebben voorgedaan en mogelijk worden gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan. In 2001 is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen gemaakt waarop het bestemmingsplan uit 2002 gebaseerd is.

In 2003 is een aanvullend plan opgesteld: het Masterplan. Hierin vormden besluiten uit het SPvE over de ontsluiting van , het programma, de grondexploitatie, de ecologie en de waterhuishouding het uitgangspunt. In dit Masterplan is extra aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van de gebouwen en de waterhuishoudkundige en ecologische ingrepen.

Het Masterplan uit 2003 vormt het belangrijkste planproduct voor de verdere ontwikkeling van Science Park Amsterdam. Op basis van dit Masterplan zijn stedenbouwkundige deeluitwerkingen voor de verschillende bouwvelden gemaakt, die in dit bestemmingsplan juridisch -planologisch worden gefaciliteerd.

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Science Park Amsterdam biedt in de eerste plaats vestigingsmogelijkheden voor bedrijven en instellingen die passen in het klimaat van natuurwetenschappen en technologie, of instellingen waarvoor de unieke data-infrastructuur van deze locatie een voorwaarde is.

Bij elke vestigingsaanvraag wegen de grondeigenaren af wat de betreffende organisatie bijdraagt aan het kennisintensieve bètaklimaat van Science Park Amsterdam. In de tweede plaats biedt Science Park Amsterdam ruimte voor woningen en publieke voorzieningen die gerelateerd zijn aan het programma.

De omvang en differentiatie van het programma zijn conform de uitgangspunten van het bestemmingsplan en SPvE en het Masterplan. Op de bouwvelden kunnen programmatische cocktails met verschillende samenstellingen ontstaan, waarvan de bandbreedte nader zijn vastgesteld in de stedenbouwkundige deeluitwerkingen. Publieksgerichte functies dienen zoveel mogelijk op het netwerk aan te sluiten.

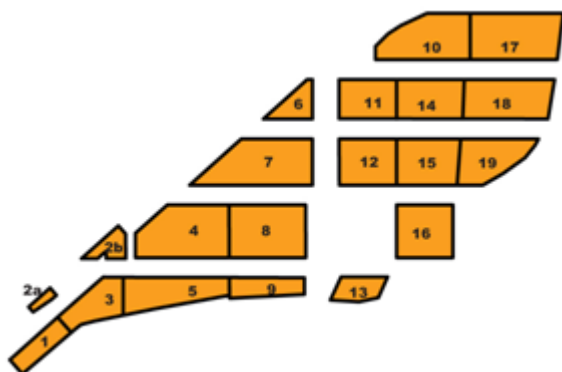
4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Om lange termijn ontwikkeling mogelijk te maken gaat het Masterplan uit van 'stedenbouw met een dubbele bodem'. Enerzijds krijgt Science Park Amsterdam een eenvoudige ruimtelijke basisstructuur, anderzijds kenmerkt de openbare ruimte zich door een gecompliceerd karakter.

4.2.1 Ruimtelijke uitgangspunten

Bouwvelden en poldercorridors

Science Park Amsterdam wordt een nieuw, stedelijk landschap waar bebouwing, landschap en openbare ruimte zijn verweven. De basisstructuur bestaat uit vijf bouwstroken die in oost-west richting lopen, parallel aan de oorspronkelijke polderstructuur. Deze vijf bouwstroken zijn onderverdeeld in totaal 19 bouwvelden. Een aantal van deze bouwvelden is al ontwikkeld op basis van het vigerende bestemmingsplan dan wel verleende vrijstellingen op basis van artikel 19 lid 1 WRO (oud).



Bouwwelden

De bouwstroken worden gescheiden door zogenaamde poldercorridors. Deze geven de oorspronkelijke landschappelijke oriëntatie en lange zichtlijnen aan het gebied terug.

De poldercorridors dienen in principe onbebouwd te blijven. Daarop zijn twee uitzonderingen van toepassing.

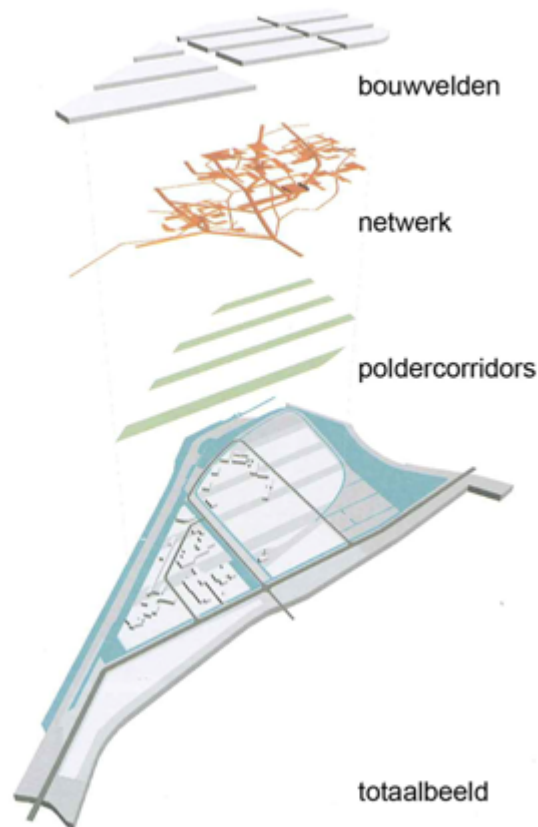
- De reeds aanwezige vestiging van de Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica in poldercorridor twee en drie. Tevens geldt dit voor de al aanwezige overbouwing van poldercorridor twee op het NWO-terrein (het Nikhef-gebouw);
- nieuwe overbouwingen mogen slechts onder bepaalde voorwaarden worden gerealiseerd, namelijk vanaf een bouwhoogte van 5 m, met een maximale hoogte van 6 m en een maximale breedte van 30 m.

De poldercorridors krijgen een groene inrichting en zijn toegankelijk voor expeditieverkeer en nood- en hulpdiensten. Daarnaast bieden de corridors ruimte aan waterberging en kabel- en leidingtracés. In het bestemmingsplan krijgen deze gronden een bestemming Verkeer - 3.

Fijnmazig routestelsel

De opzet van Science Park Amsterdam is helemaal afgestemd op de wens om een kruisbestuiving van talenten en ideeën optimaal een kans te geven. Fysieke ontmoetingen tussen mensen zijn hierbij cruciaal. Want ondanks alle mogelijkheden die het internet biedt, blijft het persoonlijke contact een belangrijke vorm van communicatie. Daarom zal in Science Park Amsterdam een fijnmazig stelsel van ruimten waar mensen elkaar ontmoeten, kunnen samenwerken of ontspannen worden aangelegd. Dit systeem van langzaamverkeersroutes heet het 'netwerk'.

Het netwerk groeit naarmate er meer functies in het gebied ontstaan. Het netwerk doorkruist de bouwwelden en verbindt de entrees van belangrijke bouwdelen. Overdag is het netwerk uitgebreid openbaar toegankelijk, 's nachts krimpt het tot de noodzakelijk toegankelijke ruimten. Bij het doorkruisen van het bouwveld dient het netwerk in principe minimaal drie niveau's aan te doen: het maaiveldniveau, het parkeerniveau (indien daar sprake van is) en de eerste etage die gewoonlijk is geïntegreerd met de begane grond. Het netwerk wordt in herkenbaar en in hetzelfde materiaal uitgevoerd. Alle ingangen van gebouwen en overige publieke functies dienen aan het netwerk te liggen zodat er zoveel mogelijk mensen gebruik van maken. Het netwerk groeit naarmate zich meer bouwwelden vullen. Het netwerk moet daarom altijd uitbreidbaar blijven naar een verbinding naar elders.



Bouwvelden

De vijf bouwstroken zijn verdeeld in negentien bouwvelden. Deze bouwvelden omvatten de bebouwbare delen tussen twee corridors.

De bouwvelden en de corridors delen een marge van 7,5 meter waarin 50% gebouwd mag worden of waarin de poldercorridor ook in het bouwveld kan komen te liggen. Binnen deze bandbreedte kunnen de bebouwing en corridors aan beide kanten in breedte variëren. Een strakke rooilijn langs de volledige poldercorridor is dus niet gewenst.

Op de bouwvelden komen ensembles van gebouwen te staan. Een ensemble kan uit een groot, samenhangend bouwcomplex bestaan of uit een combinatie van kleinere gebouwen rondom een al dan niet overdekte collectieve ruimte. Ook mag een ensemble zich over meer bouwvelden uitstrekken. De entrees van de gebouwen vormen een knooppunt tussen het netwerk en de collectieve ruimte van het gebouw. In principe zijn alle ensembles direct aangesloten op een ontsluitingsweg en daarmee onafhankelijk van elkaar.

Regels ten behoeve van gebouwsituering op bouwveld

- Tenminste de hoofdentree van elk gebouw, die is op te vatten als een toegang tot een collectieve ruimte, ligt aan het netwerk en nooit alléén aan een poldercorridor.
- De publieksgerichte functies uit het programma voor de gebouwen (entree, lobby, kantine, foyer

etc.) dienen zo veel mogelijk aan het netwerk te liggen.

- Gebouwtogangen voor voetgangers vanuit de parkeerlocatie dienen via het netwerk te lopen.
- De bebouwing dient de randen van het bouwveld op te zoeken.
- Per bouwveld moet sprake zijn van een ensemble (samenhangend geheel) van losse of aaneengesloten gebouwen.
- Elk ensemble heeft een eigen autoaansluiting op de rondweg Science Park c.q. de Carolina Mac Gillavrylaan.

Hoog- en laagbouw

Er is geen bouwvolume per bouwveld voorgeschreven, de stedenbouwkundige samenhang wordt gewaarborgd door middel van een hoogtereglement. Dat komt neer op het volgende:

Voor gebouwen op Science Park Amsterdam geldt in principe een minimale bouwhoogte van 16 meter en een maximale bouwhoogte van 26 meter. Dit geldt in elk geval voor de bouwvelden 4, 6, 10, 11 en 14. Op dit principe gelden de volgende uitzonderingen.

- De maatvoering van de verleende vrijstellingen voor de (woning)bouwprojecten wordt 1:1 opgenomen in dit bestemmingsplan. Het gaat om de bouwvelden 1, 2 a en b, 3, 5 en 15; Voor bouwveld 2b, ook wel de Keadriehoek, is daarnaast de mogelijkheid opgenomen om een hogere bouwhoogte te realiseren dan in de verleende vrijstelling was opgenomen: er is een mogelijkheid opgenomen binnen de woonbestemming om een woontoren van maximaal 66 meter te kunnen realiseren.
- Voor een aantal bouwvelden is de mogelijkheid opgenomen voor de bouw van duidelijke verticale accenten. Als de wens bestaat een hoogbouwaccent te realiseren geldt een minimale bouwhoogte van 45 meter en een maximale bouwhoogte van 72 meter. Voor hoogbouwaccenten is bepaald dat het maximale bebouwingsoppervlak per accent niet meer dan 850 m² (bouwveld 7 en 17 maximaal 1.100 m²) mag bedragen, in verband met de gewenste slankheid van deze accenten. Het gaat hier om de bouwvelden 7,8, 12 en 16 tot en met 19. Uitgangspunt is één hoogbouwaccent per genoemd bouwveld. Uitzondering hierop vormt het bouwveld 18 waarop twee accenten gerealiseerd kunnen worden. Overigens blijft het totale maximale programma bvo gelijk, ook als van de mogelijkheid van hoogbouwaccenten gebruik wordt gemaakt;
- Daarnaast geldt voor de bouwveld 13 een maximale bouwhoogte van 55 m i.v.m. bezonning voor de naastgelegen Anna Hoeve. Deze beperking tot 55 m geldt ook voor de bouwvelden 2a en 2 b, in verband met de bezonning op de Valentijnkade (met uitzondering van het hoogteaccent dat wordt mogelijk gemaakt binnen het bouwveld 2b);
- Voor bouwveld 9 (het Spoorkavel) geldt een maximale bouwhoogte van 56 m, overeenkomstig de projectbesluitprocedure die daarvoor gevoerd is.

4.2.2 Waterhuishouding en ecologie

Landschappelijke polderranden

Uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling is een intensieve bebouwing zonder dat dit een versteend gebied oplevert. Er ontstaat een nieuw landschap waarin de landschappelijke randen intact gelaten worden. De drie omliggende dijken, Oosterringdijk, spoordijk en het dijklichaam van de A10, hebben allemaal hun eigen identiteit en worden ruimtelijk versterkt. Ook het natte weiland ten oosten van de Anna Hoeve blijft behouden.

De Watergraafsmeer kent twee waterpeilen. In het grootste gedeelte van Science Park Amsterdam is dit -5.5 meter NAP, maar het terrein dat in eigendom is van de Universiteit van Amsterdam heeft van oudsher een eigen waterpeil. Dit peil ligt nog lager (-6.20 meter NAP) en wordt in stand gehouden met een gemaal. Doordat de polder een van de laagst gelegen gebieden van Amsterdam is, ligt het grondwater er hoog, vlak onder de oppervlakte. Vanwege die relatief lage ligging en de intensieve

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

bebouwing is de kans op wateroverlast groot. Daarom zijn drie maatregelen noodzakelijk: opheffing van het aparte waterpeil, handhaving van het wateroppervlak en vergroting van de waterberging met 10% van het oppervlak van de nieuw aangebrachte verharding en vegetatiedaken.

Rondom de oude boerderij Anna Hoeve staan binnen een ringsloot bomen die behouden moeten worden. Daarom blijft het huidige waterpeil van -6.20 meter hier behouden.

Ecolint

In Science Park Amsterdam worden de sloten verbreed en nieuwe aangelegd zodat 15% extra waterbergend oppervlak ontstaat. Het huidige wateroppervlak bestaat grotendeels uit de waterplas in het zuidoosten van het gebied. Deze plas en de directe omgeving vormen een belangrijke schakel in het Ecolint. Dit is een aaneenschakeling van belangrijke groengebieden in de stad die vroeger geïsoleerd lagen. Het Ecolint strekt zich uit tussen het Nieuwe Meer bij het Amsterdamse Bos tot het Nieuwe Diep bij het IJmeer. De verbinding zorgt ervoor dat de flora en de fauna zich hier goed kunnen ontwikkelen zodat er een duurzaam en gezond ecosysteem ontstaat. De ecologische inzet van Science Park Amsterdam richt zich op het verder ontwikkelen van de grote waterplas tot een belangrijk gebied voor moeras- en waterdieren. De maatregelen bestaan onder andere uit baggeren en de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Een groot deel van het weiland achter de Anna Hoeve is inmiddels (licht) afgegraven en beplant met rietoevers. Dit weiland komt bij grote regenval onder water te staan, waardoor ook daar een moerasvegetatie tot ontwikkeling kan komen.

Daarnaast zijn inmiddels eco-duikers onder wegen en het spooreplacement aangelegd. Hierin kunnen padden al lopend of zwemmend zich van het ene naar het andere gebied verplaatsen. Ook langs de spoordijk, aan de achterzijde van de woningbouw, blijft de sloot intact zodat waterdieren zich makkelijk kunnen blijven verplaatsen.

4.2.3 Programma

Wonen op de westpunt

Door menging van wonen en werken krijgt het gebied een levendig karakter en ontstaat een gevarieerd gebruik van de openbare ruimte. Door het technologisch karakter van Science Park Amsterdam beschikken verschillende van oudsher hier gevestigde bedrijven over een milieucontour. Het is niet mogelijk om binnen deze contour woningbouw te vestigen. Het wonen concentreert zich daarom in de westelijke punt van Science Park Amsterdam, op de overgang van de binnenstedelijke Indische Buurt en de landschappelijke Oosterringdijk. Zo is een goede verbinding mogelijk met de Indische Buurt en kunnen bewoners ook gebruik maken van de daar gevestigde voorzieningen.

Zes grote woongebouwen markeren de entree van Science Park Amsterdam. Ieder woongebouw krijgt een plek op een aangelegd 'eiland'. De zes eilanden vormen samen een 'eilandenrijk'. De woongebouwen zijn door verschillende architecten ontworpen en hebben daardoor ieder een eigen karakter. De woningbouw bestaat uit diverse torens hetgeen een hoge dichtheid oplevert. Het is daarom belangrijk dat vanuit elk gebouw een weids uitzicht in verschillende richtingen gewaarborgd is.

Pleinen vormen de samenhang tussen de woningbouw op de eilanden. Er zijn twee openbare pleinen en een aantal intieme binnenplaatsen. Die komen aan de binnenzijde van de gebouwen te liggen. De openbare pleinen hebben een groen karakter en zijn alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Op deze pleinen zijn de entrees van de gebouwen georiënteerd. De entrees naar de parkeergarages liggen op de koppen van de pleinen.

Onder alle woongebouwen komen ondergrondse parkeergarages, zodat geparkeerde auto's niet de

bovenaan zullen voeren in het straatbeeld. De garages zijn voor voetgangers niet zichtbaar omdat ze zijn afgezoomd met woningen of voorzieningen. Op het dak van alle garages bevindt zich aan de binnenzijde van het gebouw een gezamenlijke tuin/binnenruimte. Verder is op de begane grond van het gebouw Meander een kinderdagverblijf gevestigd. Ook op de begane grond van de overige gebouwen is de mogelijkheid opgenomen voor vestiging van andere maatschappelijke functies.

Het zuidelijk gedeelte van de woningbouw, de gebouwen Milos (bouvveld 1), Andros (bouvveld 3) en Meander (bouvveld 5), zijn al opgeleverd. Deze gebouwen liggen tegen de spoordijk aan en worden op verschillende manieren tegen het spoorweglawaai beschermd. Zo staat bijvoorbeeld rondom Milos een glazen gevel. Door de grote vierkante glazen panelen ten opzichte van elkaar te kantelen krijgt het gebouw een bijzonder en gevarieerd uiterlijk. Tussen de gebouwen staan 18 meter hoge transparante geluidsschermen, die door middel van markeringen zichtbaar zijn gemaakt voor vogels.

Het gebouw Samos (bouvveld 2a) aan de Oosterringdijk is in aanbouw. Verder is in 2011 begonnen met de bouw van ca. 650 studentenwoningen op het kavel op de hoek van de Carolina MacGillavrylaan en de Kruislaan, het Spoorkavel (bouvveld 9). In de plint van dit Spoorkavel is ruimte voor maximaal 500 m²'s detailhandel en/ of horeca. Voor dit initiatief is zoals hiervoor al aangegeven vooruitlopend op dit bestemmingsplan een projectbesluitprocedure doorlopen. Deze is in dit bestemmingsplan ingepast.



Impressie studenteneenheden Spoorkavel met detailhandel en/ of horeca in de plint.

Tot slot zijn er voor de locatie naast Samos plannen in ontwikkeling voor woongebouw KEA (bouvveld 2b). Hiervoor is in het verleden al een vrijstellingsprocedure ex. artikel 19 WRO voor doorlopen, waarvan het planologische kader, plus enige extra flexibiliteit, in dit bestemmingsplan wordt opgenomen.

Faculteit der Natuurwetenschappen Wiskunde en Informatica (bouwvelden 14 en 15)

In het oostelijk deel van Science Park Amsterdam is het nieuwe gebouw van de nieuwe Faculteit der Natuurwetenschappen Wiskunde en Informatica (FNWI) gevestigd. Dit nieuwe gebouw vormt de 'ruggengraat' van het deelgebied en is de blikvanger van Science Park Amsterdam. De oppervlakte van 65.000 m² biedt ruimte aan alle onderzoeksinstituten en onderwijsinstellingen van de faculteit. De faculteit ligt parallel aan de Kruislaan en heeft een directe verbinding met het nieuwe NS-station. Het gebouw is langgerekt en heeft de vorm van een acht. Daarin liggen twee binnenhoven waaraan de entreehal is gesitueerd. Hier is het kenmerk van het netwerk – waar mensen op formele en informele plekken elkaar kunnen ontmoeten – tot in details uitgewerkt. De eerste fase van de nieuwbouw is in 2009 in gebruik genomen en is gevolgd door de tweede fase in 2010.

Universitair Sport Centrum (bouwveld 11)

Rondom de faculteit komen kantoor- en laboratoriumruimtes en is ook plaats voor andere functies, zoals een hotel en het Universitair Sport Centrum (USC). Het Universitair Sport Centrum aan De Boelelaan in Buitenveldert zal plaatsmaken voor nieuwbouw van de Zuidas. Het nieuwe USC heeft een oppervlakte van 10.000 m² en bestaat uit twee grote sporthallen. Daaraan gekoppeld zijn veel kleine sportvoorzieningen, zoals een klimwand, fitness- en squashruimtes. De sporthallen zullen ook fungeren als tentamenzaal voor studenten van de FNWI. Verder is er een horecaterras op het zuiden.

Hotel en horeca (bouwveld 15)

Omdat Science Park Amsterdam naar verwachting veel internationale bezoekers zal trekken, is naast het FNWI een hotel met congresruimte gepland. Het hotel, bestaande uit een toren van maximaal 72 meter hoog, en de lobby krijgen ook een belangrijke functie in het netwerk. Op een andere – meer centrale – plek in het netwerk komt een horecagelegenheid. De monumentale boerderij de Anna Hoeve gaat onderdak bieden aan een café- restaurant met terras. Vanaf het nieuwe station ligt de Anna Hoeve op het verdeel- en verzamelpunt van voetgangers en fietsers die zich in de richting van het oostelijk deel van Science Park Amsterdam begeven.

Medische voorziening (bouwveld 19)

In dit bestemmingsplan wordt ook de bouw van een 'medische voorziening' mogelijk gemaakt op bouwveld 19. Het gebouw wordt circa 35.000 – 39.000 m² bvo groot.

De medische voorziening zal circa 526 fte arbeidsplaatsen (artsen, verplegend personeel en ondersteuning) genereren. Er komen ca 12.000 patiënten per jaar die overnachten (280 bedden) en er zullen 50.000 a 60.000 dagbehandelingen per jaar plaatsvinden. Het betreft een medische voorziening zonder EHBO-post en spoedeisende hulp.

Datacentrum

Op dit moment is de eerste fase (18.000 m²) van een grootschalig datacentrum in aanbouw. De tweede fase van het plan bedraagt 14.000 m². Het bestemmingsplan voorziet hier in. In de directe nabijheid van het datacentrum ligt het 150kV station.

Laboratoria en universiteit op NWO-terrein

Drie grotendeels nieuwe gebouwen bepalen het karakter van het deelgebied dat in bezit is van NWO. Het Instituut voor Atoom- en Molecuulfysica (AMOLF) is in een nieuw gebouw gehuisvest waarin het laboratorium flexibel kan worden ingedeeld (bouwveld 4). Het gebouw, gelegen aan de Carolina

MacGillavrylaan, heeft een oppervlakte van 9.970 m² en voldoet aan een hoge trillingsstabiliteit.

Verder is het Centrum voor Wiskunde en Informatica (CWI) dusdanig gegroeid dat het gebouw is uitgebreid met een nieuwe vleugel. In totaal bevat het gebouw ongeveer 9.950 m² brutovloeroppervlak (bouwveld 7).

Tenslotte vestigt het Amsterdam University College (AUC) zich in 2012 op het NWO-terrein (bouwveld 8). De Universiteit van Amsterdam en de Vrije Universiteit bieden hier engelstalige bacheloropleidingen aan. Het Amsterdams University College richt zich daarbij op opleidingen met een bèta-accent. Het AUC wordt gehuisvest op de hoek van de Carolina MacGillavrylaan en de Kruislaan, tegenover het Spoorkavel.

Fasering

De stapsgewijze ontwikkeling van Science Park Amsterdam houdt in dat niet alle bouwvelden tegelijk worden bebouwd. De bouw van de FNWI heeft plaatsgevonden evenals het Universitair Sport Centrum. Daarna volgt het hotel. De bebouwing die aan de Universiteit van Amsterdam is gerelateerd loopt dus in feite vooruit op de rest van de ontwikkeling van het Science Park Amsterdam. Deze projecten moeten andere geïnteresseerde ontwikkelaars aantrekken.

Technische infrastructuur

Voor de technische infrastructuur zijn efficiënte tracés gekozen die op alle bouwvelden kunnen aantakken ten behoeve van leidingen voor onder meer elektra, verwarming, koeling en datacommunicatie. In het noordoosten van het plangebied is een 150 kV station gerealiseerd waarvandaan een grote hoeveelheid kabels en leidingen het plangebied in loopt.

