

Kenniskwartier Noord

Bestemmingsplan, vastgesteld:

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Bevoegdheden	8
1.3	Crisis- en herstelwet	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	9
2.2	Beschrijving van het plangebied	10
2.3	Geldend planologisch kader	11
Hoofdstuk3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Regionaal beleid	21
3.4	Gemeentelijk beleid	23
Hoofdstuk4	Het ruimtelijk kader	39
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	39
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	39
4.3	Gefaseerde en nader uit te werken ontwikkeling	42
Hoofdstuk5	MER Zuidas - de Flanken	43
5.1	Algemeen	43
5.2	Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma	43
5.3	M.e.r.-procedure	44
5.4	Inhoud MER	46
5.5	Doorwerking MER Zuidas Flanken in bestemmingsplan Kenniskwartier	
Noordzone		52
5.6	Conclusie	55
Hoofdstuk6	Verkeer en parkeren	57
6.1	Algemeen	57
6.2	Autoverkeer	58
6.3	Openbaar vervoer	66
6.4	Langzaam verkeer	66
6.5	Conclusie	67
Hoofdstuk7	Geluid	69
7.1	Algemeen	69
7.2	Toetsingskader	69
7.3	Resultaten onderzoeken	72
7.4	Conclusie	81
Hoofdstuk8	Luchtkwaliteit	83
8.1	Algemeen	83
8.2	Toetsingskader	83

8.3	Onderzoeken	88
8.4	Conclusie	88
Hoofdstuk9	Externe veiligheid	89
9.1	Algemeen	89
9.2	Toetsingskader	89
9.3	Resultaten onderzoeken	91
9.4	Verantwoording	92
9.5	Conclusie	96
Hoofdstuk10	Bodem	97
10.1	Algemeen	97
10.2	Regelgeving	97
10.3	Conclusie	98
Hoofdstuk11	Water	99
11.1	Algemeen	99
11.2	Toetsingskader	99
11.3	Watertoets	104
11.4	Conclusie	104
Hoofdstuk12	Natuur en Landschap	105
12.1	Algemeen	105
12.2	Toetsingskader	105
12.3	Resultaten onderzoeken	106
12.4	Conclusie	108
Hoofdstuk13	Hoogbouwaspecten	111
13.1	Bezonning	111
13.2	Luchthavenindelingsbesluit	113
Hoofdstuk14	Cultuurhistorieen archeologie	115
14.1	Algemeen	115
14.2	Regelgeving	115
14.3	Resultaten onderzoeken	117
14.4	Conclusie	119
Hoofdstuk15	Juridische planbeschrijving	121
15.1	Algemeen	121
15.2	Planvorm	121
15.3	Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen	122
15.4	Artikelgewijze toelichting	123
Hoofdstuk16	Economische uitvoerbaarheid	135
Hoofdstuk17	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	137
17.1	Algemeen	137
17.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	137
17.3	Maatschappelijk overleg	137
17.4	Participatie	139

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Zoals ook aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gemeentelijke structuurvisie ontwikkelt de Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de economische aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor een succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aankunnen.

Sinds de vaststelling van het Masterplan Zuidas door de gemeenteraad van Amsterdam in 1998 wordt de ontwikkelingsstrategie voor de Zuidas uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Eén van deze deelprojecten is het project Kenniskwartier. Voor het project Kenniskwartier is het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier vastgesteld (besluit Gemeenteraad d.d. 16 februari 2011). Het uitvoeringsbesluit geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van het Kenniskwartier en vormt daarmee de basis voor onder andere dit bestemmingsplan.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in ontwikkelingsmogelijkheden voor het noordelijke deel van het projectgebied Kenniskwartier. De ontwikkelingsmogelijkheden die met dit bestemmingsplan voor de komende plantermijn worden geboden, hebben hoofdzakelijk betrekking op de gronden ten noorden van de Gustav Mahlerlaan. Voor het gedeelte van het plangebied ten noorden van de Gustav Mahlerlaan voorziet het uitvoeringsbesluit uiteindelijk in de realisatie van kantoren, woningen en voorzieningen met een totaal oppervlak van 206.000 m² bruto vloeroppervlak (exclusief parkeervoorzieningen). Binnen dat totaal voorziet het uitvoeringsbesluit in 133.000 m² kantoren, 55.000 m² wonen en 18.000 m² voorzieningen.