Hoofdstuk 5 MER /m.e.r.-beoordeling

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. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan in de (her)ontwikkeling van de volgende onderdelen:

- Woningen (Kea, ca 198 woningen): Voor dit project is in 2007 een artikel 19 lid 2 WRO vrijstelling verleend in verband met het toestaan van een hogere bouwhoogte voor drie torentjes; het kavel had reeds een woonbestemming in het vigerende bestemmingsplan, in deze planherziening wordt nu een hoogteaccent tot 66m toegestaan;
- Studentenwoningen (circa 650) met bijbehorende voorzieningen voor detailhandel en/ of horeca tot maximaal 500 m² (op het Spoorkavel), hiervoor is reeds een projectbesluitprocedure doorlopen en onherroepelijk geworden;
- Ziekenhuis (medische voorzieningen) tot 39.000 m²;
- Een uitbreiding met 2.500 m² bvo ten behoeve van 'centrumvoorzieningen';
- Het toestaan van meerdere hoogbouwaccenten in het gebied, alsmede een kleine verruiming van het bestemmingsvlak voor het NWO-terrein (waarbij het totale programma t.o.v. van de vigerende regeling gelijk blijft).

Deze (her)ontwikkeling is geen aangewezen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

Wel kan de activiteit worden gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals genoemd in kolom 1 van de D-lijst. De daarbij in kolom 2 aangegeven drempels (2.000 of meer woningen, een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer) worden ruimschoots overschreden. Op basis daarvan geldt geen verplichting tot een m.e.r.-beoordeling.

Ook op grond van de toetsing conform artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. zijn er geen omstandigheden op grond waarvan een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm moet worden gedaan. Hierbij wordt het volgende overwogen.

- Het project staat niet in relatie met andere projecten zodat er geen sprake is van gecumuleerde nadelige milieueffecten;
- Science Park Amsterdam bevindt zich niet in de omgeving van een gevoelig gebied als bedoeld in het Besluit m.e.r.;
- Alle mogelijk milieugevolgen van de herontwikkeling (m.b.t. verkeer, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, bodem, cultuurhistorie en archeologie, natuur- en soortenbescherming) zijn grondig onderzocht en de resultaten daarvan zijn zorgvuldig afgewogen. (De resultaten van deze onderzoeken worden hierna besproken.) Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat het project geen onaanvaardbare hinder of gevaar oplevert. Aan alle van toepassing zijnde grenswaarden (zoals die

bijvoorbeeld op grond van de Wet luchtkwaliteit en Wet geluidhinder) kan worden voldaan.

- Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van een beschermd natuurgebied, waardoor nadelige milieueffecten ter plaatse van beschermde gebieden zijn uitgesloten.
- Gelet op de toegestane functies, reiken de effecten van het project geografisch gezien niet ver.

Op grond van toetsing aan de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese M.e.r.-richtlijn kan uitgesloten worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat derhalve geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk is een samenvatting opgenomen van de voor dit plan verrichtte verkeersonderzoek en de daaruit voortvloeiende conclusies. Eveneens wordt ingegaan op de bereikbaarheid en ontsluiting van het plangebied voor de auto, met het OV en het langzaam verkeer. Ook het parkeren binnen het plangebied wordt in beeld gebracht.

6.2 Resultaten onderzoek

Door Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer is in 2011 onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie in en rond Science Park Amsterdam. De resultaten daarvan zijn opgenomen in het rapport 'Verkeersstudie Bestemmingsplan Science Park 2011' (DIVV, 17 augustus 2011). Dit document is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen (Bijlage 14 Verkeersonderzoek).

Het resultaat van dit onderzoek bestaat uit drie delen. Allereerst uit de verkeersprognoses (intensiteiten) voor de huidige situatie en de prognosejaren 2015 en 2021 in de autonome en plansituaties. Ten tweede uit een verkeerskundige beschrijving van de ontwikkeling (modal-split, I/C-verhoudingen), en ten derde uit de verkeersgegevens ten behoeve van de milieuberekeningen.

6.2.1 Uitgangspunten onderzoek

De verkeersprognoses voor het plangebied Science Park Amsterdam zijn berekend met behulp van het lokale verkeersmodel Zuidoostlob: een module van het gemeentelijke verkeers- en vervoermodel GenMod, het zogeheten Locmod (local model). Het Locmod is een uitsnede van het grote GenModmodel, waarbij het autonetwerk voor het uitgesneden gedeelte is verfijnd en gedetailleerd. Belangrijke invoervariabelen zijn de sociaal economische gegevens (zoals inwoners en arbeidsplaatsen), de infrastructuur en beleidsuitgangspunten.

Maar ook voor de rest van Amsterdam en de omgeving zijn deze gegevens nodig. DIVV maakt hierbij gebruik van de standaardgegevens die in januari 2011 door de Gemeenteraad van Amsterdam zijn vastgesteld (Basisgegevens Verkeersprognoses v1.2, DIVV, 2011).

Het door DIVV gehanteerde verkeersmodel GenMod (General Model) bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen - en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Met het model worden, op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. GenMod onderscheidt de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

GenMod maakt berekeningen voor de avondspits (periode 16.00 – 18.00 uur) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond-, en nacht-periode van een gemiddelde weekdag, ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen.

6.2.2 Conclusiesonderzoek

DIVV heeft de verwachte toekomstige verkeerskundige situatie in en rond Science Park Amsterdam in beeld gebracht. Voor de jaren 2015 en 2021 is het verkeersbeeld berekend zoals die bij het vigerende bestemmingsplan waarschijnlijk is. Daarnaast is voor die jaren het verkeersbeeld berekend zoals die bij de voorgenomen wijzigingen te verwachten is. Science Park Amsterdam zal in de maximale situatie ongeveer 7% extra autoverkeer genereren. De verkeerskundige impact hiervan is gering. Er zijn geen merkbare verschillen in de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te verwachten tussen het vigerende bestemmingsplan en de voorgenomen veranderingen daarop.

De wijzigingen in het bestemmingsplan hebben geen merkbare gevolgen op de vervoerswijzekeuze (modal-split) in het studiegebied. Voor alle situaties is het aandeel autoverplaatsingen ongeveer 30%, net als het aandeel fietsverplaatsingen. Het aandeel OV-verplaatsingen neemt ongeveer 40% voor zijn rekening. In vergelijking met het Amsterdamse gemiddelde (40%) ligt het aandeel autoverplaatsingen in Science Park Amsterdam lager. Dit wordt verklaard door de aanwezigheid van de universiteit van Science Park Amsterdam. Studenten gaan vaker dan gemiddeld met het OV en de fiets, in plaats van met de auto.

6.3 Autoverkeer

Science Park Amsterdam krijgt een aansluiting op de A10 zodat auto's en vrachtverkeer het gebied beter kunnen bereiken. Deze aansluiting loopt via de Carolina MacGillavrylaan, waarvan het eerste gedeelte inmiddels in gebruik is. Deze laan wordt verlengd in oostelijke richting en loopt via een nieuwe tunnel onder het spooreplacement evenwijdig langs de A10. De afslag S113 wordt aangepast zodat er een vloeiende aansluiting ontstaat en er een snelle verbinding met de A1, A2 en A4 bestaat. Deze aansluiting is reeds in het vigerende bestemmingsplan opgenomen en wordt ook in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

In Science Park Amsterdam zelf zijn de belangrijkste infrastructuurassen die in noord-zuid gerichte Science Park (voormalige Kruislaan) en de oost-west gerichte Carolina MacGillavrylaan. Zij vormen de verbindingen naar de aangrenzende stadsdelen. De Carolina MacGillavrylaan ligt in de eerste poldercorridor. Ook is er in Science Park Amsterdam de rondweg aangelegd die samen met het assenkruis Carolina MacGillavrylaan-Kruislaan alle bouwvelden ontsluit.

6.4 Openbaar vervoer

Op 13 december 2009 is het treinstation Amsterdam Science Park in gebruik genomen. De treinen (sprinters) rijden met een frequentie van twee keer per uur vanaf Almere Oostvaarders naar Amsterdam Centraal en vice versa. De reistijd bedraagt 10 minuten naar Amsterdam Centraal, 35 minuten naar Almere Oostvaarders en ongeveer 35 minuten naar Schiphol. Gestreefd wordt naar uitbreiding met treinen naar het Gooi.

Daarnaast is Science Park Amsterdam goed bereikbaar met de bus vanaf station Amsterdam Amstel.

6.5 Langzaam verkeer

Langs de Carolina MacGillavrylaan en de Kruislaan zijn vrijliggende fietspaden aangelegd. Een belangrijke toegangsroute voor fietsers uit het centrum, Noord, de Indische Buurt en Zeeburg/IJburg is het mooie fietspad langs de Oosterringdijk, wat onderdeel is van het zogenaamde 'hoofdnet fiets'.

Diemen, Duivendrecht en een groot deel van Amsterdam liggen binnen een afstand van zeven kilometer

(20-30 min fietsen) van Science Park Amsterdam.

6.6 Parkeren

Parkeren kan reeds op de daarvoor ingerichte (tijdelijke) parkeerplaatsen. In de toekomst zullen de tijdelijke parkeerplaatsen vervangen worden door parkeergarages.

Science Park Amsterdam is volgens het locatiebeleid een B-locatie. Dat betekent dat per 5 arbeidsplaatsen 1 parkeerplaats is toegestaan. Dat komt neer op 1 parkeerplaats per 125 m² kantoorvloeroppervlak. Bij een mix van kantoor en bedrijfsfuncties (bijvoorbeeld labruimten) wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per 250m², omdat het aantal werknemers per oppervlakte-eenheid voor deze functie kleiner is. Deze normen worden gehanteerd voor zowel de bestaande als de nieuw te realiseren werkfuncties. Voor de woningbouw wordt uitgegaan van maximaal 1,25 parkeerplaats per woning (afhankelijk van financieringscategorie).

De parkeerplaatsen worden voor het grootste gedeelte in gebouwde voorzieningen op uitgeefbaar terrein opgelost. Op een aantal strategische plekken worden parkeergarages gerealiseerd zodat de verschillende bouwvelden hier (gezamenlijk) gebruik van kunnen maken.

Eventuele kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken moeten een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren.

6.7 Conclusie

Uit het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de verkeer- en vervoerseffecten van het bestemmingsplan Science Park Amsterdam passen binnen het beleid van de gemeente. Hierdoor ontstaat een situatie die niet alleen in overeenstemming is met de uitgangspunten van het geldende beleid, maar ook met hetgeen een goede ruimtelijke ordening vereist.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidszones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

7.2 Toetsingskader

7.2.1 Wet geluidhinder

Wegverkeergeluid

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

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

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

Tabel 1: Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

Aantal rijstroken	Geluidzones buitenstedelijk gebied	Geluidzones stedelijk gebied
Weg met één of twee rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met drie of vier rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	600 meter	

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

Tabel 2: Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
		Buitennorm	Binnennorm
Woning	48	63	33
Scholen ^a	48	63	28 (theorielokalen) 33 (vaklokalen)
Medische voorzieningen ^b	48	63	28 (onderzoek- en behandelruimten)
			33 (huisvesting, recreatie- en conversatieruimten)

a. basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs inclusief gymnastieklokalen

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.7 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal:

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

De voorkeursgrenswaarde van het wegverkeer bedraagt 48 dB. Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet worden nagegaan of de overschrijding kan worden tegengegaan door het treffen van geluidbeperkende maatregelen. Als er niet afdoende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de voorkeursgrenswaarden te voldoen dan kan onder bepaalde voorwaarden een hogere grenswaarde worden toegekend tot maximaal 63 dB.

Spoorweggeluid

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

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
		Buitennorm	Binnennorm
Woning	55	68	33
Scholen ¹	53	68	28 (theorielokalen)
			33 (vaklokalen)
Medische voorzieningen ²	53	68	28 (onderzoeks- en behandelruimten)
			33 (huisvesting, recreatie- en conversatieruimten)

1. basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs inclusief gymnastieklokalen

2. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen

Tabel 4: Geluidshidernormen railverkeerslawaa bij nieuwbouw Lden

Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan binnen de systematiek van de Wet geluidshinder een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden verleend door burgemeester en wethouders. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan de gemeente slechts een hogere waarde vaststellen voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting (art. 110a lid 6 Wgh en artikel 1.5 Bgh). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen (suskast, isolatie glas). De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel te realiseren. De definitie van een gevel (uitwendige scheidingsconstructie) in de Wgh maakt het mogelijk 'dove gevels' te creëren. Een dergelijke gevel heeft geen te openen delen in geluidsgevoelige ruimtes, waardoor toetsing aan de geluidsnormen niet is vereist. In situaties, waarbij de maximaal toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan een dove gevel worden toegepast om woningbouw toch mogelijk te maken.

Cumulatie

Bij blootstelling aan verschillende geluidbronnen tegelijk (bijv. spoor en weg) moeten de bronnen eerst bij elkaar worden opgeteld voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld. De Wet geluidhinder geeft voor een dergelijk cumulatieve geluidbelasting geen aparte grenswaarden en evenmin een standaard toetsingsmethode. Wel moet worden gemotiveerd op welke wijze het bevoegd gezag rekening houdt met deze samenloop. Overigens speelt het vraagstuk van de cumulatieve geluidbelasting alleen als er voor één of meer van de geluidbronnen een ontheffing wordt gevraagd. Dus als een woning zich in de invloedssfeer bevindt van twee wegen, die elk onder de voorkeursgrenswaarde blijven, dan bestaat er geen plicht tot cumulatie.

7.2.2 Amsterdams geluidbeleid

In het Amsterdamse geluidbeleid (november 2007) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Woningen met een dove gevel of een geluidwerend vlies dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

7.3 Resultaten onderzoeken

Op 22 juli 2009 heeft overleg plaatsgevonden met Cauberg Huygen (verslag hiervan is bijlage bij dit bestemmingsplan: Bijlage 1 over de diverse geluidsaspecten die van toepassing zijn voor de actualisering van het bestemmingsplan Science Park Amsterdam.

Voor het projectbesluit Spoorkavel - dat in dit bestemmingsplan is ingepast- is door Cauberg-Huygen in september 2010 separaat akoestisch onderzoek verricht (zie Bijlage 2 Akoestisch onderzoek studentenwoningen SciencePark II Amsterdam).

Verder is door Cauberg-Huygen een separaat onderzoek uitgevoerd naar het voorziene ziekenhuis op Science Park Amsterdam (zie Bijlage 3 'Medische voorziening Sciencepark RO Geluid, referentie 20100153-05, 7 december 2012).

Voor het project Kea is in het verleden een zogenaamde artikel 19 lid 2 WRO vrijstelling verleend, ten behoeve van een bouwplan met een hogere bouwhoogte dan in het vigerende bestemmingsplan. In verband met een inmiddels gewijzigd plan voor ontwikkeling van de kavel, is er nader onderzoek verricht naar de invulling van de kavel met een hoogte-accent van 66 meter, in plaats van de drie torentjes. Op 11 oktober 2011 heeft Cauberg Huygen hiertoe akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 4 KEA Sciencepark Amsterdam, akoestisch onderzoek in het kader van een bestemmingsplanwijziging 20112060-01).

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan voorziet dit bestemmingsplan in een aantal ontwikkelingen:

- Woningen (KEA); (198)
- Studentenwoningen (650) met bijbehorende voorzieningen voor detailhandel en/of horeca tot maximaal 500 m² op het Spoorkavel;
- Ziekenhuis (medische voorzieningen);
- Een uitbreiding van het totale programma met 2.500 m² centrumvoorzieningen;
- het toestaan van meerdere hoogbouwaccenten in het gebied, alsmede een kleine verruiming van het bestemmingsvlak voor het NWO-terrein (waarbij het totale programma t.o.v. de vigerende regeling gelijk blijft (de verruiming van 2.500 m² zoals hierboven geschetst daarbij uitgezonderd).

Voor het aspect geluid zijn alleen woningen en het geprojecteerde ziekenhuis van belang, waarop hieronder nader wordt ingegaan.

7.3.1 Woningen

7.3.1.1 Kea

In opdracht van Blauwhoed BV heeft Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het plan KEA (voorheen De Driehoek) Sciencepark in Amsterdam-Watergraafsmeer. Het plan voorziet in de bouw van ca. 114 appartementen in een woontoren en 27 stadswoningen op maximaal 22 bouwlagen. Het plan ligt in de nabijheid van het zuidelijk gelegen spooreplacement Watergraafsmeer. Tevens is het plan gelegen binnen de geluidzone van de Carolina MacGillavrylaan.

Uit de berekeningsresultaten is gebleken dat voor de Carolina MacGillavrylaan de voorkeursgrenswaarden worden overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Voor wegverkeer is de hoogste geluidbelasting nu 57 dB hetgeen lager is dan voorheen door lagere intensiteiten.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan WTCW zijn reeds hogere geluidswaarden vastgesteld van max 59 dB(A) vanwege de Caroline Mac Gillavrylaan op het bestemmingsvlak W2. De nu berekende hoogste geluidbelasting van 57 dB blijft onder deze reeds vastgestelde hogere geluidswaarden.

In het gemeentelijk geluidbeleid is opgenomen dat woningen waarvoor hogere waarden worden aangevraagd ter compensatie een stille zijde dienen te krijgen. In het onderzoek zijn suggesties gegeven om aan deze eis te kunnen voldoen. Voor delen van de woontoren dient, bij eenzijdige woningoriëntatie, een oplossing te worden gezocht op woningniveau. De activiteiten op het spooreplacement Watergraafsmeer zorgen nergens binnen het plan voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van respectievelijk 40 dB(A) in de nachtperiode voor equivalente geluidniveaus en 60 dB(A) in de nachtperiode voor piekgeluidniveaus.

7.3.1.2 Spoorkavel

Voor het Spoorkavel is door Cauberg-Huygen in september 2010 akoestisch onderzoek verricht (zie Bijlage 2 'Akoestisch onderzoek studentenwoningen SciencePark II Amsterdam, 14 september 2010, referentie 20091176-07).

Uit dit onderzoek blijkt het volgende. Het plan wordt akoestisch sterk beïnvloed door het zuidelijk gelegen spooreplacement Watergraafsmeer. Tevens is het plan gelegen binnen de geluidzones van de Carolina MacGillavrylaan en de Kruislaan, alsmede van het spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Diemen. De geluidbelastingen ter plaatse van de geluidgevoelige bebouwing zijn inzichtelijk gemaakt.

Doel van het onderzoek is het bepalen en het toetsen van de op de gevels optredende geluidbelastingen (veroorzaakt door het wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai) aan de Wet geluidhinder. Het onderzoek omvat het berekenen van de geluidbelastingen, de toetsing van de geluidbelastingen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid en het benoemen van de aan te vragen hogere waarden en voorstellen tot toe te passen geluidwerende voorzieningen.

Wegverkeerslawaaï

Het wegverkeer op de Carolina MacGillavrylaan zorgt op de gevels A, B, C, D, E, F, G, H en J (zie bijlage) voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB Lden. De voorkeursgrenswaarde

wordt met maximaal 15 dB overschreden.

Spoorweglawaaai

Het spoorwegverkeer op het traject Amsterdam Muiderpoort - Diemen zorgt alleen op geveldeel I (zie bijlage) voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB Lden. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 2 dB overschreden.

Industrielawaai

De activiteiten op het spooremlacement Watergraafsmeer zorgen op de geveldelen A, H, I, J, K, L, M, N en O (zie bijlage) voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van respectievelijk 40 dB(A) in de nachtperiode voor equivalente geluidniveaus en 60 dB(A) in de nachtperiode voor piekgeluidniveaus.

De voorkeursgrenswaarde voor het equivalente geluidniveau in de nachtperiode wordt met maximaal 7 dB(A) overschreden en de voorkeursgrenswaarde voor piekgeluidniveaus in de nachtperiode wordt met maximaal 14 dB(A) overschreden.

Gebouwgebonden geluidscherm

Langs de geveldelen A, H, I, J, K, L, M, N en O dient een gebouwgebonden geluidscherm te worden toegepast.

Conclusie

Voor het projectbesluit 'Spoorkavel' kan worden voldaan aan de vereisten van de Wet geluidhinder. Aan de spoorzijde wordt een gebouwgebonden geluidscherm aangebracht. Aan de zijde van de Carolina MacGillavrylaan kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, en dient er een hogere waardenprocedure doorlopen te worden. Deze te verlenen hogere waarden leidt tot strijdigheid met het Amsterdams Geluidbeleid dat stelt dat elke woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld moet zijn voorzien van een geluidluwe gevel. (Waarbij gesteld is dat bij voorkeur de slaapkamers van de woning aan de zijde met de geluidluwe gevel zijn gelegen). Op gebouwniveau voldoet het Spoorkavel hieraan, maar op woningniveau niet voor de woningen aan de Carolina MacGillavrylaan. Hiervoor dient ontheffing te worden verleend van het Amsterdams Geluidbeleid. Deze ontheffing is inmiddels verleend. Op 17 mei 2011 is het projectbesluit genomen en op 17 maart 2011 zijn de bij dit besluit behorende hogere waarden verleend.

7.3.2 Ziekenhuis

Het bestemmingsplan voorziet tevens in de bouw van een medische voorziening, ten zuidoosten van de recente nieuwbouw van de Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica van de Universiteit van Amsterdam.

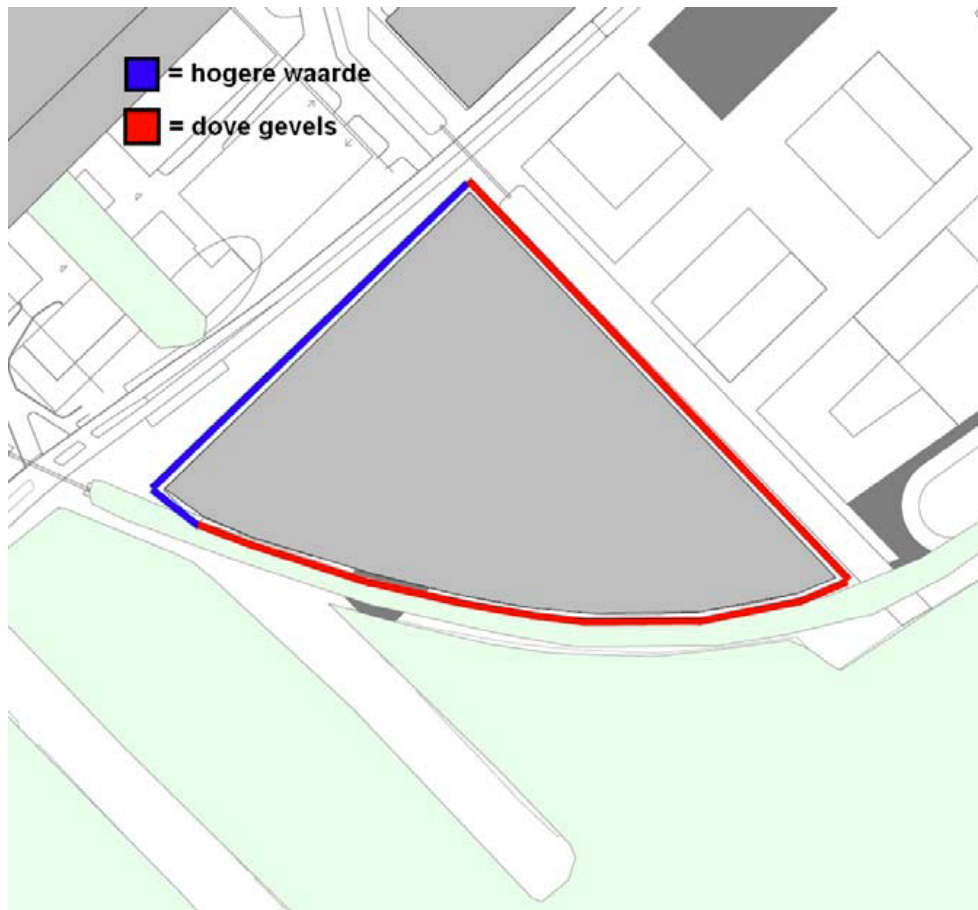
Het betreffende kavel waarop de medische voorziening geprojecteerd is wordt belast door geluid afkomstig van de rijksweg A10, de rijksweg A1, de Carolina MacGillavrylaan, de Kruislaan, de ontsluitingsweg Science Park en het spoorwegemplacement Watergraafsmeer. Van overige geluidbelasting ten gevolge van spoorweg- of vliegtuiglawaaai is geen sprake.

Resultaten in relatie tot de Wet geluidhinder

Ten aanzien van de berekende geluidbelastingen in relatie tot de grenswaarden van de Wet geluidhinder moeten voor de toekomstige medische voorziening de maximaal mogelijke hogere waarden van 53 dB

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

worden aangevraagd. Tevens moeten, daar waar gevels grenzen aan geluidgevoelige ruimten, dove gevels of al of niet gebouwgebonden geluidschermen worden toegepast. In figuur 3.1 zijn de plaatsen van dove gevels of hogere waarden ten gevolge van het wegverkeer op de A10 of de Ontsluitingsweg Science Park op de locatie van de medische voorziening aangegeven. De rijksweg A1 zorgt eveneens voor overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, maar de geluidbelastingen afkomstig van de rijksweg A10 en de ontsluitingsweg zijn maatgevend.