Er is gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling, met een meer flexibele programmatische invulling. Met voorliggend bestemmingsplan wordt in juridische zin in eerste instantie voorzien in een gemengd woon- en werkprogramma van 143.000 m². Ten behoeve van een meer flexibele invulling wordt daarbinnen ruimte geboden aan met name een groter woningbouwprogramma dan op deze locatie voorzien in het uitvoeringsbesluit, te weten maximaal 80.000 m². Evenals het woningbouwprogramma zijn ook de mogelijkheden voor het voorzieningenprogramma verruimd in die zin dat naast een algemeen voorzieningenprogramma van 18.000 m² (gedacht moet worden aan onder andere detailhandel, dienstverlening en horecavoorzieningen) tevens hotelfuncties met een maximaal metrage van 28.000 m² worden mogelijk gemaakt. Het kantoorprogramma is daarbij voor de komende tien jaar vastgelegd op maximaal 70.000 m².

Daarbij is er gekozen voor een nader uit te werken bestemming. De stedenbouwkundige randvoorwaarden op hoofdlijnen, zoals die ook middels het uitvoeringsbesluit zijn vastgesteld, zijn vertaald in de uitwerkingsregels. Via zogenoemde uitwerkingsplannen kan daaraan een nadere detaillering worden gegeven. Bij het bepalen van de uitwerkingsregels is rekening gehouden met enerzijds de nu gewenste gefaseerde ontwikkeling, anderzijds met het eindbeeld zoals dat is vastgesteld met het uitvoeringsbesluit. Daarmee wordt voldoende geborgd dat ook later te ontwikkelen programma binnen het gebied kan worden gerealiseerd.

Voor het gedeelte van het plangebied ten zuiden van de Gustav Mahlerlaan voorziet het uitvoeringsbesluit in verplaatsing van de daar gelegen sportvelden naar een locatie ten zuiden van de De Boelelaan, waarna op de plaats van de huidige velden met name woningbouw kan plaatsvinden. Hervestiging zal naar verwachting rond het eind van de plantermijn van tien jaar gebeuren. De toekomstige ontwikkeling van de huidige sportlocatie (met hoofdzakelijk woningbouw) zal pas daarna,

en dus naar verwachting eerst na de plantermijn kunnen plaatsvinden. Hoewel verplaatsing van de sportvelden, en dus beëindiging van die functie binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan, nog altijd uitgangspunt is, worden met dit bestemmingsplan de sportvelden overeenkomstig de bestaande situatie bestemd.

Ook voor wat betreft het bestaande tankstation aan de Buitenveldertselaan geldt dat het uitvoeringsbesluit erin voorziet dat het op termijn zal verdwijnen. Dit zal naar verwachting plaats dienen te vinden binnen de plantermijn. Omdat de uiteindelijke invulling ter plaatse nog niet tot in detail bekend is, en om tot die tijd een adequate juridische regeling te behouden voor de bestaande situatie, is ervoor gekozen het tankstation conserverend te bestemmen, en daarbij een wijzigingsmogelijkheid op te nemen die in beëindiging van de bestaande situatie voorziet.

Tegen het einde van de plantermijn zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld ten behoeve van de ontwikkeling van de locatie van de huidige voetbalvelden. Tevens zal daarin conform de programmatische uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit de verdere ontwikkeling van de gronden ten noorden van de Gustav Mahlerlaan worden betrokken.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van 1997, 29 oktober 2003 en 13 juli 2011 is de Zuidas, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, echter aangewezen als grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen bij de centrale stad liggen.