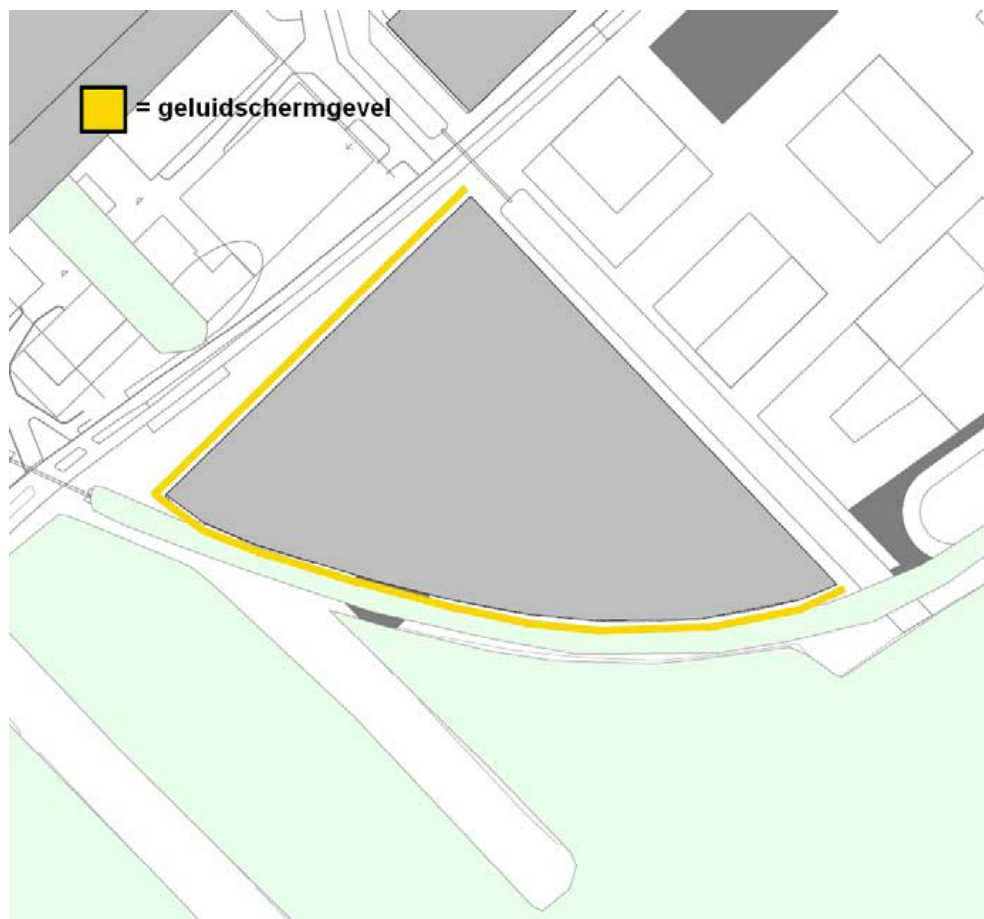
Afbeelding 3.1. locatie hogere waarden en dove gevels

Geluidsscherm langs Rijksweg A10

Als mogelijke maatregel om de geluidbelastingen op de gevels van het toekomstige medische voorziening te reduceren is toepassing van een geluidsscherm van 4 m hoogte op het talud langs de Rijksweg A10 onderzocht. Figuur 3.2 van het bijbehorende akoestisch onderzoek geeft de locatie van het scherm. Toepassing van een dergelijk scherm levert een reductie in de geluidbelastingen op de gevels op van 1 dB tot 9 dB afhankelijk van de locatie, met de grootste reducties op de lagere verdiepingen het dichtst bij het geluidsscherm. De kosten van een dergelijk scherm bedragen ongeveer € 300,- per m². Bij een lengte van ongeveer 950 m bedragen de totale kosten van genoemd scherm ongeveer € 1.140.000,-. Vanwege de hoge kosten van het scherm in relatie tot de te behalen beperkte geluidreductie is toepassing van een dergelijk scherm ondoelmatig.

Resultaten in relatie tot de Wet milieubeheer

Ten aanzien van de berekende geluidbelastingen als gevolg van het spooreplacement Watergraafsmeer in relatie tot de grenswaarden uit de Wet milieubeheer-vergunning zullen de geluidbelastingen op de zuidwestgevel en een deel van de zuidoost- en noordwestgevel tot beneden de toetswaarden moeten worden gebracht middels al of niet gebouwgebonden geluidschermen. In onderstaande afbeelding 3.3 is aangegeven waar al of niet gebouwgebonden geluidschermen benodigd zijn.



Afbeelding 3.3. Locatie benodigde geluidschermgevel

7.4 Swung -1

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

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

(rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd. Een andere wijziging als gevolg van SWUNG-1 is het aanpassen van de regeling geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Ook worden kinderdagverblijven aangemerkt als geluidsgevoelig gebouw. Ziekenhuizen blijven geluidsgevoelig; medische centra en poliklinieken zijn echter niet meer opgenomen als geluidsgevoelig gebouw. Aan SWUNG-1 is overgangsrecht verbonden voor reeds in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen. Op basis van artikel XI lid 2 onder a van de Invoeringswet Geluidproductieplafonds kan de Wet Geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving nog binnen één jaar na 1 juli 2012 worden toegepast voor wat betreft het vaststellen van een bestemmingsplan en de daarmee samenhangende hogere waarde besluiten.

7.5 Conclusie

Voor het bestemmingsplan Science Park Amsterdam kan worden voldaan aan de voorwaarden van de Wet geluidhinder.

- Voor het gebouw Kea geldt het volgende. Het plan ligt in de nabijheid van het zuidelijk gelegen spooremlacement Watergraafsmeer. Tevens is het plan gelegen binnen de geluidzone van de Carolina MacGillavrylaan. Uit de berekeningsresultaten is gebleken dat voor de Carolina MacGillavrylaan de voorkeursgrenswaarden worden overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Voor wegverkeer is de hoogste geluidbelasting nu 57 dB hetgeen lager is dan voorheen door lagere intensiteiten. Op basis van het vigerende bestemmingsplan WTCW zijn reeds hogere geluidswaarden vastgesteld van max 59 dB(A) vanwege de Caroline Mc Gillavrylaan op het bestemmingsvlak W2. De nu berekende hoogste geluidbelasting van 57 dB blijft onder deze reeds vastgestelde hogere geluidswaarden.
- Voor het Spoorkavel geldt dat er geluidsschermen worden aangebracht. Aan de zijde van de Carolina MacGillavrylaan kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, en is een hogere waardenprocedure doorlopen. Deze hogere waarden leiden tot strijdigheid met het Amsterdams Geluidbeleid dat stelt dat elke woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld moet zijn voorzien van een geluidluwe gevel. (Waarbij gesteld is dat bij voorkeur de slaapkamers van de woning aan de zijde met de geluidluwe gevel zijn gelegen). Op gebouwniveau voldoet het Spoorkavel hieraan, maar op woningniveau niet voor de woningen aan de Carolina MacGillavrylaan. Hiervoor dient ontheffing te worden verleend van het Amsterdams Geluidbeleid. Deze ontheffing is op 7 januari 2010 verleend. Op 17 mei 2011 is het projectbesluit voor het Spoorkavel genomen en op 17 maart 2011 zijn de bij dit besluit behorende hogere waarden verleend.
- Voor de medische voorziening geldt dat het akoestisch beïnvloed wordt door de rijkswegen A10 en A1 en het zuidelijk gelegen spooremlacement Watergraafsmeer. Tevens is het plan gelegen binnen de geluidzones van de (in oostelijk richting doorgetrokken) Carolina MacGillavrylaan en de ontsluitingsweg Science Park. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat het plan op de geprojecteerde locatie rondom geluidbelast is. De geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer op de rijksweg A10 overschrijden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (Lden). De maximale ontheffingswaarde van 53 dB (Lden) wordt eveneens op 3 van de 4 zijden overschreden. De geluidbelastingen ten gevolge van de ontsluitingsweg Sciencepark overschrijden eveneens de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (Lden). De maximale ontheffingswaarde van 63 dB (Lden) wordt niet overschreden. Toepassing van een geluidsscherm langs de Rijksweg A10 (in het onderzoek op de in figuur 3.2 aangegeven plaats) is vanwege de hoge kosten in relatie tot de beperkte te behalen reductie in geluidbelastingen op de gevels van het plan ondoelmatig. Het ziekenhuis zal voor alle zijden een hogere waarde moeten verkrijgen. Deze hogere waarde procedure zal parallel lopen met de procedure van dit bestemmingsplan. Tevens zullen al of niet gebouwgebonden geluidsschermen of dove gevels moeten

worden toegepast. Ten aanzien van de overschrijdingen van de toetswaarden uit de Wet milieubeheervergunning als gevolg van industrielawaai op het spooreplacement Watergraafsmeer dienen de ronde zuidgevel en de noordwestgevel als geluidsschermgevel uitgevoerd te worden.

Voor de overige ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan ten opzichte van de vigerende regeling geldt dat dit geen nieuwe geluidsgevoelige functies betreft. Bovendien is er geen sprake van nieuwe of veranderende geluidszones, zodat verder akoestisch onderzoek niet nodig is. Overigens zijn voor de gerealiseerde woningen in het westen van het plangebied in het verleden diverse artikel 19 -vrijstellingen doorlopen. In die procedures is tevens getoetst aan de vereisten van de Wet geluidhinder. In een enkel geval heeft dat geleid tot nadere akoestische maatregelen, zoals dove gevels en geluidsschermen.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

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 het oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

8.1 Toetsingskader

8.1.1 Wet- en regelgeving

EG-richtlijnen

Sinds mei 2008 is de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze nieuwe richtlijn vervangt de EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn.

De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevatten onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De richtlijn geeft lidstaten de mogelijkheid om later te voldoen aan grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ als de betreffende lidstaten voldoende inspanning laten zien om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om voor deze derogatie in aanmerking te komen moeten de lidstaten een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Met dit plan moet een lidstaat laten zien op welke manier alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen zal worden voldaan. Nederland heeft om derogatie verzocht op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Mede op grond van het NSL heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 derogatie verleend en Nederland daarmee langer de tijd gegeven om overal aan de grenswaarden te voldoen. Dit betekent dat de norm voor stikstofdioxide uiterlijk 1 januari 2015 gehaald moet zijn en de norm voor fijnstof uiterlijk 11 juni 2011.

In de richtlijn zijn verder nieuwe normen en streefdata geïntroduceerd voor de fijnere fractie van fijn stof (PM_{2.5}). Verder bevat de richtlijn expliciet de mogelijkheid tot aftrek van fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen bij het vaststellen van overschrijdingssituaties. De werkingssfeer van de richtlijn wordt beperkt door te bepalen dat de richtlijn niet van toepassing is op plaatsen waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. Hiermee samenhangend is de richtlijn (bijlage III) nu ook heel expliciet over locaties waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld wordt.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijn verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden (opgenomen als hoofdstuk in de Wet milieubeheer). Door middel van de wet, in samenhang met een pakket van (financiële) maatregelen, Europese samenwerking en samenwerking met andere overheden, worden de mogelijkheden om de luchtkwaliteit concreet aan te pakken, binnen de Europese en nationaalrechtelijke kaders, maximaal benut. De wet voorziet onder meer in het rijksprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

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

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

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

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

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

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen.

Ten gevolge van de derogatie gelden binnen de krachtens de Wet milieubeheer en de daarop

gebaseerde regelingen aangewezen agglomeraties, waaronder ook de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden genoemd in bijlage 2. Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarde voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan. Concreet betekent dit dat de normen voor fijn stof pas op 11 juni 2011 hoeven te worden behaald en stikstofdioxide pas op 1 januari 2015.

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

Tabel 6: Grenswaarden maatgevende stoffen tot 1 augustus 2009

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

Tabel 7: Grenswaarden maatgevende stoffen vanaf 1 augustus 2009 in agglomeratie Amsterdam / Haarlem

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm

derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer rechtstreeks aan de grenswaarden van luchtkwaliteit te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Bij deze toetsing worden de projecten aan het NSL getoetst. Er behoeft alleen te worden aangetoond dat het project is *genoemd of beschreven in het NSL, dan wel past binnen het NSL of daarmee niet in strijd is*.

Besluiten Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate. In het Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekenende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekenende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties

of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

Regeling projectsalderingluchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat 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. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Bij het bepalen van de precieze gevolgen van het in betekenende mate project speelt die grens vervolgens geen rol meer. De omvang van de salderingsopgave beslaat immers de gehele verslechtering. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied zullen alle significante gevolgen dienen te worden meegenomen.

De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en te motiveren.

Besluit gevoelige bestemmingen

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

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

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze

AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden blijven gelden van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM_{10} .

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

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

8.1.2 Beleid

Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

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

Uitgangspunten zijn dat:

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

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

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

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

8.2 Resultaat onderzoek

De volgende beoogde wijzigingen van het vigerende bestemmingsplan zijn beoordeeld op de gevolgen voor de luchtkwaliteit (zie Bijlage 10 'Luchtkwaliteitonderzoek Science Park Amsterdam, ZRI –adviseurs, d.d 14 november 2011')

- Er worden 2.500 m² extra centrumvoorzieningen gerealiseerd.
- Er worden 605 studentenwoningen ter plaatse van de spoorkavel gerealiseerd (30.250 m² bvo).
- Een deel van de bestemming 'wetenschappelijke instelling en hoogwaardige bedrijvigheid' wordt gewijzigd in een medische voorziening. Het programma van de medische voorziening bedraagt 39.000 m² bvo. De medische voorziening betreft een ziekenhuis.

De plannen zijn in de voorliggende rapportage getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit. De autonome situatie is vergeleken met de plansituaties voor de jaren 2015 en 2021. Onderzocht is of langs de wegen waar ten gevolge van de geplande voorzieningen een significante toename van het aantal verkeersbewegingen wordt verwacht, voldaan wordt aan eisen met betrekking tot jaargemiddelde concentratie en aantal overschrijdingsdagen voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. In de onderstaande tabel zijn voor de verschillende toetsjaren de resultaten weergegeven.

toetsjaar	autonome situatie		plansituatie		Voldoet?
	max. concentratie		max. concentratie		
	(µg/m³)		(µg/m³)		
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	
2011	44,35	21,63	-	-	Ja (≤60 µg/m³; ≤48 µg/m³)
2015	38,74	20,13	38,75	20,13	Ja (≤40 µg/m³)
2021	29,02	18,80	29,02	18,79	Ja (≤40 µg/m³)

Samenvatting resultaten luchtkwaliteitonderzoek bestemmingsplan Science Park Amsterdam

8.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek van 14 november 2011 blijkt dat de geplande voorzieningen in beide toetsjaren voldoen aan de bepalingen uit de Wet Luchtkwaliteit. Er zijn geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden vastgesteld. Gelet op het gegeven dat de door VROM omschreven achtergrondconcentraties van de onderzochte stoffen in de loop der jaren verder afneemt, kan worden gesteld dat deze conclusie bij de gehanteerde uitgangspunten ook geldt voor de jaren na 2021. Ten aanzien van de wettelijke bepalingen voor luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

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

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

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

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

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

In en rondom het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven, luchthavens of windturbines.

Aan de oostzijde van het plangebied bevindt zich de transportroute van gevaarlijke stoffen over de A10 (zie verder par 9.1.1 en 9.2).

Voorts zijn de externe veiligheidsaspecten van de spoorlijn Amsterdam-Weesp en de gasleiding van de Gasunie gezien (zie par 9.1.1, 9.1.2 en 9.2).

9.1 Toetsingskader

9.1.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over binnenwateren

9.1.1.1 Toetsingskader

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

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de

overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Volgens art. 6.1.3 van de Circulaire kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven.

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

9.1.1.2 Resultaten onderzoek externe veiligheid A10

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de A10. De externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door het transport over deze weg van gevaarlijke stoffen zijn onderzocht in de studie 'Externe Veiligheid A10 plan Science Park (Adviesgroep Aviv BV, 4 maart 2011 en als bijlage bij dit plan opgenomen). De berekening is uitgevoerd met RBM II versie 1.3. Het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) zijn berekend voor de toekomstige situatie zonder en met realisatie van het bestemmingsplan. In het onderzoek is rekening gehouden met de voorgenomen wegverbreding van de A10 (Tracebesluit wegverbreding SAA dd 21 maart 2011). Het berekende risico is getoetst aan de normstelling externe veiligheid voor transportroutes.

-Plaatsgebonden risico

De berekende afstand vanaf het midden van de weg tot de PR-contouren leidt tot de conclusie dat er geen contour aanwezig voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Buiten de weg is het PR altijd kleiner dan de grenswaarde. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het realiseren van nieuwe bebouwing langs de weg. Overigens hoeft vanaf 01-01-2011 het PR niet meer berekend te worden.

-Groepsrisico

Het groepsrisico is berekend voor het deel hectometer 105 t/m 125 van de A10 ter hoogte van het plangebied. Aanvullend is een berekening uitgevoerd waarbij de route is verschoven en de verbindingsboog volgt die het dichtst bij het plangebied ligt.

Er is een verschil in het groepsrisico tussen de situatie zonder en met het bestemmingsplan. Het groepsrisico neemt toe door realisatie van het bestemmingsplan. De toename is meer dan 10% maar het groepsrisico is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Volgens de Circulaire is verantwoording daarom niet nodig.

Binnenkort wordt het Besluit transport externe veiligheid van kracht, dat de Circulaire gaat vervangen. Onderstaande tekst, over zowel weg- als spoortransport, loopt vooruit op het toekomstig Betv. Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is volgens het concept Besluit transportroutes externe veiligheid niet nodig.

Aangezien er echter wel sprake is van een toename van het groepsrisico, is het bestuur van de Brandweer Amsterdam-Amstelland in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Hiertoe heeft de Brandweer op 30 augustus 2011 advies uitgebracht vanuit het perspectief van de hulpverlening. De risicobeperkende maatregelen die in overweging genomen kunnen worden zijn in dit rapport weergegeven. De genoemde maatregelen hebben vooral betrekking op mogelijke planologische, constructieve en installatietechnische voorzieningen aan gebouwen en op voorlichten en tijdig alarmeren. De voorgestelde maatregelen dragen vooral bij aan een grotere zelfredzaamheid. Het rapport is als Bijlage 9 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

-Plasbrandaandachtsgebied

In het concept Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid) en in het eindrapport basisnet weg is voor rijksinfrastructuur het plasbrandaandachtsgebied (PAG) geïntroduceerd. Het PAG is het gebied tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook.

Het plangebied voor de beoordeelde ontwikkeling ligt buiten de afstand van 30 m tot de rechterrاند van de noordelijke rijstrook van de A10.

9.1.1.3 Spoorlijn Amsterdam-Weesp

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Amsterdam – Weesp. Over deze spoorlijn (route via stations Muiderpoort- Science Park- Diemen en verder), vindt géén significant vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Overige spoortrajecten (zoals de spoorlijn via Amsterdam Centraal, Amsterdam Muiderpoort, Amsterdam Amstel en verder richting Duivendrecht/ danwel de spoorlijn Abcoude- Amsterdam Bijlmer Arena- Diemen Zuid en verder richting Weesp) spelen geen rol bij bestemmingsplan Science Park Amsterdam.

De spoorlijn Amsterdam- Weesp die direct langs het plangebied Science Park Amsterdam loopt (traject wordt ook wel benoemd als traject Amsterdam Muiderpoort- Gaasperdammerwegaansluiting) is beschouwd in het kader van dit bestemmingsplan. De volgende overwegingen spelen hierbij een rol.

- Momenteel vindt er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats op dit traject;
- In de Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (Prorail 2007) wordt het aantal gevaarlijke stoffen voor het jaar 2020 op nul gesteld;
- In de brief van het ministerie IenM aan de Tweede Kamer van november 2011 over het Basisnet spoor, is opgenomen dat bij het traject Amsterdam-Weesp in de toekomst rekening gehouden dient te worden met maximaal 499 ketelwagens brandbare vloeistoffen (benzine). Deze stroom van brandbare vloeistoffen zal naar verwachting (omstreeks 2013) worden opgenomen in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

Deze stroom van brandbare vloeistoffen (maximaal 499 ketelwagens brandbare vloeistoffen) heeft geen ruimtelijke consequenties voor dit bestemmingsplan. Het plaatsgebonden risico van deze stroom is lager dan 10-6 per jaar. Ook leidt deze stroom niet tot een significant groepsrisico vanwege het beperkte effectgebied (de effecten van een mogelijk ongeval met brandbare stoffen zijn beperkt tot 30 meter van het ongeval).

9.1.2 Buisleidingen

Toetsingskader

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van

een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

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

In het onderhavige geval 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 belemmeringstrook meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder bevat het bestemmingsplan een vergunningstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

Onderzoek gasleiding

Er loopt een gasleiding van de Gasunie voor een gedeelte door het plangebied. Deze gasleiding is in het kader van de nieuwbouwplannen Middenmeer Noord (gelegen ten zuiden van het plangebied Science Park Amsterdam) beoordeeld. Uit dit onderzoek blijkt dat de gasleiding geen invloed heeft op dit plangedeelte en daarmee ook geen gevolgen kan hebben voor bestemmingsplan Science Park Amsterdam (zie Bijlage 7 'Risicoberekening gastransportleiding W-534-01-KR-093 t/m 101, Gasunie, 23 september 2008). In dit externe veiligheidsonderzoek is gerekend met het rekenprogramma zoals voorgeschreven in het (nieuwe) Besluit externe veiligheid buisleidingen.

De bestaande gasleiding zal overigens door Gasunie deels (over een afstand van circa 50 meter) worden verlegd. Het tracé van de gasleiding is inclusief deze verlegging in het bestemmingsplan opgenomen met een dubbelbestemming.

Met dit bestemmingsplan worden binnen het invloedsgebied van de leiding (en ook na verlegging van de leiding) geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. De bestemmingen -die ongewijzigd zijn ten opzichte van het reeds vigerende bestemmingsplan- ter hoogte van de gasleiding bestaan namelijk onder meer uit sportvelden en volkstuinen. Bovendien is het groepsrisico 0,01 en dus zeer laag. Volgens de Regeling externe veiligheid buisleidingen van 30 december 2010 (nr. BJZ 20/0032478) is de waarde van $0,1 \times$ het GR de grens waaronder een beperkte verantwoording hoeft te worden afgelegd. Het berekende risico ligt zo ver onder deze waarde, dat verdere verantwoording niet opportuun is.

9.2 Conclusie

Over de spoorlijn Amsterdam – Weesp vindt geen significant vervoer van gevaarlijke stoffen plaats en is in het kader van de externe veiligheid dan ook niet verder van belang.

Het extern veiligheidsrisico voor de A10 ter hoogte van het bestemmingsplan WTCW/Science Park Amsterdam is berekend voor de toekomstige situatie zonder en met het bestemmingsplan. Voor het

groepsrisico geldt dat er zowel in de situatie zonder als in de situatie met het bestemmingsplan er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde optreedt. Er is een verschil in het groepsrisico tussen de situatie zonder en met het bestemmingsplan. Het groepsrisico neemt toe door realisatie van het bestemmingsplan. De toename is meer dan 10%, maar het groepsrisico is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde. Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is volgens het concept Btev niet nodig. De te realiseren bebouwing ligt buiten het plasbrandaandachtsgebied zoals gedefinieerd in het concept Btev.

Het advies van de regionale brandweer is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Tot slot heeft de gasleiding in het plangebied geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Milieuzonering

10.1 Algemeen

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

In het bestemmingsplan kan de afstand tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten worden vastgelegd. Het regelen van die afstand wordt ook wel milieuzonering genoemd. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving. Instrumenten van ruimtelijke ordening en milieu kunnen elkaar daarbij ondersteunen.

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen (en andere milieugevoelige objecten);
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De hoofdvraag van milieuzonering is hoe bedrijven en woningen ten opzichte van elkaar worden gesitueerd. Daarbij komen de volgende deelvragen aan de orde:

1. welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe bedrijven en bestaande woningen;
2. welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe woningen en bestaande bedrijven;
3. welke bedrijven zijn aanvaardbaar in een gemengd gebied;
4. mag een concreet bedrijf zich op een bepaalde locatie vestigen.

Het voorliggende bestemmingsplan bevat een milieuzonering. Daarbij is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk van 2009" (VNG-publicatie).

10.2 VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (VNG-publicatie) is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming (2009). Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

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

De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Dit zijn afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied). In de bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Om tot een optimale invulling van de ruimte te komen worden diverse omgevingstypen onderscheiden. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied mede afhankelijk is van het

omgevingstype. De gevoeligheid van een gebied kan daarom aanleiding zijn om af te wijken van de standaardafstanden in de bedrijvenlijst die uitgaan van de ligging in een rustige woonwijk. Afhankelijk van het type gebied kan een correctie worden toegepast op de afstanden die zijn genoemd in de standaardlijst en wel per hinderaspect (geluid, stof, stank en dergelijke) dat in de lijst is genoemd.

Science Park Amsterdam geeft ruimte aan wetenschappelijke instellingen en hoogwaardige bedrijvigheid, maar ook aan woningen. Het gebied is te typeren met het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels en (kleine) bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdstructuur liggen - zoals het onderhavige plangebied - behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied.

In geval van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de afstanden uit bijlage 1 - zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat - met één afstandsstep worden verkleind. De richtafstanden behorende bij een gemengd gebied zijn dan als volgt weer te geven:

Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied

Categorie 1	0 meter
Categorie 2	10 meter
Categorie 3.1	30 meter
Categorie 3.2	50 meter
Categorie 4.1	100 meter
Categorie 4.2	200 meter
Categorie 5.1	300 meter
Categorie 5.2	500 meter
Categorie 5.3	700 meter
Categorie 6	1000 meter

De VNG-lijst is slechts een hulpmiddel om waar nodig (in nieuwe situaties) bedrijven en woningen (of andere milieugevoelige objecten) te scheiden. De lijst ziet niet op onderlinge hinder die bedrijven van elkaar kunnen ondervinden. De lijst wordt gemotiveerd toegepast, gemotiveerd afwijken van de lijst is mogelijk. In het vigerende bestemmingsplan zijn – vertaald naar de VNG- lijst 2009 – bedrijven in de categorie 1 tot en met 3.2 toegestaan. Deze bedrijven worden ook in het nieuwe bestemmingsplan zonder meer toegestaan. Voor het spoorwegemplacement Watergraafsmeer geldt volgens de VNG/lijst een categorie 4.2. Hoewel buiten het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan gelegen, is dit emplacement wel van invloed op het plangebied voor bestemmingsplan Science Park Amsterdam.

10.3 Resultaten onderzoeken/ bestaande bedrijven

Er is onderzocht of en in hoeverre de woningbouw ten opzichte van de bestaande bedrijvigheid in de rest van het Science Park Amsterdam inpasbaar is.



Overzicht bedrijven Science Park Amsterdam

Alleen het te ontwikkelen perceel Spoorkavel ligt in de nabijheid van bedrijven die milieuhinder kunnen veroorzaken. Het gaat daarbij om Nikhef en AMOLF, beide categorie 3.2 bedrijven volgens de VNG-bedrijvenlijst. De richtafstanden behorende bij deze bedrijven is 50 meter. De afstand gemeten vanuit de rand van het Spoorkavel tot het dichtstbijzijnde bedrijf (het nieuwe Amolfgebouw) bedraagt ongeveer 130 m, waar 50 meter aanvaardbaar is. De conclusie is dat vanuit milieuoogpunt de woningbouw voor het Spoorkavel geen belemmeringen oplevert in relatie tot deze bedrijven.

Daarnaast ligt Spoorkavel in de nabijheid van het spoorwegemplacement Watergraafsmeer, dat een inrichting is in het kader van de Wet milieubeheer. Volgens de VNG-bedrijvenlijst is dit een categorie 4.2 bedrijf, waarvoor in dit geval een indicatieve afstand van 200 meter geldt. Aan deze indicatieve afstand kan niet worden voldaan. Uit de bijbehorende kolom in de VNG-bedrijvenlijst blijkt dat de indicatieve afstand tot stand is gekomen voor de indices geluid en gevaar. In de kolom met de richtafstand voor geluid is daarbij de letter C van continue opgenomen. In de kolom met de richtafstand voor gevaar is de letter R opgenomen, voor activiteiten die mogelijk onder de werking van het Bevi vallen of gaan vallen.

Gezien de relatief korte afstand tussen het emplacement en de te realiseren woningen enerzijds en de indicatieve afstand uit de VNG-lijst zal enige vorm van afscherming gerealiseerd dienen te worden om te voorkomen dat de woningen het huidige en toekomstige gebruik van het spoorwegemplacement zal beperken. Deze afscherming wordt gerealiseerd door het oprichten van dubbele gevels (zie paragraaf 7.3.1.2). Deze afscherming resulteert erin dat op de gevels van de woningen een geluidsbelasting rust die niet beperkend is voor de huidige vergunde geluidsruimte van het spoorwegemplacement, waarmee voor het aspect geluid wordt voldaan aan een aanvaardbare situatie.

10.4 Conclusie

Het bestemmingsplan Science Park Amsterdam voorziet in voldoende afstand tussen de milieubelastende activiteiten van de bedrijven en de gevoelige woonfuncties. Gebleken is dat reeds bestaande bedrijven en vanuit het bestemmingsplan toegestane bedrijven vanuit milieu- oogpunt geen belemmering opleveren voor de geprojecteerde woningen. en anderzijds deze bedrijven in hun activiteiten niet worden gehinderd door de voorziene woningbouw.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Toetsingskader

Provinciale verordening met betrekking tot ontgronding

De regelgeving van de provincie op het gebied van ontgronding is opgenomen in een provinciale verordening van 11 mei 1998. Op grond van deze verordening is geen vergunning vereist voor het aanleggen of wijzigen van watergangen, waterpartijen etc., indien de hoeveelheid af te voeren oppervlaktedelfstoffen (grond) minder is dan 10.000 kubieke meter.

11.2 Onderzoeken

In het verleden zijn meerdere onderzoeken gedaan naar de bodemkwaliteit. Het gaat om zowel historisch en verkennend onderzoek voor het gehele plangebied, als om bodemonderzoeken voor deellocaties.

Voor het bestemmingsplangebied is een archiefonderzoek verricht (zie Bijlage 6 Archiefonderzoek locatie Science Park Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht, 1 september 2009). Het onderzoek richtte zich op de locatie zelf en de directe omgeving.

11.3 Resultaten

In het archief zijn bodemonderzoeken van de locatie of de directe omgeving daarvan bekend. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de bekende gevallen van bodemverontreiniging en de relevante bodemonderzoeksrapporten zijn opgenomen in de bijlage.

(Ondergrondse) tanks

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

Bedrijfsactiviteiten

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

Bodemkwaliteitskaart

Het deel ten noorden van de spoorlijn ligt in zone 7 van de bodemkwaliteitskaart van stadsdeel Oost. De bovengrond valt in klasse 2 (licht verontreinigd) en de ondergrond valt in klasse 1 (niet verontreinigd).

Bodemkaart (dempingen en ophogingen in Amsterdam)

Op de bodemkaart staan slootdempingen aangegeven op de locatie of in de nabije omgeving daarvan (zie bijlage)

Onderzoeksrapport 'Ophoogperiodes Amsterdam'

De locatie is niet opgehoogd.

Asbest

Het is niet bekend of er nog teerhoudend asfalt aanwezig is in eventueel aanwezige verhardingen. In (wegen)bouwkundige constructies die voor 1993 zijn gebouwd zijn mogelijk asbesthoudende materialen verwerkt. Dit kan tot lokale asbestverontreinigingen in de bodem hebben geleid. Plaatselijk is asbest onder een nieuw aangebrachte 'schone' leeflaag aanwezig.

11.4 Conclusie

De locatie is op basis van de resultaten grotendeels niet verdacht, buiten de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten (tanks/bedrijfsactiviteiten/dempingen) hebben plaatsgevonden. De verdachte activiteiten hebben voornamelijk plaatsgevonden op het deel van de locatie ten noorden van de Kruislaan. Het gaat om o.a. verontreinigingen van de bodemgrond met asbest als gevolg van het gebruik als volkstuinen. Deze verontreiniging is gedeeltelijk gesaneerd in het kader van de recent gerealiseerde nieuwbouw. Daarnaast zijn er diverse spots van mobiele (rest)verontreinigingen bekend. In de bijlage zijn de verontreinigings- en saneringscontouren opgenomen.

Als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen) kan er worden volstaan met een indicatief bodemonderzoek, dat voldoet aan de Amsterdamse richtlijn verkennend onderzoek (Arvo, januari 2004). Een indicatief onderzoek bestaat uit dit archiefonderzoek en een chemisch- analytisch onderzoek. Op de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden geldt dat als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen) er een oriënterend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd dat voldoet aan de Amsterdamse richtlijn verkennend onderzoek. Een oriënterend onderzoek bestaat uit dit archiefonderzoek en chemisch analytisch onderzoek. Tijdens het chemisch analytisch onderzoek moeten naast het standaard analysepakket alle stoffen worden onderzocht die op basis van de historische gegevens kunnen worden verwacht. Als tijdens het uitvoeren van bodemonderzoek of werkzaamheden in de bodem een bodemverontreiniging wordt waargenomen anders dan beschreven in dit rapport, moet de onderzoeksstrategie of de vrijstelling hiervan opnieuw worden beoordeeld.

Gelet op bovenstaande vormt de bodemkwaliteit geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 12 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt in de planvorming voor Science Park Amsterdam. De stad maakt zich onder andere klaar voor duurzame en efficiënte vormen van energie, de toenemende groei van het fietsgebruik en een schaa sprong in het OV-gebruik.

Amsterdam is ambitieus op het gebied van reductie van de CO₂-emissie. Deze ambitie heeft ook ruimtelijke consequenties. Amsterdam heeft zich het volgende ten doel gesteld:

1. in 2025 40 procent minder CO₂-uitstoot in de stad vergeleken met 1990 en op de langere termijn tot 2040 een reductie van 70 tot 80 procent,
2. in 2025 voorziet de stad voor circa een derde in zijn eigen energiebehoefte via lokaal opgewekte duurzame energie. Dit betekent ruimte bieden aan duurzame en efficiënte technieken als zonne-energie, wind, biomassa, energie-opslag, stadswarmte- en koude en op termijn geothermie,
3. ten behoeve van grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking zullen slimme elektriciteitsnetten (smart grid) worden gerealiseerd,
4. de gemeente geeft het goede voorbeeld door in 2015 klimaatneutraal te zijn,
5. vanaf 2010 wordt 40 procent van de nieuwe woongebouwen klimaatneutraal, vanaf 2015 wordt er in de stad alleen maar klimaatneutraal gebouwd, het 'stadswarmte tenzij'-beleid wordt uitgevoerd zoals vastgelegd in de Bouwverordening van Amsterdam,
6. overleggen met het rijk over punten die de gewenste klimaat-ambitie belemmeren.

Het beleid van de gemeente Amsterdam is erop gericht om restwarmtelevering vanuit elektriciteitscentrales of afvalverbranding (stadsverwarming) in grote delen van de stad toe te passen, mede vanwege de positieve invloed op de luchtkwaliteit en de forse CO₂-reductie en brandstofbesparing. Voor ruimtelijke projecten in Amsterdam wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een warmtenet gevoed met restwarmte (motie gemeenteraadslid Olmer c.s. inzake de begroting voor 2006, stadsverwarming in Amsterdam, 22 december 2005).

Voor nieuwe gebouwen en grootschalige renovatie wordt uitgegaan van het Nationale pakket Duurzame Utiliteitsbouw en de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006. Ook zal gestreefd worden naar hergebruik van licht verontreinigde grond.

In het plangebied wordt op verschillende wijze invulling worden gegeven aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid. Dat vindt plaats door middel van:

1. het in het plangebied faciliteren van warmte- koudeopslagbronnen/netten op basis van Masterplan Lange Termijn EnergieOpslag in de bodem (rapportage IF Technology 2005). Gebouwen, die zich in Science Park Amsterdam vestigen, kunnen –zo mogelijk gezamenlijk- hierop aansluiten;
2. het nader onderzoeken van mogelijkheden van wind- en zonne-energie in het plangebied;
3. het opnemen van duurzaamheidseisen voor woningbouw, waaronder de verplichting om na 2014 klimaatneutraal te bouwen;
4. het opnemen van energie efficiency eisen m.b.t. utiliteitsgebouwen (BREEAM Excellent: partijen onderzoeken of BREEAM en Green Calc voor gebied hanteerbaar/ inpasbaar zijn);
5. de aanleg van (minimaal 40%) groene daken bij nieuwbouw en/of grootschalige renovatie op te nemen in de contracten met private partijen. Anderszins zullen compenserende maatregelen worden voorzien;
6. de aanleg van een goede en duurzaam ingerichte openbare ruimte;
7. het stimuleren en faciliteren van OV gebruik door onderzoeken van uitbreiding van treinverbinding met traject Hilversum/Utrecht. OV ontsluiting door middel van tramverbinding is niet mogelijk gezien de verstoring van wetenschappelijke testopstellingen.
8. het treffen van voorzieningen voor oplaadpunten voor elektrische auto's.

Windvisie Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windturbines te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO₂-reductiedoelstellingen. Op dit moment wordt gewerkt aan de Windvisie van Amsterdam, waarin de gemeente op zoek gaat naar nieuwe gebieden om windmolens te plaatsen. De locatie 'Ring Oost/ A1' wordt in de ontwerp-Windvisie als voorlopig kansrijke locatie beoordeeld voor de eventuele plaatsing van hooguit twee windmolens in het water bij het knooppunt Watergraafsmeer. Vanuit de regelgeving met betrekking tot de milieu-effect-rapportage bestaan er verplichtingen ten aanzien van bestemmingsplannen waarin nieuwe windturbines worden mogelijk gemaakt. In dit bestemmingsplan wordt dan ook geen rekening gehouden met de mogelijkheid om windturbines te plaatsen op de genoemde locatie. Mocht hiertoe in een later stadium worden besloten, dan zal de regeling hiertoe plaatsvinden middels een afzonderlijk planologisch-juridisch traject (bestemmingsplan, dan wel omgevingsvergunning).

Wel is op basis van de Richtlijn kleine wind installaties (projectbureau Amsterdam Reduceert CO₂, maart 2011) in dit bestemmingsplan een regeling opgenomen om kleine wind installaties op daken van gebouwen mogelijk te maken. Een terrein zoals Science Park Amsterdam leent zich hier goed voor. Met een omgevingsvergunning kunnen binnen de bestemmingen Gemengd en Wonen-2 onder voorwaarden (zie verder paragraaf 18.3 Artikelgewijze toelichting, algemene afwijkingsregels) kleinschalige windmolens op gebouwen worden gerealiseerd. De kleine wind installaties dienen onder meer stedenbouwkundig inpasbaar te zijn en mogen geen onevenredige hinder veroorzaken voor omwonenden.

Hoofdstuk 13 Water

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

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

- a. ruimtelijk relevant waterbeleid;
- b. de taken van de waterbeherende instantie;
- c. het overleg met de waterbeherende instantie;
- d. het huidige watersysteem;
- e. het toekomstige watersysteem.

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

13.1 Beleid, wet- en regelgeving

Waterwet

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

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

Nationaal waterplan

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

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

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

Waterbesluit

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

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

Provinciale waterplan 2010-2015

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

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

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

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

Waterbeheerplan AVG 2010-2015

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

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

Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

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

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

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het

plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

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

Waterplan Amsterdam 'Water- het Blauwe Goud van Amsterdam'

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

Keur AGV

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

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

Legger

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

13.2 Resultaten onderzoek

Er is voor het plangebied overleg gevoerd met Waternet, waarvan de belangrijkste bevindingen hieronder zijn weergegeven.

Waterhuishouding

Voor het bestemmingsplangebied is het gestelde in de keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) van toepassing. De handhaving van deze keur is in handen gegeven van Waternet. Voor dit keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. Hiervoor worden in de keur een aantal algemene gedragsregels en ontheffingsbepalingen genoemd.

Grondwater en aanleghoogte maaiveld en wegen

De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is gemeentelijk vastgesteld en luidt: 'Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen, minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.' Het NWO-complex is reeds bestaand. Hiervoor gelden andere richtlijnen dan voor nieuw gebied. Indien het nodig is mag in dit bestaande gebied drainage worden gehandhaafd en worden aangelegd, uiteraard wel in eigen beheer.

Conform de huidige situatie worden de volgende 4 maaiveldhoogten uitgangspunt:

- de hoogte van de hoofdontsluiting en de centrale ruimte: in aansluiting op de Kruislaan is/ wordt de ontsluitingsweg ook aangelegd op een hoogte van - 4.20 m NAP;
- de hoogte van de bouwkavels, de Ring en de Campuslussen: in aansluiting op de bestaande maaiveldhoogte wordt hier uitgegaan van -3.90 NAP. Hiermee wordt samen met het netwerk van de sloten een voldoende drooglegging ten opzichte van het grondwater gegarandeerd;
- de Groene Zoom wordt niet opgehoogd maar houdt de huidige hoogte van het weiland, dat wil zeggen een gemiddeld peil van -5.00 m NAP, 50 cm boven het waterpeil;
- het weiland heeft een peil van ca. 10 cm boven het waterpeil. Onderzocht zal worden in hoeverre door extra bemaling afgraving voorkomen zal kunnen worden.

Het rioolstelsel zal minimaal voldoen aan de eisen van een verbeterd gescheiden stelsel. Bij de aanleg van wegen moet de mogelijkheid van ondergrondse bergbezinkbassins om vervuild water af te voeren worden onderzocht. In het bestemmingsplan worden deze mogelijk gemaakt.

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewateren en dient voorkomen te worden, gedurende zowel de bouw- en de gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat vervuiling wordt aangepakt bij de bron. Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumeuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper e.d. (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

Waterberging

De wateropgave bestaat er uit dat 15% van het nieuw aan te brengen oppervlak in wateroppervlak moet worden gecompenseerd. Dat is een oppervlak van circa 3 hectare. Daarnaast mag het bestaande wateroppervlak van circa 11 hectare niet worden verkleind. Het minimaal benodigde wateroppervlak in de toekomst is circa 14 hectare.

Er wordt gestreefd om via 'groene daken' extra waterbergend vermogen aan het plangebied toe te voegen. Zie verder onder 'Duurzaamheid', hoofdstuk 12.

Waterpeil

Het waterpeil voor de voor het gehele gebied is -5,50 m NAP. Een afwijkend peil in dit gebied komt voor in het Universiteitslaboratoriumcomplex Anna Hoeve en de bomensingel in het noordwesten met een peil

van -6,20 m NAP.

Waterkeringen

Science Park Amsterdam wordt voor ongeveer 1/2 deel omringd door een directe boezemwaterkering, de Oosterringdijk. De rest van de ring bestaat uit indirecte boezemwaterkeringen, namelijk de noordwestzijde van het grondlichaam van de A10 en de noordzijde van de spoorbaan van de NS. Aan de noordwestzijde is deze spoorbaan door middel van een verbindingdam aangesloten op de Oosterringdijk. Voor de aanleg of aanpassing van activiteiten, voorzieningen en overig medegebruik rond deze waterkeringen (inclusief de veiligheidszones) dient bij Waternet een keurontheffing aangevraagd te worden.

Waterkwaliteit

Chloride en nutriënten: Van de waterkwaliteitsmeetpunten in de polder Watergraafsmeer zijn er 5 punten tussen 1994 en 2007 bemonsterd. Deze kwaliteitsmeetpunten bevinden zich verspreid over de polder. De periode van bemonstering verschilt per meetpunt. De chlorideconcentratie in de polder is redelijk constant, gemiddeld 190 mg/l, en schommelt bij de meeste meetpunten net onder of rond de MTR-waarde van 200 mg/l (norm van het Maximaal Toelaatbaar Risico). Bij de gemalen ligt de chlorideconcentratie iets hoger dan in de rest van de polder (figuur 1-6 en 1-7). Zowel de concentratie P-totaal als de concentratie N-totaal liggen in de polder boven de MTR-waarde van 0,15 resp. 2,2 mg/l. De concentratie P-totaal is redelijk constant, gemiddeld 0,3 mg/l. De concentratie N-totaal in de polder is eveneens redelijk constant, gemiddeld 3,5 mg/l. Opvallend daarbij is dat de zomerconcentratie N-totaal jaarlijks bij een aantal meetpunten lager ligt dan de winterconcentratie. Er zijn relatief weinig metingen gedaan voor P-totaal en N-totaal, het is daarom niet mogelijk een uitspraak te doen over een meerjarige trend. De waterkwaliteit in de WGM is hiermee zoet en matig voedselrijk te noemen.

Overige parameters: Bij de waterkwaliteitsmeetpunten in de WGM worden geregeld koper- en/of zinkconcentraties waargenomen boven de MTR-waarde (norm van het Maximaal Toelaatbaar Risico) voor koper 3,8 $\mu\text{g/l}$ resp. voor zink 40 $\mu\text{g/l}$. Gemiddeld liggen beide concentraties in de polder dan ook boven de genoemde MTR-waarden. Met name het meetpunt dicht bij de spoorbaan vertoont hoge koper- (tot 12 $\mu\text{g/l}$) en zinkconcentraties (tot 190 $\mu\text{g/l}$).

Grondwaterkwaliteit

In 1991-1996 zijn circa 30 peilfilters meerdere keren bemonsterd om een referentiebeeld van het Amsterdamse grondwater te verkrijgen en om inzicht te krijgen in de 'natuurlijke' achtergrondwaarden. Hierbij zijn locaties onderzocht die buiten de invloedssfeer van bekende locaties van bodemverontreiniging en -sanering liggen.

De resultaten lieten met betrekking tot de anorganische verbindingen over het algemeen hoge stikstofconcentraties zien. Dit kan komen door de bodemsamenstelling (veen). Ook werden hoge chloridegehalten gevonden. Deze kunnen veroorzaakt worden door kwelwater in polders en invloed van zeewater in de diepere zandlagen. In het Westelijk Havengebied, dat opgehoogd is tot boven boezempeil, treedt kwel op vanuit het Noordzeekanaal. Inlaat van water vanuit het IJsselmeer is nodig om de zoute kwel tegen te gaan. Van (an)organische microverontreinigingen zijn geen noemenswaardige hoge concentraties gevonden, met uitzondering van overschrijdingen van arseen en kwik op sommige locaties. Arseen komt in het zuidelijk deel van Amsterdam en in de Haarlemmermeer van nature veel voor in klei (natuurlijk verhoogd achtergrondgehalte). Kwik komt niet van nature in het grondwater voor en is waarschijnlijk door menselijke invloeden (verontreiniging) in het grondwater terecht gekomen. Mogelijk is kwik in het grondwater afkomstig vanuit de middeleeuwse en 17e eeuwse industrie, bijvoorbeeld uit de hoedenmakerijen, waarin ijzersulfiet voor ontsmetting werd gebruikt. De

invloed van het ondiepe grondwater op de kwaliteit van het oppervlaktewater in Amsterdam is onbekend. Regenwater infiltreert gedeeltelijk in de bodem en stroomt na bodempassage af naar het oppervlaktewater. Tijdens de bodempassage verandert de kwaliteit van het regenwater. Het bovenstaande is een algemene constatering voor het Amsterdamse grondwater.

Wettelijke kaders grondwaterzorg

Voor het kwaliteitsbeheer vereist de KRW dat:

- verontreiniging van grondwater progressief vermindert en voorkomen wordt dat deze verder verontreinigt;
- de grondwaterkwaliteit voldoet aan de grenswaarden die voortkomen uit de KRW en bestaande communautaire wetgeving;
- de grondwaterkwaliteit niet wordt bedreigd door intrusies van zout en andere verontreinigingen;
- de grondwaterkwaliteit geen verslechtering oplevert voor terrestrische en/of aquatische natuur die afhankelijk is van (de toestroming van) grondwater.

Rondom Science Park Amsterdam liggen de volgende KRW-waterlichamen :

- Het Amsterdam Rijkkanaal (ARK);
- de Ringvaart als onderdeel van het boezemwater van Amsterdam.

In de beheerplannen voor de KRW-waterlichamen dienen de waterbeheerders aan te geven dat zij kennis hebben genomen van de meest relevante RO en/of bouwprojecten (vermeld in het beheerplan of in een achtergronddocument) en een beeld hebben (of zich gaan vormen) van de mogelijke gevolgen voor de KRW-doelen en de daaraan te verbinden maatregelen.

Ook is het zaak dat in de beheerplannen de rol van de Watertoets goed wordt uitgelicht als middel om water en ruimtelijke belangen in het vroegst mogelijke ontwikkelstadium van een nieuw project bij elkaar te brengen, ook weer om in beeld te krijgen wat de mogelijke gevolgen daarvan zijn voor de KRW-doelen en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de realisatie van het RO-project mogelijk te maken.

Wanneer het watertoetsproces door initiatiefnemer en waterbeheerder vroegtijdig wordt gestart en interactief wordt doorlopen zal voor ruimtelijke ontwikkelingen een inpassing gevonden worden. Op Science Park Amsterdam is dit proces al gedurende langere tijd gaande en de waterbeheerder (AGV) voorziet geen belemmeringen vanuit het waterkwaliteitsoogpunt bij de stedelijke intensivering door Science Park Amsterdam.