1.3 Crisis- en herstelwet

Per 14 april 2011 is in de Crisis- en herstelwet het project Amsterdam Zuidas aangewezen als gebiedsontwikkeling met nationale uitstraling (bijlage II, Aa nummer 3). Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

1.4 Leeswijzer

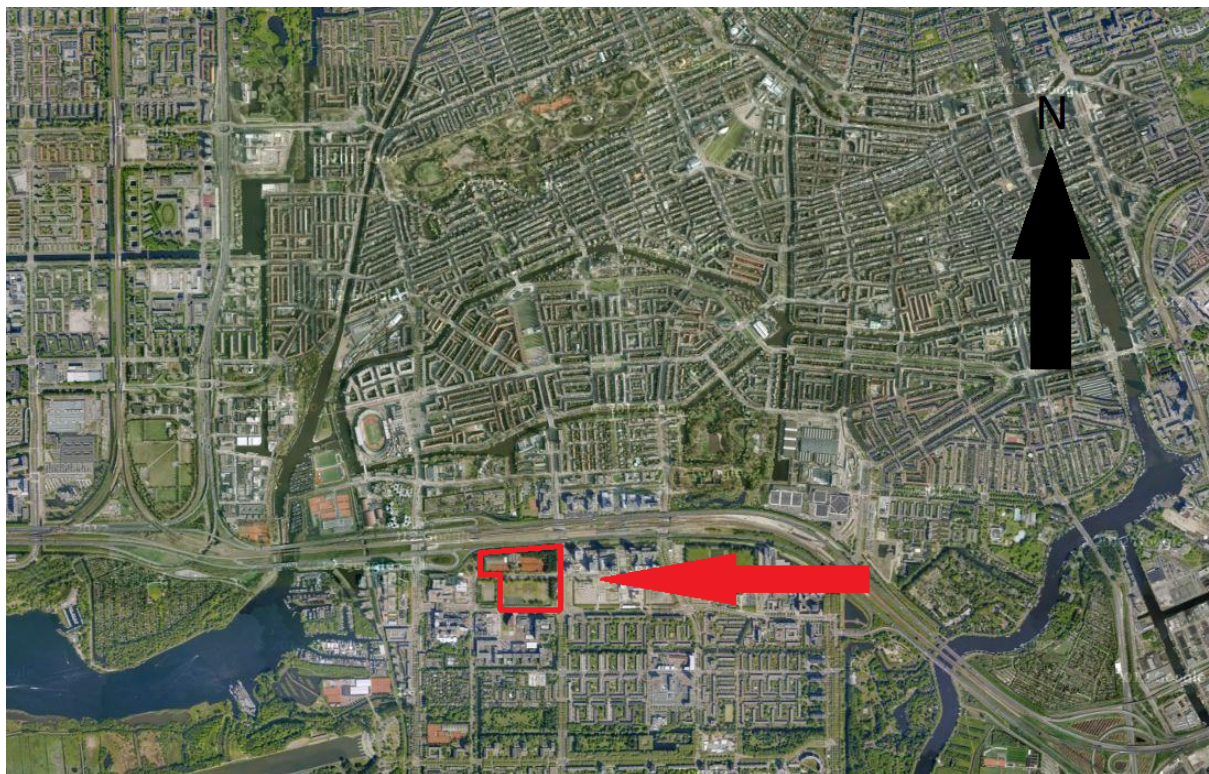
Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) 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 wordt ingegaan op de wijze waarop met de uitgevoerde milieueffectrapportage is rekening gehouden. In de hoofdstukken 6 tot en met 14 worden de achtergronden van de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 15 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 16 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 17 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dit laatste hoofdstuk worden zowel de uitkomsten weergegeven van het bestuurlijk overleg op grond van art. 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) als een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken (art. 3.1.6., eerste lid, onder e, Bro).

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied dat bestuurlijk is aangewezen als grootstedelijk projectgebied Zuidas. Het plangebied ligt nabij de afslag S108, direct ten zuiden van de A10. Op onderstaande kaart is de ligging aangegeven.



Ligging plangebied

Het plangebied wordt globaal begrensd door aan de noordzijde het talud van de A10, aan de oostzijde door de Parnassusweg / Buitenveldertselaan, aan de zuidzijde door de De Boelelaan, aan de zuidwestzijde door de schoolwerktuinen en aan de westzijde door de Gustav Mahlerlaan. De Parnassusweg / Buitenveldertselaan en de De Boelelaan maken gedeeltelijk deel uit van het plangebied (zie onderstaande verbeelding).