13.3 Conclusie

Met de waterbeheerder vindt regelmatig afstemming plaats over de wijze waarop de waterbelangen in het plangebied het best kunnen worden gewaarborgd. De waterbeheerder heeft aangegeven geen belemmeringen te zien voor uitvoering van het bestemmingsplan. De adviezen van de waterbeheerder zullen bij de verdere uitwerking van de plannen worden betrokken. Bij die verdere uitvoering zal de waterbeheerder betrokken blijven.

Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

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

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het Structuurschema Groene Ruimte of het provinciale ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

Naast deze wettelijke regeling is het van belang te constateren dat een deel van het plangebied onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur. In de structuurvisie 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' (vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2011) is de hoofdgroenstructuur van Amsterdam vastgelegd. In de structuurvisie is het toetsingskader voor de hoofdgroenstructuur opgenomen en is een Technische Adviescommissie ingesteld. Deze commissie adviseert het college van burgemeester en wethouders over de inpasbaarheid van bouwinitiatieven in de Hoofdgroenstructuur. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) is derhalve om een advies gevraagd (zie paragraaf 14.3).

14.1 Toetsingskader

Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Deze gebieden kennen zogenaamde speciale beschermingszones (sbz). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in zo'n sbz of in de nabijheid van zo'n sbz moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van deze gebieden kan verslechteren of verstoren. Vanwege de externe werking worden ook ingrepen buiten de sbz beoordeeld. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van de beschermde gebieden kan verslechteren of verstoren behoeft het goedkeuring van gedeputeerde staten.

Indien het plan bovendien mogelijk negatieve significante gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Bij aantasting van de natuurlijke kenmerken van een gebied kan dan afhankelijk van het type habitat en de aanwezige soorten alleen nog onder bepaalde voorwaarden goedkeuring aan het plan op grond van de Nb-wet worden verleend. Voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen (de zogenaamde ADC-criteria).

Beschermde natuurgebieden (zoals bijvoorbeeld het IJmeer-Markermeer) liggen op grote afstand van het plangebied. Op grond van onderliggend bestemmingsplan worden enkele nieuwe functies in het plangebied toegestaan, die slechts beperkte milieuhinder veroorzaken en aldus geen gevolgen hebben op natuurwaarden op grote afstanden.

Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren, beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, hollen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Ffw aan de uitvoering van

het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Ffw kan worden verleend. In dat geval is het bestemmingsplan vanwege de Ffw niet uitvoerbaar.

Voor algemene soorten, met name genoemd in het Vrijstellingsbesluit, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van LNV heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen. Het bevoegd gezag voor de verlening van ontheffingen is de Minister van EL&I. Indien de handelingen waarvoor ontheffing nodig is, (onlosmakelijk) samenhangen met activiteiten waarvoor tevens een omgevingsvergunning nodig is, wordt de Ffw-ontheffing opgenomen in de omgevingsvergunning. Het bevoegd gezag is in dat geval het bestuursorgaan dat de omgevingsvergunning verleent (in meeste gevallen het college van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente), maar de Minister van EL&I heeft verplicht adviesrecht waarvan niet mag worden afgeweken. Zo kan bijvoorbeeld het slopen van een gebouw, waarin vleermuizen winterslaap houden, onlosmakelijk samenhangen met een Ffw-ontheffing. In dergelijk geval zal de omgevingsvergunning voor het slopen ook betrekking hebben op de Ffw-aspecten.

14.2 Resultaten onderzoeken

In het plangebied 'Science Park Amsterdam' wordt in een aantal ontwikkelingen voorzien, die voor een deel reeds gerealiseerd zijn. Ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied is op 29 december 2009 door het Ministerie van LNV ontheffing (ex artikel 75 van de Flora- en faunawet) verleend. Deze ontheffing is geldig tot en met 31 december 2014 (de ontheffing is als Bijlage 13 bij dit bestemmingplan gevoegd).

Aanvullend is het rapport 'Natuurwaarden Science Park, quickscan van beschermde flora en fauna' (21 februari 2011, Oranjewoud i.s.m. Bureau Regelink) opgesteld, dat is opgenomen als Bijlage 11 en Bijlage 12 bij dit bestemmingsplan. De resultaten van dit onderzoek luiden samengevat als volgt:

Natuurontwikkeling

De aanwezige natuurwaarden op het terrein van Science Park Amsterdam bevinden zich in een overgangsfase van een ontwikkeling van open gebied naar bebouwd gebied ingebed in natuurlijke randen. De natuurlijke randen op het terrein van Science Park Amsterdam, welke onderscheiden zijn in verschillende typen ecologische verbindingen, zijn nog volop in ontwikkeling. De daaraan gekoppelde doelsoorten zijn dan ook (nog) in beperkte mate aanwezig op het terrein van Science Park Amsterdam. Voor deze ontwikkeling van natuur binnen het plangebied van Science Park Amsterdam zijn diverse maatregelen uitgevoerd en/of staan op de planning uitgevoerd te worden waaronder:

- het verdiepen van terreindelen (creëren van reliëf)
- het graven van (amfibieën)poelen
- het inrichten van eilandjes
- het afplaggen van oevers
- het aanbrengen van natuurvriendelijke oevers
- het aanbrengen van faunapassages
- het inrichten van groene stroken en zones (zoals Ecozone ten noorden van het NS-talud).

Aanwezige soorten

Bij de quickscan binnen het plangebied van Science Park Amsterdam is globaal gekeken naar voorkomende natuurwaarden en gericht gekeken naar mogelijke aanwezigheid van beschermde natuurwaarden in delen van het terrein in het kader van de Flora- en faunawet. Hierbij is nader onderzoek uitgevoerd naar jaarrond beschermde nesten van vogels. Naast de quickscan is apart onderzoek gedaan naar vleermuizen binnen het plangebied van SciencePark, welke als Bijlage 12 in dit rapport is opgenomen.

De tijdens deze quickscan gevonden soorten overeenkomstig doelgroepen en -soorten per type ecologische verbinding zijn:

- *Bos & struweel*: Eekhoorn is niet aangetroffen en vleermuizen komen in beperkte mate voor (zie M. van der Hout 2010 & 2011). Bosvogels komen nauwelijks voor (alhoewel de aanwezigheid van Grote bonte specht gedurende het broedseizoen is hoopvol). Dagvlinders komen in beperkte mate voor; het voorkomen van Bont zandoogje is echter indicatief voor hoger opgaande bosschages en struwelen.
- *Veld & berm*: Torenvalk en zandhagedis zijn niet aangetroffen. Wezel en enkele soorten dagvlinders indicatief voor veld en berm (Icarusblauwtje) zijn wel aangetroffen.
- *Water & oever*: Veel doelsoorten zijn al op het terrein aanwezig zoals moeras- en watervogels, oeverlibel en amfibieën. Ringslang en Waterspitsmuis zijn niet aangetroffen, maar voornoemde soorten zijn lastig waarneembare soorten en zijn mogelijk al aanwezig dan wel op termijn te verwachten op het terrein van Science Park Amsterdam.
- *Park & tuin en Huis & straat*: Het voorkomen van vleermuizen als Gewone dwergvleermuis op het terrein van Science Park Amsterdam is aangetoond middels het uitgevoerde vleermuizenonderzoek (M. van der Hout 2011). De Egel en dagvlinders zijn waarschijnlijk aanwezig dan wel te verwachten op het terrein van Science Park Amsterdam. Tijdens de veldbezoeken zijn geen indicaties verkregen van broedende (gier)zwaluwen op het terrein van Science Park Amsterdam.

De soorten welke genoemd staan in de voor het terrein van Science Park Amsterdam verkregen ontheffing ex art. 75 Flora- en faunawet zijn niet allemaal meer op het terrein aanwezig en een aantal soorten zal door de verandering van biotopen en habitats ook niet meer te verwachten zijn. Dit geldt met name voor een aantal plantensoorten, gebonden aan specifieke standplaatsen.

Naast het voorkomen van algemene soorten (bijlage 1) waarvoor op grond van de Flora- en faunawet een zorgplicht bestaat, is er ook een aantal beschermde soorten waargenomen, dan wel op termijn te verwachten, zoals Rietorchis (bijlage 2), de Rugstreeppad, Ringslang en Gewone dwergvleermuis (bijlage 3 soort). Bij ruimtelijke ingrepen waarbij bovengenoemde bijlage 3 soorten (Rugstreeppad en Gewone Dwergvleermuis) in het geding zijn, dient een ontheffing FF-wet moet worden aangevraagd. Voor bijlage 2 soorten is dit niet nodig, mits men werkt conform de Gedragscode FFwet van Amsterdam (18 september 2009). Voor vogels geldt bescherming gedurende het broedseizoen.

De Rugstreeppad en Ringslang zijn tijdens de veldbezoeken niet waargenomen (overigens is in de op 29 december 2009 door het Ministerie van LNV verleende ontheffing de Ringslang reeds opgenomen). Het vleermuisonderzoek op het terrein van het Science Park Amsterdam wijst uit dat alleen in deelgebied 1

het voorkomen van vleermuizen is vastgesteld. Hier is rond Anna's hoeve de Gewone dwergvleermuis aangetroffen. Dit gebied vormt echter geen essentiële foerageerroute voor de soort en vaste rust en/of verblijfplaatsen zijn evenmin aangetroffen.

Conclusie

In de toekomstige ontwikkeling van het plangebied Science Park Amsterdam zal rekening gehouden moeten worden met de aanwezigheid van soorten beschermd onder de Flora- en faunawet.

Voor de Rugstreeppad is geen ontheffing verleend ex artikel 75 Flora- en Faunawet. Om problemen met deze soort tijdens de uitvoering van werkzaamheden te voorkomen dient het plangebied gevrijwaard te blijven van deze soort. Om dit te bewerkstelligen dient dat deel van het plangebied waar ondiepe plassen voorkomen en waar (in de buurt) later grondverzet plaats zal vinden tijdig (voor 1 maart) geëgaliseerd te worden. Indien het plangebied gedurende het bouwrijp maken geschikt wordt voor rugstreeppadden door het ontstaan van ondiepe plassen, dan dient dit deel voorafgaand aan bouwactiviteiten afgeschermd te worden, bijvoorbeeld middels een amfibieënscherm. Tevens moet worden voorkomen dat er grondhopen achterblijven waar de rugstreeppadden mogelijk in kunnen overwinteren. Zwerfmateriaal zoals houtplaten en stukken zeil vormen ook geschikte objecten voor de rugstreeppad om hier onder een verblijfplaats te vinden, geadviseerd wordt dus om het terrein zo kaal mogelijk te houden.

Daarnaast zijn er potentiële jaarrond beschermde nesten voor soorten als Ransuil en Boomvalk in het plangebied aanwezig in de vorm van kraaiennesten. Alvorens bomen te kappen waar nesten in aanwezig zijn dient bekend te zijn of deze nesten in gebruik genomen zijn door soorten waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn. Door in het broedseizoen voorafgaand aan de werkzaamheden nesten te inventariseren, in de voor de soorten gunstige inventarisatieperioden, kan dit worden vastgesteld. Indien jaarrond beschermde nesten worden aangetroffen, zal een ontheffing ex art. 75 Flora- en faunawet aangevraagd moeten worden. Dit vereist wel een ecologische onderbouwing middels een omgevingsscan. Voornoemde te nemen maatregelen staan tevens vermeld in de gedragscode Flora- en faunawet van de gemeente Amsterdam. Door aan de hand van deze gedragscode werk in te plannen en uit te voeren, kan schade op flora- en fauna voorkomen worden en wordt zo voldaan aan de zorgplicht vanuit de Flora- en faunawet.

De aanwezige natuurwaarden op het terrein van Science Park Amsterdam bevinden zich in een overgangsfase van een ontwikkeling van open gebied naar bebouwd gebied ingebed in natuurlijke randen. De natuurlijke randen op het terrein van Science Park Amsterdam, welke onderscheiden zijn in verschillende typen ecologische verbindingen, zijn nog volop in ontwikkeling. De daaraan gekoppelde doelsoorten zijn dan ook (nog) in beperkte mate aanwezig op het terrein van Science Park Amsterdam.

14.3 Hoofdgroenstructuur: TAC advies

14.3.1 Toetsingskader

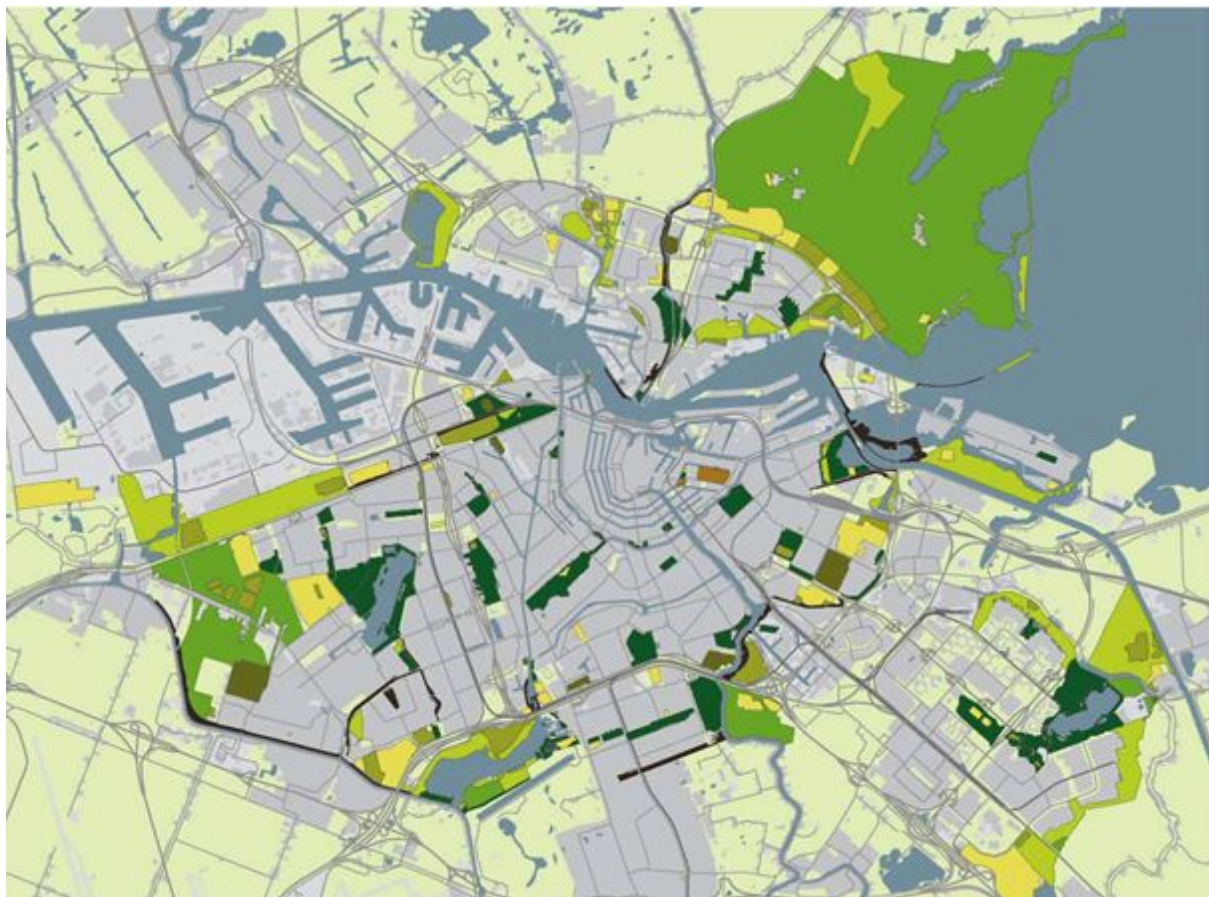
Structuurvisie

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de structuurvisie is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. Het groen in en om de stad draagt immers in hoge mate bij aan de kwaliteit van de Amsterdamse woon- en werkomgeving. Het is één van de redenen waarom Amsterdam populair is als vestigingsplaats.

De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (tac) ingesteld. De tac toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht.

Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen, per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.



Afbeelding HoofdgroenstructuurAmsterdam- groentypen

Op de kaart zijn de ligging en begrenzing van de groentypen aangegeven.

De verschillende groentypen zijn: curiosa, corridor, ruigtegebied of struinnatuur, stadsrandpolder, stadspark, begraafplaats, volkstuintuin of schoolwerktuin en sportpark. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.

De zuidoostpunt van bestemmingsplan Science Park Amsterdam betreft het groentype 'ruigtegebied'. De ringdijk langs de noordzijde van het plangebied is in de Structuurvisie getypeerd als 'corridor'. Verder is in de Structuurvisie een gedeelte van het Voorland Park aan de Hoofdgroenstructuur toegevoegd, namelijk het gedeelte dat na de realisatie van de infrastructurele afrit richting Science Park Amsterdam gehandhaafd blijft als park. De Structuurvisie heeft het groentype van deze locatie gekarakteriseerd als 'stadspark'. Direct ten zuiden van de spoorlijn is, in overeenstemming met het vorige bestemmingsplan, een klein deel van de gronden bestemd voor 'Recreatie', dat wil zeggen voor volkstuinten. Dit deel van de hoofdgroenstructuur is getypeerd als 'Volkstuinpark'.

Ingevolge de structuurvisie luidt de beleidsintentie voor het groentype 'ruigtegebied': ruigtegebieden mogen niet opgevuld raken met andere functies of met andersoortige groenfuncties zoals volkstuinparken, sportparken, parken en dergelijke. Intensieve recreatievormen en recreatie die niet primair op de natuur is gericht, zijn niet toegestaan. Wel zijn kleinschalige evenementen zoals een informatiemarkt toegestaan. In de entreezone zijn informatieborden, banken, prullenbakken en fietsenrekken inpasbaar, en eventueel een klein informatiecentrum en een beheerdersonderkomen. In het achterland zijn hoogstens onverharde of half verharde wandelpaden en op natuurbeleving gerichte voorzieningen als een vogeluitkijktent inpasbaar. Dit groentype heeft in het bestemmingsplan de bestemming 'Natuur' gekregen: waardoor de gronden zijn bestemd voor behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden en ecologische verbindingzones, groen, parken en voet- en fietspaden.

Ingevolge de structuurvisie luidt de beleidsintentie voor het groentype 'corridor': de groene route is aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers, geeft een goed zicht op de ecologische verbindingroute. De ecologische verbindingzone wordt optimaal ingericht voor de betreffende doelsoorten, is niet of nauwelijks toegankelijk, maar wel goed zichtbaar. Dit groentype heeft in het bestemmingsplan eveneens de bestemming 'Natuur' gekregen.

De beleidsintentie voor het groentype 'stadspark' luidt: hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruikersintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop gericht zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende planten en dieren herbergt. Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing. Het cultuurhistorische karakter moet in stand blijven. Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park zijn toegestaan. Dit groentype valt in het bestemmingsplan binnen de bestemming 'Groen'.

De volkstuinten zijn bestemd overeenkomstig de bestemming in het vigerende bestemmingsplan: dit is in overeenstemming met het toetsingskader zoals geformuleerd voor het groentype "Volkstuinpark".

14.3.2 TAC advies

Op 14 februari 2011 heeft de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) advies uitgebracht over het concept-ontwerpbestemmingsplan Science Park Amsterdam. Het advies is als Bijlage 15 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Het TAC-advies luidt samengevat als volgt:

"De door u verstrekte informatie ('Conceptontwerp bestemmingsplan Science Park Amsterdam' en de begeleidende mail van 1 november 2010) geeft de TAC aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen. De plannen met betrekking tot het Science Park Amsterdam beogen een ontwikkeling in gang te zetten die moet resulteren in een internationaal vooraanstaande locatie voor hoogwaardig onderwijs, onderzoek en ondernemen. Het streefdoel met betrekking tot de ruimtelijke inrichting van

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

het plangebied is een nieuw, groen stedelijk park. Een deel van het Science Park Amsterdam maakt deel uit van de Hoofdgroenstructuur.

De TAC acht het voor het toekomstige functioneren van het Science Park Amsterdam van groot belang dat er een totaalvisie wordt opgesteld waarin niet alleen aandacht wordt besteed aan de ondersteunende functie van natuur en landschap in het gedeelte van het Park dat tot de Hoofdgroenstructuur behoort, maar ook aan de uitstraling die dit gedeelte kan hebben naar de overige delen van het te realiseren groene stedelijke park. De TAC denkt daarbij vooral aan de functie van het groen en het landschap als recreatieve uitlooproutes voor de gebruikers van het Science Park Amsterdam. Dat vraagt om bijzondere aandacht voor de inrichting, de ontsluiting en het gebruik van de verschillende delen van het nog te realiseren stedelijke park.

Naar de mening van de TAC dienen in ieder geval de volgende elementen in het Conceptontwerp bestemmingsplan betrokken te worden in de wenselijk geachte totaalvisie op de functie die natuur en landschap kunnen hebben voor de versterking van de internationale concurrentiepositie van het Science Park Amsterdam. Als eerste denkt de TAC daarbij aan de inrichting en de ontsluiting van het tot de Hoofdgroenstructuur behorende Park Voorland. Welke mogelijkheden liggen daar om de identiteit en de aantrekkelijkheid van het Science Park Amsterdam te vergroten en op welke wijze wordt daarvan gebruik gemaakt? Daarnaast zijn van belang de lange zichtlijnen in de zogenaamde poldercorridors, die terugverwijzen naar de landschappelijke voorgeschiedenis van het gebied. Verder dient geëxpliciteerd te worden welke functie de identiteit van de drie omringende dijken (Oosterringdijk, spoordijk en dijklichaam A10) kan hebben bij de accentuering van de landschappelijke eigenheid van het plangebied. Ook de oorspronkelijke verkavelingsstructuur van het natte weiland ten oosten van de Anna Hoeve kan daarbij betrokken worden.

Als laatste wijst de TAC op het belang van een beplantingsplan. De rijke uitstraling dankten de Noord-Hollandse droogmakerijen eertijds vooral aan een weldoordachte en fors uitgevoerde beplanting. Naar de mening van de TAC kan de verbinding tussen het groene stedelijke park rond het technologie- en wetenschapscentrum en de meer natuurlijk en landschappelijk geprofileerde randen het beste worden gelegd door een helder gestructureerde boombeplanting. Aanvullende beplanting kan dan het verschil in karakter en gebruik van de onderscheiden onderdelen van het plangebied nader accentueren.

Tot slot attendeert de TAC erop dat in paragraaf 3.4.1 weliswaar wordt vermeld dat een deel van het Park in de Hoofdgroenstructuur is gelegen, maar dat daar niet wordt aangegeven welke locaties dit betreft. Ook wordt niet gespecificeerd om welke groentypen het hierbij gaat en welke beleidsuitgangspunten daarvoor gelden. Verder wijst de TAC erop dat bestemmingen die niet verenigbaar zijn met het instrumentarium van de Hoofdgroenstructuur niet inpasbaar zijn."

14.3.3 Verwerking in dit bestemmingsplan

In deze paragraaf wordt ingegaan op de aandachtspunten voor het bestemmingsplan die in het advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur naar voren zijn gebracht.

- Totaalvisie natuur en landschap

In 2002 heeft de gemeenteraad voor het gebied het bestemmingsplan 'Wetenschap en Technologie Centrum Watergraafsmeer' vastgesteld, dat in 2004 onherroepelijk is geworden. Dit bestemmingsplan wordt nu geactualiseerd. Aan het vigerende bestemmingsplan lag een Stedenbouwkundig Programma van Eisen ten grondslag, waarvan de aspecten natuur en landschap nadrukkelijk onderdeel uitmaakten.

In 2003 is een aanvullend plan opgesteld: het Masterplan. Hierin vormden besluiten uit het SPvE over de ontsluiting van het Science Park Amsterdam, het programma, de grondexploitatie, de ecologie en de

waterhuishouding het uitgangspunt. In dit Masterplan is extra aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van de gebouwen en de waterhuishoudkundige en ecologische ingrepen.

Het Masterplan uit 2003 vormt het belangrijkste planproduct voor de verdere ontwikkeling van Science Park Amsterdam. Op basis van dit Masterplan zijn stedenbouwkundige deelaspecten voor de verschillende bouwvelden gemaakt, die in dit bestemmingsplan juridisch -planologisch worden gefaciliteerd (zie ook hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan).

- Inrichting en ontsluiting Park Voorland

Het Voorlandpark wordt momenteel (in overleg met een klankbordgroep van bewoners) aangepast aan de nieuwe situatie. Het doorzetten en toepassen van ecologische verbindingen is hierbij een wenselijk inrichtingsmiddel, verder is het uitgangspunt het handhaven van bestaande beplantingen en daarnaast het toepassen van nieuwe beplantingselementen om de weg af te schermen van het park. Tenslotte wordt gebruik gemaakt van de bestaande ruimtelijke opbouw van het park als uitgangspunt voor de herinrichting.