Plangrens bestemmingsplan

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

2.2 Beschrijving van het plangebied

De infrastructurele hoofdstructuur wordt bepaald door de Parnassusweg / Buitenveldertselaan, door de De Boelelaan en door de Gustav Mahlerlaan. De De Boelelaan is heringericht, waarbij de tramlus in de zuidoosthoek van het plangebied is komen te liggen.

Tussen de De Boelelaan en de Gustav Mahlerlaan in liggen de sportvelden van SC Buitenveldert. Om ruimte te maken voor de te verleggen tramlus is het meest oostelijke veld enigszins naar het noorden verplaatst. Direct grenzend aan de oostzijde van de sportvelden ligt momenteel een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Ten noorden van de Gustav Mahlerlaan ligt het terrein van de voormalige tennisvereniging Goldstar. De tennisvelden en de erbij behorende bebouwing zijn inmiddels verwijderd. De locatie laat zich het best omschrijven als braakliggend terrein, met veel groenvoorzieningen in de vorm van bossages en bomen.

Ten oosten van deze voormalige tennisvelden, tegen de Parnassusweg / Buitenveldertselaan aan, ligt een stuk grond met veel bomen en struikgewas.

2.3 Geldend planologisch kader

Het geldende planologisch kader wordt gevormd door het bestemmingsplan Buitenveldert (vastgesteld 29 augustus 1973). Ingevolge de 1 juli 2008 in werking getreden Wro geldt voor bestemmingsplannen dat deze elke tien jaar moeten worden geactualiseerd. Het voor het plangebied van toepassing zijnde bestemmingsplan is in die zin aan actualisatie toe. De bestaande sportvelden ten zuiden van de Gustav Mahlerlaan, die ook reeds binnen het geldende bestemmingsplan mogelijk zijn, worden in een actuele regeling opgenomen.

Het geldende bestemmingsplan Buitenveldert voorziet niet in de beoogde ontwikkeling van de gronden ten noorden van de Gustav Mahlerlaan. Middels voorliggend bestemmingsplan kan hierin worden voorzien. Tevens wordt middels een wijzigingsmogelijkheid voorzien in het beëindigen van het in het plangebied aanwezige tankstation.

Om deze reden is besloten een nieuw bestemmingsplan voor het gebied op te stellen, deels conserverend van aard (namelijk voor zover het het vastleggen van de bestaande situatie betreft), deels ontwikkelingsgericht middels een nader uit te werken bestemming.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)). De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), inmiddels vastgesteld op 13 maart 2012, vervangt verschillende nota's, zoals:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving.

Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zullen de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