- Zichtlijnen in de poldercorridors/ identiteit omringende dijken

Science Park Amsterdam wordt een nieuw, stedelijk landschap waar bebouwing, landschap en openbare ruimte zijn verweven. De basisstructuur bestaat uit vijf bouwstroken die in oost-west richting lopen, parallel aan de oorspronkelijke polderstructuur. Deze vijf bouwstroken zijn onderverdeeld in totaal 19 bouwvelden. Een aantal van deze bouwvelden is al ontwikkeld op basis van het vigerende bestemmingsplan dan wel verleende vrijstellingen op basis van artikel 19 WRO (oud).

De bouwstroken worden gescheiden door zogenaamde poldercorridors. Deze geven de oorspronkelijke landschappelijke oriëntatie en lange zichtlijnen aan het gebied terug. De poldercorridors dienen in principe onbebouwd te blijven en hebben daarom ook een passende regeling in het bestemmingsplan gekregen (bestemming Verkeer-3).

Science Park Amsterdam wordt gekenmerkt door de omringende dijken. De Oosterringdijk is de zeventiende eeuwse begrenzing van de polder en daarmee een interessant cultuurhistorisch en ecologisch element, waarvan in de vormgeving gebruik wordt gemaakt. Ook de dijken waarop de A10 en het spoor liggen vormen opvallende ruimtelijke en ecologische elementen rond het plangebied, waar bij de vormgeving en inrichting op wordt ingespeeld.

De dijk heeft in het bestemmingsplan de bestemming "Natuur" gekregen.

- Beplantingsplan

Als uitwerking van het Masterplan is het handboek 'Bouwstenen voor de openbare ruimte' opgesteld. Dit document is in maart 2010 door de drie grondeigenaren (gemeente Amsterdam, NWO en UvA) vastgesteld als kader voor de uitwerking van de deelgebieden.

Het handboek definieert de inrichtingsmiddelen voor de openbare ruimte van Science Park Amsterdam. Ten aanzien van beplanting is een voorstel opgenomen voor toe te passen soorten in de poldercorridors en op de bouwvelden. De cultuurhistorisch belangrijke landschappelijke lijnen zoals de Kruislaan en de Oosterringdijk zijn niet als zodanig in beplanting getypeerd, maar wel als zelfstandige elementen gedefinieerd.

- Specificeren locaties Hoofdgroenstructuur

In afwachting van het Tac-advies was dit onderdeel van de toelichting nog niet uitgewerkt ten tijde van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro. Hier is nu nadere invulling aan gegeven. In onderstaande afbeelding is weergegeven welke delen van het plangebied Science Park Amsterdam tot de hoofdgroenstructuur behoren.



Afbeelding Hoofdgroenstructuur-uitsnede plangebied

- Instrumentarium van hoofdgroenstructuur

De bestemmingen Natuur, Groen en Recreatie die respectievelijk zijn opgenomen voor het groentype Ruigtegebied/Corridor, het groentype Stadspark en Volkstuinpark zijn verenigbaar met het instrumentarium van de Hoofdgroenstructuur:

Het groentype Ruigtegebied/ Corridor heeft in het bestemmingsplan de bestemming 'Natuur' gekregen: waardoor de gronden zijn bestemd voor behoud, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden en ecologische verbindingzones, groen, parken en voet- en fietspaden. Hierbij zijn slechts bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan, die passen bij deze natuurbestemming; parkeren is uitgesloten.

Het stukje Voorlandpark dat binnen het type Stadspark valt, heeft de bestemming Groen gekregen: de gronden zijn daardoor bestemd voor plantsoenen, parken, groenvoorzieningen en fiets- en voetpaden en de daarbij behorende voorzieningen ten dienste van de groenbestemming. Er is slechts een bebouwingspercentage van maximaal 5% toegestaan en gebruik voor parkeren is uitgesloten: geheel in overeenstemming met het toetsingskader uit de Structuurvisie voor dit groentype.

De volkstuinen zijn bestemd overeenkomstig de bestemming in het vigerende bestemmingsplan: dit is in overeenstemming met het toetsingskader zoals geformuleerd voor het groentype "Volkstuinpark".

14.4 Conclusie

Op basis van de onderzoeken kan worden geconcludeerd dat er op het gebied van flora en fauna geen belemmeringen zijn voor uitvoering van het bestemmingsplan.

Verder kan worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan het door de TAC uitgebrachte advies met betrekking tot de hoofdgroenstructuur.

Hoofdstuk 15 Overige milieuaspecten

Het bestemmingsplan staat op bepaalde plaatsen bouwhoogten tot 72 meter. Zoals hiervoor aangegeven (paragraaf 3.4.4) is er vanwege deze toegestane bouwhoogte een hoogbouw effectrapportage opgesteld voor Science Park Amsterdam. In het kader van deze HER is onder andere een bezonningsstudie uitgevoerd. Ter voorkoming van windhinder worden er in de regels van het bestemmingsplan nadere eisen opgenomen.

15.1 Bezonning

Voor bezonning geldt geen wettelijk vastgestelde norm. Om te bepalen of er te veel schaduw op een woning valt, wordt soms de zogenaamde TNO-norm gehanteerd. Er bestaat een 'lichte' en 'strengere' TNO-norm:

- de 'lichte' TNO-norm wordt voor voldoende bezonning in de woonkamer gehanteerd: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.
- de 'strengere' TNO-norm wordt voor een goede bezonning in de woonkamer aangehouden: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

De bezonningssituatie is na realisatie van de torens van 72 meter hoogte door middel van een computersimulatie verkend. De simulaties zijn verricht per seizoen op 21 maart en 21 september, 21 juni en 21 december. Bij de beoordeling van de bezonningseffecten van bouwplannen in Nederland zijn de meetmomenten op 21 maart en 21 september maatgevend. De situatie op 21 december is louter indicatief, de zon staat in deze donkere maand zo laag boven de horizon dat aan de bezonning geen eisen gesteld kunnen worden. Voor 21 juni is dit uitgebreid met 19:00 uur, om de gevolgen voor de zomeravonden. In de simulaties is rekening gehouden met zomer- en wintertijd.

In maart en september werpt de toren van bouwveld 2A een schaduw over de Valentijnkade. Voor dit bouwveld is inmiddels een bouwvergunning verleend. In de ochtend ligt de schaduw over de Ringvaart. Tussen 9:00 en 16:00 uur passeert de schaduw van de woontorens langs de Ringvaart de Valentijnkade en zal soms de onderste laag van de woningbouw raken.

De Anna Hoeve ondervindt op 21 maart tussen 9.30 en 11.30 schaduw van de hoogbouw op bouwveld 13. Tussen 16.00 tot 16.30 is er schaduw op het terras van de hoogbouw op het spoorkavel, bouwveld 9. Een maand later ligt het terras omstreeks 11 uur in de schaduw en is er in de middag geen schaduw meer. Vanaf 21 augustus is er weer schaduw op het terras tussen 10.30 en 11.00 van bouwveld 13, en in de middag is er geen schaduw.

In juni blijven de woningen aan de Valentijnkade en het terrein van de Anna Hoeve gevrijwaard van schaduw van de torens. Zelfs om 19.00 ligt het terrein om de Anna Hoeve in de zon.

15.2 Windhinder

Zoals aangegeven staat het bestemmingsplan op bepaalde plaatsen bouwhoogten tot 72 meter toe. Voor deze bouwplannen is in de regels een mogelijkheid opgenomen voor het college van b en w om nadere eisen aan het gebouw te stellen om een redelijk windklimaat te garanderen. Er is bepaald dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 45 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dat kader kunnen burgemeester en wethouders tevens van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek aan hen te overleggen.

Hoofdstuk 16 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid van het Luchthavenindelingsbesluit zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in de bijlage aangegeven maximale waarden.

De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: - 4.00 m N.A.P. Dit betekent dat van de op de kaart aangegeven hoogtes nog vier meter moet worden afgetrokken om te komen tot de maximaal toelaatbare hoogtes ten opzichte van N.A.P.

Het gehele projectgebied Science Park Amsterdam ligt binnen het beperkingengebied voor hoogte rond Schiphol (aangegeven op bijlage 4 van het LIB) van 150 m. Voor het gehele projectgebied Science Park Amsterdam geldt een hoogtebeperking van 146 meter, gemeten vanaf referentieniveau Schiphol. De maximaal toegestane bouwhoogtes zoals deze overeenkomstig voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, blijven hier ruim onder.

Hoofdstuk 17 Cultuurhistorie en archeologie

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

17.1 Toetsingskader

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a.1 van de Monumentenwet 1988). Met dit artikel heeft de wetgever het bestemmingsplan als het instrument bij uitstek aangewezen voor de bescherming van archeologische waarden. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een aanlegvergunning als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld. Ook kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een aanlegvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van B&W in voldoende mate is vastgesteld.

Verder kan in het belang van de archeologische monumentenzorg worden bepaald dat de aanvrager van een reguliere omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet een rapport dient over te leggen als bedoeld in artikel 39, tweede lid en kan worden bepaald dat aan een reguliere omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet voorschriften kunnen worden verbonden als bedoeld in artikel 39, derde lid, van de Monumentenwet 1988. Ook aan een aanlegvergunning en ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de archeologische monumentenzorg.

Cultuurnota 2005-2008

De provincie Noord-Holland heeft diverse maatregelen getroffen voor de inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordening. Culturele planologie en cultureel behoud behoren tot de vier kerntaken die de provincie in de cultuurnota 2005-2008 heeft geformuleerd. Hiermee sluit de provincie aan op de Nota Belvédère van het Rijk.

De provincie betreft nadrukkelijk culturele waarden, waaronder archeologische waarden, bij de inrichting van de ruimtelijke en stedelijke vernieuwing. Hiertoe zijn gebieden, die naar verwachting archeologisch

waardevol zijn, aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden op de Cultuurhistorische Waardenkaart Provincie Noord-Holland (CHW). De Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland (CHW-kaart) geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en bovenlokale cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. De waardenstellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

Een deel van deze waarden is beschermd op basis van de Monumentenwet 1988 of op basis van de monumentenverordening. De CHW-kaart wordt regelmatig geactualiseerd, bijvoorbeeld door het opnemen van recent ontdekte en gewaardeerde archeologische terreinen of door het van de kaart verwijderen van een van de monumentenlijst afgevoerd pand.

De waardenstellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

Archeologie Amsterdam

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

Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat zowel bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan als bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardenstelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid. Bij de formulering van het beleid staat altijd de balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces centraal.

De vrijstellingsdrempels zijn gebaseerd op een combinatie van de archeologische verwachting, de oppervlakte van het te ontwikkelen terrein en de diepte van de bodemingreep. Hoe hoger de archeologische verwachting, des te kleiner een gebied is dat een vergunning vereist. Binnen de gemeente Amsterdam komen in totaal 13 beleidsvarianten voor. Voor alle beleidsvarianten geldt dat alleen van het dieptecriterium kan worden afgeweken als exacte gegevens over de bodemopbouw of de aanwezige verstoringen bekend zijn.

Voor de inpassing van archeologisch onderzoek in het proces van de ruimtelijke planvorming bestaat een standaard pakket maatregelen waarvan de kwaliteitsnormen door het ministerie van OCW zijn opgesteld (KNA: Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie). De maatregelen gaan uit van een gefaseerde aanpak zodat per plangebied een op maat gesneden programma kan worden opgesteld. Al naar gelang de locatie, de aard van de bodemingreep en de archeologische verwachting wordt een op maat gesneden programma opgesteld. Er is sprake van een gefaseerde aanpak waarbij een onderscheid gemaakt wordt in het Bureauonderzoek (BO), eventueel gevolgd door het Inventariserend Veldonderzoek (IVO) en de Archeologische Opgraving (AO) of een Archeologische Begeleiding (AB). Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied verloren gaan zonder een archeologische opgraving.

De wijze waarop het archeologisch bureauonderzoek wordt verwoord is afhankelijk van het stadium van de ruimtelijke ontwikkeling. Indien een BO in het kader van een bestemmingsplan wordt geformuleerd, dan is hieraan een archeologische beleidskaart gekoppeld met daarop de bovengenoemde vrijstellingsdrempels. Deze beleidskaart wordt een op een overgenomen op de plankaart van het

bestemmingsplan en fungeert als instrument om een eerste afweging voor verder archeologisch onderzoek te maken.

Een bureauonderzoek dat in het kader van een vergunningaanvraag wordt opgesteld (doorgaans in het in het daaropvolgende stadium) behelst een gedetailleerd en perceelsgericht onderzoek. Een dergelijk BO resulteert in een selectiebesluit waarbij de toekomstige bouwplannen en het effect daarvan op het aanwezige bodemarchief zijn geïntegreerd.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht. Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten BMA per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

17.2 Resultaten onderzoeken

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Stadsdeel Oost een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplangebied Sciencepark. (Zie Bijlage 5 'Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Sciencepark, Stadsdeel Oost BO 10-040 Amsterdam 2010).

Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied, dat is gelegen in de Watergraafsmeer Polder, in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. Conform de Monumentenwet zijn gemeenten verplicht beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch topografische ontwikkeling van de Watergraafsmeer Polder. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied.

De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, die de beleidsregels en maatregelen specificiert voor de vereiste archeologische monumentenzorg. De hieruit voortvloeiende regels zijn opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

De beleidskaart maakt onderscheid tussen een zone met een hoge archeologische verwachting, een zone met een lage archeologische verwachting en een zone zonder verwachting. Elke van deze zones kent een specifieke normering voor het vaststellen of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling. Een specificatie van de vertaling van deze beleidsregels is te vinden op de plankaart met een vertaling in de regels. Zowel de zone met een hoge als die met een lage verwachting krijgen een eigen bestemming, respectievelijk Waarde - Archeologie 1 en Waarde - Archeologie 2.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

17.3 Conclusie

monumenten

Binnen Science Park Amsterdam zijn geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen.

Wel bevindt zich binnen het plangebied het gemeentelijke monument De Anna-hoeve:

De Watergraafsmeer is in 1629 drooggelegd en werd eind zeventiende, begin achttiende eeuw een aantrekkelijke woonplek voor rentenierende Amsterdammers, die er hofsteden lieten bouwen. Het gemeentelijke monument de Anna-hoeve herinnert daar nog aan. Deze voormalige boerderij is in einde van de negentiende eeuw op de plek van één van de oorspronkelijke hofsteden gebouwd. Anna Hoeve en haar landschappelijke setting worden als een belangrijke historische schakel in de Watergraafsmeer gezien. Met ruime profielen, de groene zoom en het integreren van boerderij en erf in de centrale ruimte blijft de landschappelijke karakteristiek van de polder Watergraafsmeer een belangrijk element in het plangebied. Anna Hoeve vormt een markant gebouwencomplex in het hart van Science Park. De voormalige boerderij met bijgebouwen krijgt een nieuwe (horeca) functie in Science Park. Daarvoor wordt het mogelijk gemaakt om het gebouwencomplex van de boerderij uit te breiden. Deze uitbreiding moet de ruimtelijke en monumentale kwaliteit van het bestaande boerderijcomplex versterken.

archeologische verwachtingenzones

In het plangebied zijn twee typen archeologische verwachtingenzones waarvoor specifieke regels gelden.

Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

18.1 Algemeen

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

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

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

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

18.2 Planvorm

Er wordt nadrukkelijk beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling vast te leggen. Het bestemmingsplan Science Park Amsterdam is dan ook een relatief globaal plan. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

18.3 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

De plankaart is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes/volumes staan aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een juridisch bindend karakter.

Als ondergrond is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de analoge

plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven.

Dit bestemmingsplan is gericht op beheer en ontwikkeling van het gebied.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

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

Artikel 3 Bedrijf

Dit artikel legt het bestaande gebruik en gebouw aan de Oosterringdijk vast. Het betreft een botenopslag met nevenruimten.

Artikel 4 Gemengd

Dit artikel ziet op de universitaire en wetenschappelijke instellingen op het Science Park Amsterdam en geeft regels voor het gebruik en bouwen voor deze gronden. Toegestaan op deze gronden zijn instellingen voor hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek, medische voorzieningen, sportvoorzieningen, bedrijven die toegestaan zijn op basis van de bij de regels behorende bedrijvenlijst, kantoren, centrumvoorzieningen (detailhandel, horeca III, horeca IV, congresfaciliteiten en maatschappelijke dienstverlening), nutsvoorzieningen en al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen, de

daarbij behorende ateliers, bergingen, kassen en andere nevenruimten, tuinen en erven, groenvoorzieningen, water, openbare ruimte en voet- en fietspaden. Ook het hotel is in deze bestemming opgenomen.

Aan de te realiseren bebouwing en functies zijn maxima gesteld. Het maximale bruto vloeroppervlak voor de universitaire en wetenschappelijke instellingen, kantoren en bedrijven mag maximaal 405.000 m² bedragen. Daarbinnen bedraagt het maximale bvo voor zelfstandige kantoren 160.000 m². De genoemde oppervlakten zijn inclusief reeds bestaande oppervlakten.

Ook het toegestane maximale bvo aan centrumvoorzieningen is gemaximaliseerd en bedraagt 14.500 m². Ten opzichte van het vigerende plan is dit een uitbreiding van 2.500 m². Daarbinnen geldt een maximum bvo van 500 m² voor detailhandel.

Voor de bestemming 'Gemengd' geldt een minimale bouwhoogte van 16 m en een maximale bouwhoogte van 26 m. De minimale bouwhoogte geldt niet voor reeds bestaande, lagere bebouwing. Op enkele plekken zijn hoogbouwaccenten toegestaan tot 72 m. De totale maximale bruto vloeroppervlakte mag daarbij niet toenemen. Indien gekozen wordt voor een hoogbouwaccent geldt daarbij een minimale bouwhoogte van 45 m en een maximale van 72 m. Op de plankaart staat aangegeven in welke bouwvelden hoogbouwaccenten zijn toegestaan, en zo ja, hoeveel. Als er een hoogbouwaccent wordt gerealiseerd mag het maximale bebouwingsoppervlak van het accent niet meer dan 850 m² bedragen, in verband met de gewenste slankheid van deze accenten. Voor bouwveld 7 en bouwveld 17 is een uitzondering mogelijk met betrekking tot het maximale bebouwingsoppervlak: hier is een hoogteaccent van ten hoogste 1.100 m² toegestaan (zie hoofdstuk 1 van de HER).

In de regels is een uitzondering gemaakt voor het gemeentelijke monument Anna Hoeve (zie aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-3'): ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-3' zijn gronden uitsluitend voor horeca III en IV bestemd. Verder mogen uitsluitend het bestaande gebouw en bijgebouwen van gemeentelijk monument 'Anna Hoeve' tot de bestaande bouwhoogte en bestaande oppervlakte worden gebouwd. Met een binnenplanse ontheffing kunnen onder voorwaarden gebouwen bij het bestaande monument worden bijgebouwd. De bestaande oppervlakte van gebouwen mag namelijk met maximaal 500 m² worden uitgebreid, de maximale bouwhoogte bedraagt 12 m, en bovendien mag de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende ruimtelijke structuur en stedenbouwkundige kwaliteit niet worden aangetast.

In principe geldt voor de bestemming Gemengd een bebouwingspercentage van 100%. Wel mag - voor zover de bestemming Gemengd grenst aan de bestemming Verkeer-3 - van de strook gelegen binnen de eerste 7,5 m van de bestemmingsvlak- of bouwvlakgrens voor maximaal 50 % bebouwd worden, zodat verspringende voorgevelrooilijnen ontstaan.

Artikel 5 Groen

Dit artikel ziet op het Voorlandpark en een aantal groenstroken. Naast groenvoorzieningen is tevens water toegestaan en kunnen fiets- en voetpaden worden aangelegd. Voor de permanente bloemenkiosk is een functieaanduiding 'detailhandel' opgenomen, met een bebouwingsregeling die aansluit op de vergunde situatie.

Artikel 6 Maatschappelijk

De bestemming 'Maatschappelijk' is opgenomen ten behoeve van de Stichting Centrale Dierenambulance Amsterdam die op deze locatie is gevestigd. De bebouwingsregeling die is opgenomen komt overeen met de door Stadsdeel Oost bestemde en vergunde situatie ten tijde van de vestiging van de stichting.

Artikel 7 Natuur

Het gaat hier om een zone die in het voorgaande bestemmingsplan een bestemming 'Groen en Water-ecologische zone' had. Deze gronden maken deel uit van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur, vandaar dat een bestemming 'Natuur' op zijn plaats is. Overeenkomstig de groenbestemming is water toegestaan en kunnen fiets- en voetpaden en recreatieve voorzieningen worden gerealiseerd.

Artikel 8 Recreatie

Deze gronden zien op een deel van het volkstuinencomplex 'Nieuwe Levenskracht' dat binnen het plangebied valt. Het betreft 3 tuinen. Deze worden zodanig bestemd dat de bestaande toestand gehandhaafd kan blijven. Reden om de tuinen bij het bestemmingsplan te betrekken is dat het, afhankelijk van het ontwerp van de nieuwe weg langs de A10 nodig kan zijn voet- en fietspaden aan te leggen.

Artikel 9 Sport

Dit artikel maakt het mogelijk de bestaande inrichting en bebouwing van sportpark Voorlandpark te behouden, of om langs de nieuw aan te leggen weg (afhankelijk van het ontwerp daarvan) voet- en fietspaden aan te leggen.

Artikel 10 Verkeer - 1

Deze bestemming heeft betrekking op de belangrijkste bestaande wegen in het plangebied. Het gaat om de Kruislaan, de Carolina MacGillavrylaan, een deel van de Molukkenstraat en een deel van de verbindingsweg parallel aan de A10. Binnen deze bestemming vallen ook alle bij de wegen behorende elementen als bermen, groenbestemmingen en water (sloten).

Artikel 11 Verkeer - 2

De bestaande spoorwegen en het spoorwegemplacement worden in dit artikel geregeld. Het bestaande gebruik is opgenomen in de regels. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals masten voor bovenleidingen en verlichting kunnen worden gebouwd.

Artikel 12 Verkeer - 3

De gronden die bestemd zijn voor fiets- en voetpaden, pleinen, verblijfsruimten en hebben de bestemming "Verkeer 3" gekregen. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan.

Artikel 13 Water

Onder deze bestemming valt het grootste wateroppervlak in het plangebied. Het water langs de A10 heeft een belangrijke waterbergende functie en wordt daarom uitsluitend voor water bestemd. Bijbehorende voorzieningen zoals oevers en dergelijke zijn eveneens in deze bestemming opgenomen. Ligplaatsen voor woonboten zijn in het bestemmingsplan niet toegestaan, dit is overigens geregeld in artikel 22.

Artikel 14 Wonen - 1

Deze bestemming ziet op de reeds bestaande veelal vrijstaande woningen in het noordoosten van het plangebied. De bestaande bebouwing en woonfunctie wordt daarmee vastgelegd.

Artikel 15 Wonen - 2

Dit artikel regelt de woonbebouwing die voortkomt uit het Masterplan. In een groot aantal gevallen gaat het hierbij om het 'verankeren' van de verleende artikel 19 WRO-vrijstellingen. Behalve woningen is ook maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Daarbij kan gedacht worden aan kinderopvang en dergelijke.

Ook is in de regels bepaald dat waar dat op de plankaart staat aangegeven de bebouwing aan de zijde van het spoorwegemplacement een dove gevel moet hebben, zodat dat de van het emplacement afkomstige geluidhinder niet tot de woningen doordringt en het spoorwegemplacement anderzijds geen beperkingen ondervindt van de woningen.

Artikel 16 Leiding-Gas

In het gebied loopt een gasleiding. In dit artikel wordt de bescherming van de gasleiding tegen bebouwing en gebruik die de gasleiding kan schaden geregeld. Er geldt een bouwverbod, waarvan uitsluitend na advies van de beheerders van de gasleiding een omgevingsvergunning voor het afwijken van de bouwregels kan worden verleend.

Artikel 17 Waarde - Archeologie 1 en Artikel 18 Waarde - Archeologie 2

In het gehele plangebied is mogelijk sprake is van archeologische waarden. Daarom is een dubbelbestemming opgenomen met daarin een regeling ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voor enerzijds het bouwen en anderzijds het roeren van grond zonder dat sprake is van bouwen. Dit laatste in de vorm van een vergunningsstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of van werkzaamheden. Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemmingen. Zij gaat vóór de onderliggende bestemming, wat betekent dat de bepalingen van de bestemming uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de dubbelbestemming. Dit artikel vloeit voort uit de verplichting die de in 2007 in werking getreden Wet op de Archeologische Monumentenzorg oplegt ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. Dit stelsel beoogt te voorkomen dat de te beschermen archeologische waarden teloor gaan. Conserveren in de bodem staat hierbij voorop, maar ook het doen van opgravingen is een mogelijkheid om archeologische waarden zeker te stellen. Het College van burgemeester en wethouders verleent de vereiste omgevingsvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de omgevingsvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond.

Het verschil in de dubbelbestemming heeft te maken met het verschil in de mogelijke archeologische waarde van de gebieden (zie ook hoofdstuk 17).

Artikel 19 Waterstaat-Waterkering

In het gebied komt een primaire en secundaire waterkering voor. Dit artikel beschermt deze waterkering tegen bebouwing en gebruik die deze waterkering kan beschadigen. Belangrijk is om op te merken dat naast de bepalingen van het bestemmingsplan ook de Keur van het Hoogheemraadschap van toepassing is. Voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden kan op basis van deze Keur een omgevingsvergunning noodzakelijk zijn. Deze eisen zijn niet in dit bestemmingsplan opgenomen, omdat de Keur hier al in voorziet.

Artikel 20 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 21 Algemene bouwregels

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

Artikel 22 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. In dit artikel is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod van artikel 7.10 Wet ruimtelijke ordening een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

Artikel 23 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders met een omgevingsvergunning afwijken van onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden onder meer bepalingen over specifieke doeleinden zoals antennes, liftopbouwen en overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan de in artikel 21 opgenomen mogelijkheden en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een afwijking kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Tevens is in dit artikel de mogelijkheid opgenomen om met een omgevingsvergunning binnen de bestemmingen Gemengd en Wonen-2 op gebouwen kleine windinstallaties te bouwen. Hieraan zijn wel enkele voorwaarden verbonden, namelijk dat:

1. de hoogte van de as maximaal 1/3 bedraagt van de totale gebouwhoogte met een maximum van 8 meter;
2. het bouwwerk geplaatst wordt op een gebouw van ten minste 16 meter;
3. het bouwwerk geplaatst wordt op het dak minimaal op aslengte vanaf de rand van de zichtzijde(n) van het gebouw, of wordt geïntegreerd in het gebouw zelf;
4. de situering van het bouwwerk geen afbreuk doet aan de hoofdlijnen van de stedenbouwkundige opzet en eenheid binnen het plangebied;
5. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de veiligheid, de ecologische- en milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden
6. hierdoor de maximale bouwhoogte van 72 m als bedoeld in artikel 4.2 onder c niet wordt overschreden.

Artikel 24 Algemene wijzigingsregels

Dit artikel maakt het in de eerste plaats mogelijk de Staat van Inrichtingen te wijzigen. Verder kunnen de dubbelbestemmingen Waarde-archeologie-1" en "Waarde-archeologie-2 geheel of gedeeltelijk worden

geschrapt indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn.

Artikel 25 Algemene procedureregels

Bij de toepassing van het stellen van nadere eisen, zoals bedoeld in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, dient aan belanghebbenden de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen te worden geboden. Hiertoe wordt in artikel 24 een procedure voorgeschreven.

Met de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) per 1 oktober 2010 zijn de procedureregels voor zogenaamde binnenplanse ontheffingen van rechtswege vervallen. Voor het afwijken van de bouwregels is de reguliere procedure uit de Wabo van toepassing.

Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid, zoals bedoeld in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, wordt de zogeheten uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals geregeld in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht direct bij wet voorgeschreven.

Artikel 26 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke wettelijke regelingen, die regelingen zijn bedoeld zoals deze luiden op het moment waarop het ontwerpbestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 27 Overgangsrecht

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

Artikel 28 Slotregel

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

Bijlage 1 Staat van Inrichtingen Science Park Amsterdam

In de regels is als bijlage een Staat van inrichtingen opgenomen. In artikel 4 wordt naar deze Staat verwezen.

18.4 Digitaal Raadpleegbaar plan

Het plan is gemaakt met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende voorschriften.

Het bestemmingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen de voorschriften die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker voor particulieren. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papierplan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

Wetgeving

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

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

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

Het voorliggende plan en de GreX

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit de gemeenteraad, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan.

De gronden van het bestemmingsplangebied Science Park Amsterdam zijn deels in eigendom bij de gemeente Amsterdam, Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) en de Universiteit van Amsterdam (UvA).

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

In 2001 hebben de gemeente en NWO een overeenkomst getekend. Op het terrein dat in eigendom is bij NWO worden met deze bestemmingsplanherziening geen extra planologische mogelijkheden geïntroduceerd voor bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Er bestaat daarom geen noodzaak tot een (nieuwe) anterieure overeenkomst.

De gemeente Amsterdam en de Universiteit van Amsterdam hebben een samenwerkingsovereenkomst getekend in 2006, waarin het kostenverhaal is vastgelegd.

De samenwerkingsovereenkomst stelt dat zowel de UvA als de gemeente voornemens zijn het project Science Park Amsterdam te realiseren. De gemeente zal voor zowel gemeentegrond als UvA-grond

marktpartijen werven, met hen in onderhandeling treden en zich inspannen om tot de realisatie van het programma op het Science Park Amsterdam te komen en om de parkeervoorzieningen te realiseren. Ook zal de gemeente voor zowel gemeentegrond als UvA-grond de openbare ruimte en infrastructuur realiseren. De gegenereerde grondopbrengsten worden, na verrekening van de bovenstaande kosten, verdeeld tussen de gemeente (35%) en de UvA (65%) op basis van hun grondpositie. Mochten de opbrengsten ontoereikend zijn om de kosten te dekken dan dient de UvA 65% van de kosten te dekken en de gemeente 35%.

Met deze bestemmingsplanherziening wordt op het grondgebied van UvA voorzien in de mogelijkheid voor een bouwplan ten behoeve van een medische voorziening (binnen het reeds in het vigerende bestemmingsplan toegestane totale maximum m² bvo) en in de uitbreiding van het totale programma met 2.500 m² bvo centrumvoorzieningen. Deze bouwplannen leiden niet tot extra gemeentelijke kosten ten opzichte van de bouwplannen die al mogelijk zijn op basis van het vigerende bestemmingsplan, waarvoor het kostenverhaal reeds is verzekerd door middel van de overeenkomst uit 2006. De kosten zijn dus 'reeds anderszins verzekerd'.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

Conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het concept bestemmingsplan toegestuurd aan de volgende artikel 3.1.1 partners:

1. Burgemeester en Wethouders van Diemen
2. Dagelijks Bestuur stadsdeel Oost
3. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht
4. Inspectie Verkeer en Waterstaat
5. Kamer van Koophandel Amsterdam
6. Ministerie van Defensie voor Noord-Holland en Utrecht (Noord-West)
7. Ministerie van Economische Zaken
8. Ministerie van LNV, Dienst landelijk gebied
9. Provincie Noord-Holland
10. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
11. Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
12. KPN Telecom
13. Milieucentrum Amsterdam
14. Ministerie van Verkeer en Waterstaat Noord-Holland
15. NS Reizigers B.V.
16. NV Nederlandse Gasunie
17. ProRail, regio Randstad Noord
18. Bureau Monumenten & Archeologie
19. Liander
20. Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling
21. Brandweer Amsterdam- Amstelland
22. Vrom-inspectie, regio Noord-West
23. Waternet
24. Stadsregio Amsterdam

De instanties genoemd onder nummer 2, 9 en 11 geven in hun reactie aan geen opmerkingen te hebben. Van de instanties genoemd onder nummer 3, 4, 6 t/m 8, 10, 12 t/m 15, 17 en 20 is geen reactie (of geen afzonderlijke reactie) ontvangen. Van Vrom-Inspectie (nummer 22) is een gecoördineerde rijksreactie ontvangen.

Hieronder zijn de binnengekomen reacties samengevat en voorzien van beantwoording.

1. Burgemeester en Wethouders van Diemen

De gemeente Diemen geeft met betrekking tot het concept bestemmingsplan Science Park Amsterdam het volgende aan.

Ontsluitingsweg A10

Volgens hen ontbreekt in het plan een dwarsprofiel van de nieuwe ontsluitingsweg langs de A10 naar de Middenweg en zij vragen dit alsnog op te nemen. Daarnaast zijn zij benieuwd tot welke aanpassingen de aansluiting van deze weg op de Middenweg leidt.

Het vigerende bestemmingsplan (2003) maakt reeds deze aansluiting op de A10 mogelijk; de aansluiting is nu wederom opgenomen in de bestemmingsplanregeling. De aansluiting loopt via de

Carolina MacGillavrylaan, waarvan het eerste gedeelte inmiddels in gebruik is. Deze laan wordt verlengd in oostelijke richting en loopt via een nieuwe onderdoorgang onder het spooreplacement evenwijdig langs de A10. De afslag S113 wordt aangepast zodat er een vloeiende aansluiting ontstaat en er een snelle verbinding met de A1, A2 en A4 bestaat.

Hiertoe is in het concept- ontwerpbestemmingsplan ter plaatse de bestemming Verkeer-1 opgenomen: in de bij deze bestemming behorende planregels is het maximale aantal rijstroken opgenomen. Op grond van de Wet Geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gesteld in de Wet dient te worden getoetst. De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken. Daartoe dient het aantal rijstroken te worden opgenomen in de regeling of een dwarsprofiel te worden toegevoegd, zodat de breedte van de geluidzone van de weg kan worden vastgesteld. Het aantal rijstroken is geregeld, daarom is opnemen van een dwarsprofiel van deze weg niet nodig.

Externe veiligheid

Het valt de gemeente Diemen op dat bij externe veiligheid geen rekening is gehouden met het spoor, omdat hier geen gevaarlijke stoffen zouden worden vervoerd. Ten behoeve van een nieuw bestemmingsplan voor Diemen Noord heeft het bureau Oranjewoud een EV-onderzoek uitgevoerd. Het spoor kwam hieruit wel naar voren als een transportas voor gevaarlijke stoffen (marktprognose ProRail 2007).

Er blijkt hier een spraakverwarring te bestaan over welke spoorlijn het betreft.

Over de spoorlijn die direct langs het plangebied Science Park Amsterdam loopt (route via stations Muiderpoort- Science Park- Diemen en verder), vindt géén significant vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Overige spoortrajecten (zoals de spoorlijn via Amsterdam Centraal, Amsterdam Muiderpoort, Amsterdam Amstel en verder richting Duivendrecht/ danwel de spoorlijn Abcoude- Amsterdam Bijlmer Arena- Diemen Zuid en verder richting Weesp) spelen geen rol bij bestemmingsplan Science Park Amsterdam.

De spoorlijn Amsterdam- Weesp die direct langs het plangebied Science Park Amsterdam loopt (traject wordt ook wel benoemd als traject Amsterdam Muiderpoort- Gaasperdammerwegaansluiting) is beschouwd in het kader van dit bestemmingsplan. De volgende overwegingen spelen hierbij een rol.

- Momenteel vindt er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats op dit traject;
- In de Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (Prorail 2007) wordt het aantal gevaarlijke stoffen voor het jaar 2020 op nul gesteld.
- In de brief van het ministerie IenM aan de Tweede Kamer van november 2011 over het Basisnet spoor, is opgenomen dat bij het traject Amsterdam-Weesp in de toekomst rekening gehouden dient te worden met maximaal 499 ketelwagens brandbare vloeistoffen (benzine). Deze stroom van brandbare vloeistoffen zal naar verwachting (omstreeks 2013) worden opgenomen in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen .

Deze stroom van brandbare vloeistoffen (maximaal 499 ketelwagens brandbare vloeistoffen) heeft geen ruimtelijke consequenties voor dit bestemmingsplan. Het plaatsgebonden risico van deze stroom is lager dan 10-6 per jaar. Ook leidt deze stroom niet tot een significant groepsrisico vanwege het beperkte effectgebied (de effecten van een mogelijk ongeval met brandbare stoffen zijn beperkt tot 30 meter van het ongeval).

Leesbaarheid plan

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

Het plan is moeilijk leesbaar, publicatie op ruimtelijkplannen.nl kan de leesbaarheid voor externe partijen verbeteren.

Het plan is gemaakt met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende voorschriften. In het kader van het 3.1.1 overleg ex Bro is aan u het plan digitaal toegezonden. Na het verwerken van deze 'vooroverlegreacties' zal het ontwerpbestemmingsplan (het ontwerpplan wordt dan gedurende zes weken ter visie gelegd, zodat zienswijzen kunnen worden ingediend) op internet worden gepubliceerd, zodat het door een ieder op internet te raadplegen is. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen dan de planregels die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papieren plan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

Fietsbrug over A10

Zij nemen aan dat het tracé van de fietsbrug over de A10 conform de laatste tekeningen van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere zal plaatsvinden.

De planregeling sluit aan bij de wegverbredingsplannen Schiphol-Amsterdam-Almere: gebruik is gemaakt van de laatste digitale tekeningen zoals aan ons verstrekt door Rijkswaterstaat.

2. NV Nederlandse Gasunie

Verbeelding

Middels de dubbelbestemming "Leiding-Gas" is binnen de verbeelding invulling gegeven aan de aanwezigheid van een 16 inch 40 bar hogedruk regionale aaggastransportleiding van de Gasunie. De ligging komt echter nog niet overeen met het nieuwe tracé van de nog te verleggen leiding. Zij verzoeken de ligging aan te passen aan de bijgevoegde routekaart W-534-01-KR-098-A10.

Zij merken op dat de van toepassing zijnde dubbelbestemming strook, ook wel belemmerde strook genoemd, voor een 40 bar regionale aardgasleiding vastgesteld is op een breedte van 4 m ter weerszijde van de hartlijn van de leiding. Gelet op de gebruikte schaalgrootte verzoeken zij de breedte van de bestemde strook hierop te controleren.

Een en ander is aangepast conform de door u genoemde kaart W-534-01-KR-098-A10.

Regels

In artikel 15.2 staat vermeld dat op de voor 'Leiding-Gas' aangewezen gronden bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd ten behoeve van de genoemde bestemming. Daarbij wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 2 meter. Echter, in de nabijheid van onze aardgastransportleidingen bevinden zich diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van onze aardgastransportleidingen, zoals vliegpalen, meetpalen, aanwijspalen en schemapalen met een hoogte van hoogstens 3 meter. Zij verzoeken deze maximale hoogte te verruimen naar 3 meter.

In de planregels is de bedoelde maximale bouwhoogte van 2 meter verhoogd naar 3 meter.

Toelichting

Anders dan in hoofdstuk 9 "Externe veiligheid" van de toelichting wordt aangegeven, heeft de

aanwezigheid van de 16 inch 40 bar hoge druk aardgastransportleiding wel degelijk (planologische) gevolgen voor het te ontwikkelen plangebied. De huidige ligging van de aardgastransportleiding maakt de voorgestane ontwikkeling niet mogelijk waardoor Gasunie in opdracht van de gemeente haar leiding over een afstand van circa 50 meter zal verleggen.

De opmerking dat uit onderzoek gebleken is dat de gasleiding geen invloed heeft op het plangedeelte wekt eveneens een verkeerde interpretatie. Zoals uit de onderstaande informatie blijkt is het invloedsgebied 170 m ter weerszijde uit het hart van de leiding. Binnen deze afstand is er altijd sprake van een zekere mate van invloed bij een eventueel falen van de leiding. Echter heeft de uitkomst van de Risicoberekening aangetoond dat deze zich onder de oriënterende waarde begeeft, wat impliceert dat de aanwezigheid van de leiding geen belemmering vormt voor de voorgestane ontwikkeling van het plangebied.

De conclusie van Gasunie dat de uitkomst van de Risicoberekening heeft aangetoond dat deze zich onder de oriënterende waarde begeeft, wat impliceert dat de aanwezigheid van de leiding geen belemmering vormt voor de voorgestane ontwikkeling van het plangebied, wordt beaamd.

Tevens melden zij dat de circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgasleidingen' uit 1984 wordt vervangen door het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb). Het ontwerp van dit Bevb heeft inmiddels ter inzage gelegen en is op 1 januari 2011 in werking getreden. Men dient nu te anticiperen op het nieuwe EV-beleid en op grond van een goede ruimtelijke ordening zich te conformeren aan het Bevb. Op grond van artikel 19 van het toekomstige Bevb dient de gemeenteraad zorg te dragen dat binnen vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit het bestemmingsplan in overeenstemming is met dit besluit.

Dit gegeven is ons bekend: er is in het voor dit bestemmingsplan verrichte externe veiligheidsonderzoek dan ook al gerekend met het nieuwe Besluit externe veiligheid buisleidingen.

In dit kader geven zij bijgaand hun advies op het gebied van externe veiligheid dat is gebaseerd op het toekomstige externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM.

Plaatsgebonden risicocontour (PR):

De plaatsgebonden risicocontour van 10-6 is een grenswaarde. Binnen deze contour mogen zich geen kwetsbare bestemmingen bevinden. Voor beperkt kwetsbare bestemmingen geldt een genuanceerder beleid. Hiervoor is deze contour een richtwaarde. Uit de gegevens van Gasunie blijkt dat binnen het plangebied de onderhavige leidingen geen PROverschrijding kennen. Met andere woorden: de 10-6 risicocontour ligt op 0 meter van de leidingen. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor realisatie van het plan.

Groepsrisico (GR):

In tegenstelling tot een berekening van het plaatsgebonden risico, dat enkel een eigenschap is van de leiding, is het groepsrisico juist een eigenschap van de leiding en de omgeving van die leiding. Naarmate de groep potentiële slachtoffers groter wordt, moet de kans op een zodanig ongeval kleiner zijn.

De normen voor het groepsrisico weerspiegelen geen grenswaarde maar een oriënterende waarde. Het GR is middels een Risicoberekening van 23 september 2008 reeds verantwoord.

Wanneer zij uitgaan van het toekomstig externe veiligheidsbeleid, komen zij tot de volgende veiligheidsafstanden

Leidingnr	Diam.	Ontwerp druk	Belemmerde strook*	1% Letaliteitsgrens*	100 % Letaliteitsgrens*
W-534-01	16"	40 bar	4 meter	170 m	80 m

*Afstanden zijn ter weerszijden van de leiding gemeten uit het hart van de leiding

De 1% letaliteitsgrens (9,8 kW/M2 contour) van deze leiding ligt op 170 meter. De planontwikkeling vindt derhalve plaats binnen de invloedssfeer van deze leiding.

De 100% letaliteitsgrens (35 kW/M2 contour) ligt op 80 meter van de leiding.

Gasunie geeft aan dat de gemeente verantwoordelijk is voor de verantwoording van het GR en dat dit samen met het PR opgenomen dient te worden in de toelichting van het bestemmingsplan.

Zoals hierboven aangegeven is er reeds gerekend met het nieuwe Besluit externe veiligheid buisleidingen dat sinds 1 januari 2011 van kracht is (zie bestemmingsplanbijlage 'Risicoberekening gastransportleiding W-5534-01-KR-093 t/m 101 van 23 september 2008). Uit dit onderzoek blijkt dat de gasleiding geen invloed heeft op de nieuwbouwplannen voor Middenmeer-Noord (gelegen ten zuiden van het plangebied SciencePark) en ook geen gevolgen heeft voor bestemmingsplan Sciencepark.

Met dit bestemmingsplan worden binnen de invloedssfeer van de leiding (tevens na verlegging van de leiding) geen gevoelige bestemmingen geïntroduceerd. De bestemmingen -die ongewijzigd zijn ten opzichte van het reeds vigerende bestemmingsplan- ter hoogte van de gasleiding bestaan namelijk onder meer uit sportvelden en volkstuinen. Bovendien is het groepsrisico 0,01 en dus zeer laag. Volgens de Regeling externe veiligheid buisleidingen van 30 december 2010 (nr. BJZ 20/0032478) is de waarde van 0,1x het GR de grens waaronder een beperkte verantwoording hoeft te worden afgelegd. Het berekende risico ligt ver onder deze waarde.

Deze conclusies zijn reeds weergegeven in hoofdstuk 9 van de toelichting van het bestemmingsplan en naar aanleiding van uw reactie nader gedetailleerd weergegeven en daarmee verantwoord.

3. Bureau Monumenten & Archeologie

Ten aanzien van Archeologie

De regels in het bestemmingsplan wijken af van de conclusies uit het archeologisch bureauonderzoek. In overeenstemming met het bureauonderzoek is Waarde archeologie 1 van toepassing op de gebieden van hoge archeologische verwachting met beleidscategorie 3 en Waarde archeologie 2 is van toepassing op gebieden met een lage archeologische verwachting met beleidscategorie 12. Tevens vragen zij aandacht voor een kleine rectificatie: het woord 'en' in artikel 16.2.c.1 en artikel 16.4.b.1 moet worden veranderd in 'of', hetzelfde geldt voor artikel 17.

De planregels zijn overeenkomstig het archeologisch bureauonderzoek aangepast. Het woord 'en' is vervangen door 'of' in de betreffende planregels. De omissie met betrekking tot de omwisseling van de regeling voor een hoge danwel lage archeologische verwachting is eveneens gecorrigeerd.

Ten aanzien van Monumenten

Het verdient aanbeveling om in hoofdstuk 17 te vermelden dat de Anna Hoeve (Science Park 201) een gemeentelijk monument is en in een paar regels de waardevolle cultuurhistorische betekenis van deze oude boerderij te beschrijven. Daarmee wordt dan duidelijk waarom op blz 24 onder kopje 'hoog- en

laagbouw (4.2.1) voor het bouwveld 13 een maximale bouwhoogte van 55 m wordt voorgeschreven.

De tekst in de toelichting wordt aangevuld met de volgende tekst:

'De Watergraafsmear is in 1629 drooggelegd en werd eind zeventiende, begin achttiende eeuw een aantrekkelijke woonplek voor rentenierende Amsterdammers, die er hofsteden lieten bouwen. Het gemeentelijke monument de Anna-hoeve herinnert daar nog aan. Deze voormalige boerderij is in einde van de negentiende eeuw op de plek van één van de oorspronkelijke hofsteden gebouwd.

Anna Hoeve en haar landschappelijke setting worden als een belangrijke historische schakel in de Watergraafsmear gezien. Met ruime profielen, de groene zoom en het integreren van boerderij en erf in de centrale ruimte blijft de landschappelijke karakteristiek van de polder Watergraafsmear een belangrijk element in het plangebied.'

Hetzelfde kopje hoog- en laagbouw vermeldt dat voor maar liefst 7 bouwvelden verticale hoogteaccenten zijn toegestaan van max 72 meter. Dat is een forse en op het eerste gezicht wat toevallige (waarom niet 70 of 75?) verhoging van de middels verschillende artikel 19 vrijstellingen reeds gebouwde en in aanbouw zijnde bebouwing met een bouwhoogte van 55 meter. Om enigszins een indruk te krijgen van de ruimtelijke consequenties hiervan (en van de achterliggende stedenbouwkundige visie) zouden op zijn minst enkele modellen/tekeningen in het bestemmingsplan opgenomen dienen te worden. Het ooit zo zorgvuldig ontworpen SPvE (2001) en het daaruit voortgekomen Masterplan (2003) is door de vele artikel 19 vrijstellingen immers al fors van karakter veranderd en wordt door de mogelijkheid van nog eens 8 hoogteaccenten van 72 m nog verder naar de achtergrond gedrukt.

Inderdaad is in 2001 een Stedenbouwkundig Programma van Eisen gemaakt waarop het bestemmingsplan uit 2002 gebaseerd is. In dit vigerende bestemmingsplan uit 2002 is/was ook reeds een regeling opgenomen voor het realiseren van hoogteaccenten tot 72 meter.

In 2003 is het Masterplan opgesteld met extra aandacht voor de landschappelijke inpassing van de gebouwen en de waterhuishoudkundige en ecologische ingrepen. Hierin vormden besluiten uit het SPvE over de ontsluiting van het Science Park Amsterdam, het programma, de grondexploitatie, de ecologie en de waterhuishouding het uitgangspunt.

Het Masterplan vormt het belangrijkste planproduct voor de verdere ontwikkeling van Science Park Amsterdam. Op basis van dit Masterplan zullen stedenbouwkundige deeluitwerkingen voor de verschillende bouwvelden gemaakt worden, die in dit bestemmingsplan juridisch -planologisch worden gefaciliteerd. Ook de inmiddels doorlopen artikel 19 vrijstellingen zijn op dit Masterplan gebaseerd en vormen dus geen afwijking van het eerdere SPvE en het Masterplan.

De regeling in dit bestemmingsplan met betrekking tot toegestane hoogteaccenten vindt haar basis in het Masterplan.

Voor het bestemmingsplan Science Park Amsterdam is bovendien een Hoogbouw Effect Rapportage opgesteld (zie bijlage bij het bestemmingsplan Hoogbouweffectrapportage Science Park Amsterdam, DRO Amsterdam). Op de HER is in de bestemmingsplantoelichting ingegaan in hoofdstuk 15.

4. Liander

In artikel 16 en 17 wordt het onder lid 4 onder 5 verboden om zonder omgevingsvergunning kabels en leidingen aan te leggen. Zij nemen aan dat dit niet geldt voor het bijleggen in een bestaande sleuf en ook niet voor het leggen in de aangewezen kabel en leidingtracés.