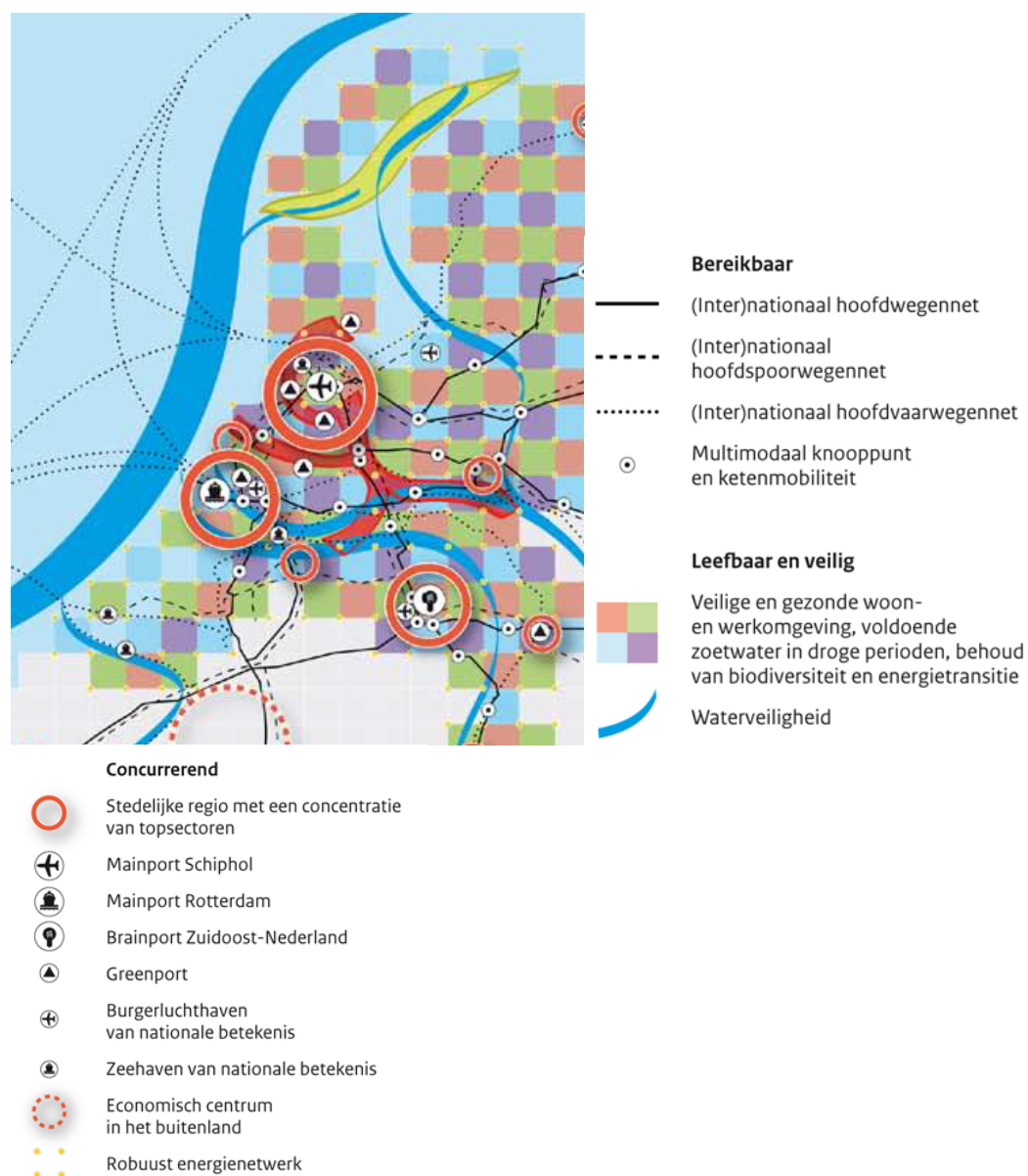
- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor

biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;

- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.



Het SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende:

Kenniskwartier Noord (vastgesteld)

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd. Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

Het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang zoals de Zuidas (als het grootste internationale zakendistrict), de Structuurvisie Mainport Schiphol Amsterdam Haarlemmermeer, Rotterdam-Zuid en Brainport Avenue rond Eindhoven worden doorgezet. De opgave voor de Zuidas is het ontwikkelen van de Zuidas als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer) samen met andere overheden).

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

Voorliggend bestemmingsplan past binnen de gestelde bepalingen en is daarmee niet in strijd.

3.1.3 Toepassing SER-ladder

Per 1 oktober jl. is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

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

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

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

Voorliggend bestemmingsplan voorziet voor wat betreft de ontwikkelingsmogelijkheden via uitwerkingsregels hoofdzakelijk in een gemengd programma van wonen en kantoren. Ook wordt hotelgebruik gefaciliteerd. In de hierna volgende (sub)paragrafen (met name 3.3 en 3.4.7, 3.4.8 en 3.4.10 en 3.4.11) wordt op de actuele (regionale) behoefte met betrekking tot deze functies ingegaan. Het grote belang van de ontwikkeling van de Zuidas wordt ook door het Rijk onderschreven. Zoals aangegeven in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ontwikkelt de Zuidas zich tot internationale toplocatie voor wonen en werken in de metropoolregio Amsterdam. Het daarbij mogelijk gemaakte voorzieningenprogramma, waarbij gedacht kan worden aan gebiedsverzorgende detailhandel, en maatschappelijke en zakelijke dienstverlening, is ondersteunend aan deze hoofdfuncties.