De Monumentenwet 1988 en de daarin opgenomen Wet op de archeologische monumentenzorg bepalen dat het bestemmingsplan bij uitstek het instrument is voor bescherming van archeologische waarden. In dit bestemmingsplan is dan ook een adequate regeling opgenomen ter bescherming van deze waarden. Voor twee typen archeologische verwachtingszones (laag en hoog) gelden specifieke regels met betrekking tot bouw- en aanlegactiviteiten.

Indien er sprake is van bodemverstoring binnen deze verwachtingszones dient u dan ook rekening te houden met de verplichting om een archeologisch rapport op te stellen:

Bij een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt echter de uitzondering van archeologisch veldonderzoek voor bodemverstoringen met een kleiner oppervlak dan 100 m² of een kleinere diepte dan 0,5 m onder maaiveld. Voor de gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde is dit 10.000 m² of een kleinere diepte dan 0,5 m onder maaiveld.

Bodemverstoringen die het normale onderhoud betreffen, of die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan behoeven geen archeologisch rapport.

5. Waternet

Toelichting

De in het vooroverleg door Waternet aangeleverde teksten voor de toelichting van het plan zijn goed overgenomen. Hier zijn geen opmerkingen over.

Plankaart-Water

De eerdere opmerking over de plankaart is echter niet overgenomen. Het betreft het oppervlaktewater dat niet is weergegeven op de plankaart. Binnen het plangebied lopen diverse (primaire) watergangen die zeer belangrijk zijn voor berging en afvoer van grond- en regenwater. Voor dit water is de Keur van AGV van toepassing.

Waternet gaat er niet mee akkoord dat dit oppervlaktewater slechts als onderdeel wordt opgenomen in nagenoeg alle overige bestemmingen. Dit water dient apart te worden weergegeven op de plankaart en de bestemming Water te krijgen. Als ondergrond is voldoende materiaal aanwezig waarop deze watergangen wel zijn aangegeven, bijvoorbeeld in het stedenbouwkundig plan.

Gedeeld wordt de opvatting dat de diverse watergangen zeer belangrijk zijn voor berging en afvoer van grond- en regenwater.

In het kader van het met u gevoerde overleg zijn afspraken gemaakt over onder meer de waterbergingsaspecten (zie ook paragraaf 13.2 van de toelichting) en het minimaal benodigde wateroppervlak. Op dit moment is echter nog niet overal de exacte ligging van het oppervlaktewater op de plankaart aan te geven.

De bestemmingsomschrijvingen bij de diverse bestemmingen omvatten onder meer “water” en “waterstaatkundige voorzieningen”, net als in het reeds vigerende bestemmingplan. Het gaat te ver om iedere watergang expliciet te bestemmen of aan te duiden. De provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie verplicht ook niet daartoe. Er zou in geval van expliciete bestemming of aanduiding van watergangen voor iedere aanpassing van een watergang een wijziging van het bestemmingsplan moeten worden vastgesteld of door middel van een omgevingsvergunning van het bestemmingsplan moeten worden afgeweken. Dit zou leiden tot aanmerkelijke bestuurlijke lasten. Het bepaalde in hoofdstuk 3.2.1. van de Keur biedt voldoende garanties tegen aantasting van de functie van de watergangen. In dit

hoofdstuk van de Keur zijn namelijk voor verschillende activiteiten verboden opgenomen, zoals bijvoorbeeld het dempen van watergangen, waarvan slechts met vergunning van het waterschapsbestuur van kan worden afgeweken.

Plankaart-Waterkeringen

Op de plankaart is de boezemwaterkering weergegeven, echter zonder de beschermingszones aan weerszijde. De beschermingszone is met blauwe arcering aangegeven op de leggetekeningen.

Op de plankaart dient de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering met deze zones verbreed te worden (leggetekeningen bijgevoegd).

Ook de in het plangebied aanwezige secundaire waterkering die is gelegen langs de A10 en de spoorbaan dient op de plankaart weergegeven te worden. De situatie is op de Keurkaart van AGV (site AGV) aangegeven. De kernzone van deze kering loopt tot aan de teen van de (spoor)dijk, dan volgt er een beschermingszone van 55 meter. Van deze kering is geen legger.

Dit gebied dient te worden weergegeven op de plankaart.

De primaire en secundaire waterkeringen, inclusief de bijbehorende beschermingszones, zullen met een dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" op de plankaart worden aangegeven. Aan deze dubbelbestemming voor de beschermingszone rond de waterkering zullen echter geen bouwregels of aanlegvergunningstelsel (aanlegvergunning heet overigens tegenwoordig 'omgevingsvergunning') worden gekoppeld. De Keur en de daarin opgenomen verbodsbepalingen bieden voldoende bescherming.

Hiermee wordt ook voldaan aan de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie die op 1 november 2010 in werking is getreden. Deze verordening verplicht gemeenten ertoe om waterkeringen, zoals aangegeven op kaart 6 behorende bij de verordening, in bestemmingsplannen te regelen.

Tevens is deze wijze van bestemmen in overeenstemming met de notitie 'Waterkeringen en bestemmingsplan' van Waternet (d.d. 9 december 2010) waarin het standpunt van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht is weergegeven voor wat betreft het weergeven van waterkeringen op bestemmingsplankaarten.

6. Stadsregio Amsterdam

Toelichting

In hoofdstuk 3, paragraaf 3, wordt over het regionale beleid geschreven. Daarbij wordt ingegaan op de Regionale Woonvisie. Zij zijn blij dat op deze manier aandacht wordt besteed aan het regionale beleid. Wel willen zij verzoeken om ook het andere regionale beleid, voor zover dit voor het plangebied van toepassing is, op te nemen, zoals het ontwikkelingsplan economie regio Amsterdam (OPERA). Hierin kunnen ook de afspraken die op het schaalniveau van de Metropoolregio Amsterdam over kantoorlocaties en bedrijventerreinen (PLABEKA) gemaakt zijn een plaats krijgen.

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan is net als de Nota Mobiliteit in het toetsingskader in hoofdstuk 6 ondergebracht, een juiste plek voor dit beleidsplan. Wellicht kan ook kort worden stilgestaan bij de Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam. Hierin staan een aantal projecten beschreven die effecten kunnen hebben voor de ontsluiting van het plangebied met het openbaar vervoer. Deze kunnen in paragraaf 6.4 kort aangestipt worden.

In paragraaf 6.4 wordt uitgegaan van de huidige bediening van station Science Park en het huidige

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

gebruik van het spoor. In het kader van de Planstudie OV-SAAL wordt onderzoek gedaan naar investeringen op het spoor op de relaties Schiphol-Amsterdam-Almere. Het plangebied grenst aan één van de tracés van deze ontwikkelingen. Zij adviseren in dit bestemmingsplan kort stil te staan bij deze ontwikkelingen.

Het langzaam verkeer komt in paragraaf 6.5 aan bod. Zij geven mee dat de fietspaden langs de Kruislaan als Regionale Fietsroutes aangemerkt kunnen worden.

Eventuele verbeteringen aan de infrastructuur komen in aanmerking voor subsidie vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Tot slot wordt aanbevolen in deze paragraaf aandacht te besteden aan de belangrijkste loop- en fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen naar en bij het eerder genoemde station Amsterdam Science Park.

De toelichting van het bestemmingsplan is waar nodig aangevuld naar aanleiding van de diverse aandachtspunten die naar voren zijn gebracht.

7. Brandweer

De Brandweer is adviseur op het domein van de fysieke veiligheid. De reactie heeft dan ook alleen betrekking op de fysieke veiligheid. Het is aan het bevoegde bestuur om een integrale afweging te maken tussen de verschillende belangen, waar de (fysieke) veiligheid er een van is. Onder fysieke veiligheid verstaan zij in dit verband het verkleinen van de kans op en de effecten van rampen, crises, calamiteiten, ongevallen en incidenten.

Op blz 51 van het ontwerpplan wordt gesteld dat de spoorlijn niet meer wordt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en derhalve wordt er geen nader onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Echter op de risicokaart Atlas van de gemeente wordt dit traject wel aangegeven als route voor gevaarlijke stoffen. Daarnaast zijn er plannen om vanuit Westpoort 600 wagons met LPG vanuit de haven via CS naar het achterland te vervoeren. Is hiermee rekening gehouden?

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor/ externe veiligheid: zie ook de beantwoording van de vooroverlegreactie van de gemeente Diemen onder punt 1:

Toekomstig transport (tot 2020) van gevaarlijke stoffen over het traject Muiderpoort-Gaasperdamaansluiting leidt niet tot een PR of GR en hoeft dus niet beoordeeld te worden.

Op de risicokaart Atlas Amsterdam staan overigens alle spoorlijnen weergegeven, ook die waar niet of nauwelijks (toekomstig) gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

De genoemde route vanaf Westpoort loopt via Muiderpoort-Duivendrecht-Abcoude en heeft geen betrekking op het plangebied SciencePark.

De Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft naar structurele aandacht voor fysieke veiligheid in ruimtelijke plannen, bij voorkeur door het opnemen van een veiligheidsparagraaf in de plantoelichting. Dit is zeker van belang bij dit soort ingewikkelde ruimtelijke ontwikkelingen waar grote aantallen mensen bij elkaar komen met onder meer kwetsbare bestemmingen waar o.a. minder zelfredzame mensen verblijven.

In een dergelijke paragraaf kan worden toegelicht op welke wijze in het plan rekening is gehouden met veiligheidsaspecten:

- Tweezijdige bereikbaarheid van woonwijken en andere gebieden waar veel mensen verblijven, zoals bedrijventerreinen, kantoorparken, winkelcentra etc. De brandweer benadert een incident

- bovenwinds en moet derhalve van twee verschillende windrichtingen aan kunnen rijden;
- Tweezijdige bereikbaarheid van individuele bouwwerken
- Kwetsbare bestemmingen waar minder zelfredzame mensen verblijven, zoals ziekenhuizen, zorginstellingen, kinderdagverblijven en basisscholen;
- De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en bluswatervoorziening op alle drie niveaus, zij adviseren deze aspecten vroegtijdig af te stemmen met de afdeling Bereikbaarheid, Bluswatervoorzieningen en Aanvalsplannen (BBA) van Brandweer Amsterdam- Amstelland;
- De in het gebied en in de omgeving van het gebied, aanwezige risicobronnen zoals aangegeven op de provinciale risicokaart, hierbij wordt in ieder geval vermeld:

De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het risico op en de effecten van een ramp of ongeval

De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het beïnvloedingsgebied van de risicobron om zichzelf in veiligheid te brengen wanneer een ramp of ongeval zich voordoet

De mogelijkheden om het veiligheidsbewustzijn en de zelfredzaamheid van burgers te vergroten.

Ten slotte zullen de specifieke brandveiligheidsaspecten die aan gebouwen worden gesteld bij de behandeling van de bouwvergunning aan de orde komen.

In het plan is structurele aandacht besteed aan de fysieke veiligheid, hetgeen tot uiting komt in de diverse hoofdstukken van de plantoelichting: zoals het hoofdstuk over externe veiligheid en milieuzonering.

Specifieke brandveiligheidsaspecten komen inderdaad aan de orde bij de procedures rond concrete bouwplannen.

Het plangebied wordt overigens nog beter bereikbaar door de interne ontsluitingsweg op de A10 met de nieuwe onderdoorgang onder het spoor. Deze onderdoorgang biedt ook qua hoogte voldoende ruimte voor diverse typen brandweerwagens/- materieel.

8. VROM-Inspectie

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van B&W heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, - projectbesluiten en –structuurvisies richting gemeenten.

Gelet op de nationale belangen worden de volgende opmerkingen gemaakt:

Nationaal belang 02/40 Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur

Algemeen

Het project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) voorziet in wijzigingen binnen het plangebied. Volgens de huidige planning zal het Tracebesluit wegverbreding SAA in december 2010 worden vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. In de toelichting op het plan wordt een beschrijving van dit project en de gevolgen ervan voor het plangebied gemist.

De fietsbrug over de A10 die staat opgenomen op de verbeelding zal worden verplaatst. Zij verzoeken om de fietsbrug op de nieuwe locatie op te nemen op de verbeelding.

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

Er zal een nieuwe verbindingsweg worden gerealiseerd tussen Ring Noord en de Middenweg. Zij verzoeken deze op te nemen op de verbeelding. Op de huidige verbeelding is ter plaatse de bestemming Natuur opgenomen. Zij verzoeken de verbeelding op deze locatie te wijzigen.

Per e-mail verzendt Rijkswaterstaat de kaarten behorend bij het project Saa (versie 7 oktober 2010) waarop de fietsbrug en verbindingsweg staat afgebeeld. Hierop staan ook de geluidschermen aangegeven.

In de regels van bestemming Verkeer-1 staat opgenomen dat hier maximaal in vier rijstroken mag worden voorzien. Op de binnenring van de A10 zullen 6 rijstroken worden gerealiseerd. Zij verzoeken deze regel te verwijderen.

De planregeling sluit aan bij de wegverbredingsplannen Schiphol-Amsterdam-Almere.

In de toelichting van het plan zal echter nog nader aandacht worden besteed aan het project wegverbreding SAA en de gevolgen ervan voor het plangebied.

De fietsbrug is te zien op de ondergrond van de plankaart. De locatie wordt hiermee echter niet geregeld/ vastgelegd: binnen de bestemming Verkeer-1 zijn voet- en fietsbruggen toegestaan.

De verbeelding zal ter plaatse van de bestemming Natuur worden aangepast; ook zal een aanpassing worden gedaan met betrekking tot de verkeersbestemming ter plaatse: In verband met het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van 21 maart 2011 is de plangrens aan de zijde van de A10 aangepast. De gronden die vallen onder dit Tracébesluit worden binnen een jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit opgenomen in een afzonderlijk bestemmingsplan.

Buisleidingen

Volgens de toelichting bevindt zich een leiding van de Gasunie in het plangebied. Uit de toelichting blijkt dat de gasleiding geen gevolgen heeft voor het plangebied en verwijst daarvoor naar de Risicoberekening gastransportleiding W-534-01-KR-093 t/m 101, Gasunie, 23 september 2008. Deze berekening ontbreekt bij de stukken, zij verzoeken deze toe te sturen.

Deze berekening is op 29 november 2010 toegezonden.

Nationaal belang 07: Bundeling

Bedrijventerreinen, kantoren : SER-ladder

Volgens de toelichting voorziet het Masterplan voor het Science Park Amsterdam in een oppervlakte van 500.000 m² voor diverse ontwikkelingen, waaronder kantoorruimte.

Op basis van de Nota Ruimte, Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid, de (ontwerp) AMvB-ruimte en het convenant Bedrijfsterrein, wordt geconstateerd dat het plan onvoldoende invulling geeft aan het toepassen van de SER-ladder. Het plan gaat niet in op de behoefteonderbouwing en de vraag of de ontwikkeling autonome groei of vervangingsbehoefte betreft. Niet duidelijk is of de hoeveelheid ha past in regionale en/of provinciale afspraken en locatieafspraken waar nog nieuwe terreinen kunnen en mogen komen. Zij verzoeken de toelichting aan te vullen met de toepassing van de SER-ladder.

Het SciencePark betreft geen doorsnee bedrijventerrein: het betreft een gebied ten behoeve van universitaire, wetenschappelijke en technologische instellingen.

Voor het plangebied is momenteel het bestemmingsplan 'Wetenschap en Technologie Centrum Watergraafsmeer' vigerend (vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 19 juni 2002 en goedgekeurd door het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 21 januari 2003).

Op basis van dit vigerende bestemmingsplan (en het voorgaande bestemmingsplan "Wetenschappelijk Centrum Watergraafsmeer uit 1969) is het terrein reeds voor het grootste deel succesvol ontwikkeld als internationaal wetenschaps- en kenniscentrum. Het geldende planologische kader maakt eveneens de gewenste verdere ontwikkelingen grotendeels mogelijk.

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan voorziet dit bestemmingsplan in de volgende ontwikkelingen:

- Studentenwoningen (650) met bijbehorende voorzieningen voor detailhandel en/of horeca tot maximaal 500 m² op het Spoorkavel (hiervoor is overigens inmiddels een projectbesluitprocedure doorlopen);*
- Ziekenhuis (medische voorzieningen);*
- Een uitbreiding van het totale programma met 2.500 m² centrumvoorzieningen;*
- Het toestaan van meerdere hoogbouwaccenten in het gebied, alsmede een kleine verruiming van het bestemmingsvlak voor het NWO-terrein (Waarbij het totale programma t.o.v. de vigerende regeling gelijk blijft (de verruiming van 2.500 m² zoals hierboven geschetst daarbij uitgezonderd).*

Verder worden een aantal doorlopen artikel 19 WRO procedures (zoals voor een aantal reeds gerealiseerde woningbouwprojecten en het vergunde, maar nog te realiseren woningbouwplan KEA) planologisch vertaald in dit bestemmingsplan.

Er is dus geen sprake van een geheel nieuwe ontwikkeling, danwel het realiseren van een nieuw bedrijventerrein. Het gaat om de actualisering van een bestemmingsplan, met daarbij de toevoeging van bovengenoemde elementen.

Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid

Luchtkwaliteit

Science Park Amsterdam is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat wordt voldaan aan het gestelde in de Wet Milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit). Voorwaarde is wel dat de projectgegevens van het bestemmingsplan niet significant afwijken van de gegevens in het NSL. Dit kan echter niet beoordeeld worden aan de hand van de toelichting van het plan: de toelichting dient op dit punt verduidelijkt te worden.

Zij maken ons er op attent dat bij afwijking van de projectgegevens de melding hierover aan de minister van Infrastructuur & Milieu geaccepteerd moet zijn op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan.

De toelichting van het plan is op dit punt verduidelijkt:

Inmiddels heeft een actualisatie van het luchtkwaliteitsonderzoek plaatsgevonden. De beoogde wijzigingen van het vigerende bestemmingsplan zijn beoordeeld op de gevolgen voor de luchtkwaliteit (zie bijlage 'Luchtkwaliteitsonderzoek Science Park Amsterdam, ZRI –adviseurs, d.d 14 november 2011'). Uit dit luchtkwaliteitsonderzoek van 14 november 2011 blijkt dat de geplande voorzieningen in de toetsjaren voldoen aan de bepalingen uit de Wet Luchtkwaliteit. Er zijn geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden vastgesteld.

Science Park Amsterdam (onherroepelijk)

Daarnaast zal in het geval de projectgegevens significant afwijken van de gegevens in het NSL tijdig melding worden gedaan bij de Minister van I en M.

Externe veiligheid

In de toelichting wordt verwezen naar de studie “externe veiligheid A10 plan SciencePark”. Dit onderzoek is niet bijgevoegd bij de stukken en zij verzoeken om toezending van dit rapport.

Dit rapport is op 29 november 2010 toegezonden.

In de toelichting worden de resultaten van de onderzoeken naar milieukwaliteit en externe veiligheid kort beschreven. Het is niet duidelijk of de effecten van de ontwikkelingen van het project SAA zijn meegenomen in deze onderzoeken.

De effecten van de ontwikkelingen van het project SAA zijn meegenomen in deze onderzoeken (zoals akoestisch onderzoek en externe veiligheid).

In het plan worden ook kwetsbare voorzieningen gerealiseerd. In de nabijheid van het plangebied zijn reeds verkeerstechnische maatregelen genomen om onder de oriënterende waarde van het groepsrisico te blijven. Zij verwijzen hiervoor naar het hoofdrapport basisnet weg en zij adviseren om de toelichting hierop aan te vullen.

Verder verzoeken zij aan te geven in hoeverre in het onderzoek rekening is gehouden met de omrijroute voor de Zeeburgertunnel via de Schellingwouderbrug, die onderdeel is van het basisnet weg.

Ten behoeve van de programmatische toevoeging (medische voorziening) in de nabijheid van de A10 is het externe veiligheidsonderzoek geactualiseerd. Dit onderzoek zal worden toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan en de bevindingen zullen worden weergegeven in de toelichting van het plan. Hierbij wordt uitgegaan van de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en gekeken naar het Basisnet Weg.

De omrijroute voor de Zeeburgertunnel ligt op grote afstand van het plangebied. Er hoefde daarom in het onderzoek geen rekening mee te worden gehouden.

9. Kamer van Koophandel

De Kamer van Koophandel ondersteunt de ambitie om de kwaliteit, leefbaarheid en internationale aantrekkingskracht van het Science Park Amsterdam te verbeteren. Zij geven aan met betrekking tot het concept-ontwerp bestemmingsplan de volgende zienswijze te hebben:

(NB reactie gemeente: de Kamer van Koophandel heeft deze reactie aan de gemeente Amsterdam gezonden in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro en is dus geen 'zienswijze' in de zin van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening: tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft nog niet plaatsgevonden)

Centrumvoorzieningen en detailhandel

Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met uitbreiding van de centrumvoorzieningen met ca 2.500 m². Als dit met name uitbreiding van congresfaciliteiten en horeca betekent, dan is dit een positieve bijdrage aan de kwaliteit van het gebied. Als het hier gaat om uitbreiding van detailhandel dan ontraden zij dit sterk, vanwege het beperkte verzorgingsgebied. Indien er wel detailhandel op het Science Park Amsterdam wordt toegevoegd, dan adviseren zij dit kleinschalig te houden en te concentreren dichtbij het

stationsgebied. Ook moet er in de branchering rekening worden gehouden met de behoefte van de aanwezige doelgroepen die hoofdzakelijk bestaan uit studenten, (internationale) congresbezoekers en forensen. Een grote supermarkt hoort hier niet thuis, maar detailhandel in het 'to go'-concept en aantrekkelijke horecagelegenheden juist wel.

Binnen de bestemming 'Gemengd' in artikel 4 van de planregels zijn centrumvoorzieningen toegestaan. Centrumvoorzieningen betreffen de functies detailhandel, horeca I, horeca IV, congresfaciliteiten en maatschappelijke dienstverlening. Het toegestane maximale bedrijfsvloeroppervlak aan centrumvoorzieningen is gemaximaliseerd en bedraagt 14.500m². Ten opzichte van het vigerende plan is dit een uitbreiding van 2.500 m². Bovendien geldt binnen het maximum voor centrumvoorzieningen een maximum bedrijfsvloeroppervlak van 500 m² voor detailhandel, evenals in het vigerende plan.

Meer ruimte voor bestemming Natuur

De basis en toegevoegde waarde van het Science Park Amsterdam is gebaseerd op de aanwezigheid van kennisinstellingen en daarbij hoogwaardige bedrijvigheid die een relatie hebben met deze kennisinstellingen. Het is in hun ogen een slecht idee om de beschikbare ruimte hiervoor te verkleinen om meer groenvoorzieningen te kunnen creëren in het gebied.

In het bestemmingsplan worden afwegingen gemaakt die recht doen aan diverse ruimtelijke aspecten; naast het bieden van ruimte aan kennisinstellingen en hoogwaardige bedrijvigheid, is er ook zorgvuldige aandacht besteed aan natuur- en groenaspecten. Overigens is de het beschikbare maximale aantal bvo's voor deze instellingen/bedrijvigheid niet verminderd ten opzichte van het vorige plan.

Short stay

Voor een werkgebied met veel internationale bezoekers is het positief dat hier d.m.v. short stay flexibele woonruimte wordt aangeboden. Zij merken echter op dat het short stay beleid nog geëvalueerd moet worden en de vraag is welke consequenties dat zal hebben.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Bijlagen

Bijlage 1	Brief inzake akoestischonderzoek
Bijlage 2	Akoestischonderzoek studentenwoningen
Bijlage 3	Akoestischonderzoek medische voorziening
Bijlage 4	Akoestischrapport Kea
Bijlage 5	Archeologisch onderzoek
Bijlage 6	Bodemonderzoek
Bijlage 7	Risicoberekening externe veiligheid gastransportleiding
Bijlage 8	Rapport externe veiligheid A10
Bijlage 9	Advies externe veiligheid brandweer
Bijlage 10	Luchtkwaliteitsonderzoek
Bijlage 11	Quick scan natuurwaarden
Bijlage 12	Bijlage quick scan natuurwaarden
Bijlage 13	Ontheffing Flora- en Faunawet
Bijlage 14	Verkeersonderzoek
Bijlage 15	TAC-advies
Bijlage 16	Hoogbouweffectrapportage
Bijlage 17	Advies BMA/DRO inzake hoogbouweffectrapportage
Bijlage 18	Nota van beantwoording bp Science Park Amsterdam
Bijlage 19	Collegebesluit mbt hogere waarden
Bijlage 20	Kennisgeving vaststelling
Bijlage 21	pdf van de toelichting
Bijlagen	
Bijlage 1	Staat van Inrichtingen Science Park Amsterdam
Bijlage 2	pdf van de regels
Bijlage 3	pdf van de verbeelding