Met de Zuidas wordt een gebied verder ontwikkeld dat kan worden gezien als bestaand stedelijk gebied. De keuze voor de Zuidas als internationale toplocatie voor wonen en werken is voor een belangrijk deel ingegeven door de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Deze keuze voor binnenstedelijke ontwikkeling om elders waardevolle gebieden te kunnen ontzien blijkt ook uit de Structuurvisie Amsterdam 2040, waarin duidelijke afweging is gemaakt tussen onder andere economische ontwikkeling en behoud en versterking van groen en natuur: “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 en waterberging en er hoeft minder landschap te worden aangetast.”

In de hierna volgende paragrafen en hoofdstukken, alsmede uit de daarin (mede) aan de orde komende

vastgestelde beleidskader, wordt nog nader op bovenstaande aspecten ingegaan.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

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

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

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

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

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

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

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie(2010)

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.

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Algemene maatregel van Bestuur Ruimte). Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Ook zijn in de bijlage toetsingskaders voor de toepassing van regels opgenomen.

De kantoorontwikkeling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is in overeenstemming met de geldende provinciale planningsopgave voor kantoren (Plabeka) en onderhavig bestemmingsplan voldoet ook aan de overige regels zoals gesteld in de PRVS.

3.2.3 Provinciale woonvisie 2010 - 2020

In de Provinciale Woonvisie 2010 -2020 is ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 is het beleid voor de komende jaren uitgezet en onderbouwd. Geconstateerd wordt dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt. De beschreven ontwikkelingen vragen om maatwerk.

Afstemming van het woonbeleid op regionaal niveau is noodzakelijk om een passende verdeling van de woningtypen en de woonmilieus tot stand te brengen. Dit conform de vraag van de consumenten. Kortom, de opgaven vragen in toenemende mate om regionale afstemming, monitoring en desgewenst bijstellen van de opgaven. Het is dus van belang dat gemeenten onderling, maar ook met corporaties en andere marktpartijen, goed samenwerken.

Noord-Holland Zuid/Metropoolregio

Noord-Holland Zuid bestaat uit de (WGR)-regio's Zuid-Kennemerland, IJmond, Gooi- en Vechtstreek en de Stadsregio Amsterdam. De Metropoolregio bestaat uit de regio's in Noord-Holland Zuid, aangevuld met het zuidelijk deel van Flevoland (tot en met Lelystad). Voor de Metropoolregio is vastgelegd dat netto 100.000 woningen in de periode 2010-2020 worden toegevoegd, waarvan ongeveer 75.000 voor Noord-Holland Zuid. Daarnaast is de opgave om circa 44.000 woningen te vervangen. Geconstateerd is dat de plancapaciteit kwantitatief voldoende is om te voldoen aan deze opgave. De volgende afspraken zijn gemaakt:

- Tekort op de woningvoorraad terugbrengen van 3,6% (33.000 woningen) in 2010 naar 1,5% in 2020.
- In stad en ommeland minimaal 30% bouwen voor de sociale sector.
- Behoeftte aan transformeren van voorraad naoorlogse wijken en groenstedelijke nieuwe woonmilieus (onder meer Haarlemmermeer-Westflank).

In de RAP's 2011-2015 en 2016-2020 worden per regio bestuurlijke afspraken gemaakt over ingrepen in de woningmarkt en in het woningaanbod. De bestaande regionale woonvisies worden hierin meegenomen (zie paragraaf 3.3.2).

Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011 - 2014

De ambitie van de Metropoolregio Amsterdam is een *hoogwaardig en duurzaam leef- en woonmilieu te bieden, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen*. De ambitie staat niet ter discussie, vraag is wel hoe deze waargemaakt kan worden.

In diverse bijeenkomsten hebben de wethouders Wonen van de Stadsregio Amsterdam, als centraal onderdeel van de Metropoolregio, zich uitgesproken over het belang dat de woningmarkt toegankelijk moet blijven, zowel voor de 'eigen' inwoners als voor de economisch zo noodzakelijke toestroom van (jonge) mensen van elders. Maar niet alle gemeenten kunnen en willen in elke woningvraag voorzien. Dat is ook niet nodig als dit aanbod op de goede plekken elders in de regio wel kan worden geboden. Er is afstemming nodig om dit te waarborgen. Tegelijkertijd blijven voor alle partijen binnen de Metropoolregio principes over het mengen van wonen en werken, binnenstedelijk bouwen en het open houden van de groene gebieden uitgangspunt bij de verstedelijking.

De gemeenten van de Stadsregio hebben allemaal hun eigen woonvisie en uitvoeringsprogramma. Hierin wordt volop aandacht besteed aan de lokale (woon)-situaties. Een optelsom van deze *lokale* plannen leidt echter niet vanzelfsprekend tot de beste ondersteuning van de *regionale* woonmarkt. Derhalve hebben de gemeenten in de regionale woonvisie (Stadsregio Amsterdam, 2004) afgesproken om naar de kwalitatieve bouwprogramma's te kijken en hierbij rekening te houden met de verschillende lokale identiteiten.

Uit onderzoek naar en analyse van het functioneren van de woningmarkt en het bespreken daarvan in diverse bestuurlijke en ambtelijke gremia is een breedgedragen beeld ontstaan over hoe de woningmarkt anno 2011 functioneert. Van belang voor voorliggend bestemmingsplan is dat de forse woningbouwinspanning (150.000 woningen tot 2030) nog altijd zeer noodzakelijk en ook mogelijk is.

Zorgwekkend is dat, hoewel het inwoneraantal van de regio groeit, de woningbouwproductie achter blijft. Dit leidt tot oplopende woningtekorten. Het CBS voorspelt voor de Noordelijke Randstad in 2020 een tekort van 5%. Voor het begin van de crisis in 2008 werd dit tekort nog op 2,5% geprognosticeerd.

Voor de Stadsregio Amsterdam is het gewenst eindresultaat na de eerste RAP-periode (2010-2014), een bruto toevoeging van 32.517 woningen

Monitor woningbouw 2013

De woningbouwopgaven voor de provincie zijn vastgelegd in de regionale actieprogramma's (RAP's). De RAP's geven uitvoering aan de provinciale woonvisie en bevatten ook kwalitatieve afspraken. De doelstellingen, uitkomsten en afspraken in deze documenten vormen de basis van deze monitor. Ook de nieuwe provinciale bevolkingsprognose is gebruikt voor dit rapport.

Zoals ieder jaar is samen met de Stadsregio Amsterdam onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten.

Gehele periode (2010-2040): Op basis van de provinciale prognose uit 2012 bedraagt de uitbreidingsbehoefte voor Noord-Holland Noord, Noord-Holland Zuid en de MRA (exclusief Lelystad) in de periode 2010-2040 285.000 woningen. De behoeftecijfers zijn vanwege de onzekerheid, die zeker op de lange termijn aanzienlijk is, afgerond op vijfduizendtallen. De feitelijke ontwikkelingen vanaf 2010 (natuurlijke aanwas, woningbouwproductie, economische groei, binnenlandse en buitenlandse migratie) zijn van grote invloed op de woningbehoefte.

2010-2020: De totale woningbehoefte voor deze periode is 130.000 woningen (Noord-Holland Noord + MRA). Locaties en planning zijn vastgelegd in de verstedelijkingsafspraken voor de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

2020-2030: In deze periode is de totale uitbreidingsbehoefte 95.000 woningen. 15.000 voor Noord-Holland Noord en 80.000 voor de Metropoolregio Amsterdam. De behoefte voor deze periode hangt sterk af van de gerealiseerde productie in 2010-2020.

2030-2040: Zeker op deze termijn zijn de ontwikkelingen in de periode 2010-2030 bepalend voor de ontwikkeling van de behoefte. Op basis van de huidige prognose en veronderstellingen over de productie is er vanaf 2030 tot 2040 geen behoefte meer aan uitbreiding van de woningvoorraad in Noord-Holland Noord. Veranderingen in de voorraad, noodzakelijk door demografische ontwikkelingen, dienen ter vervanging en of kwaliteitsverbetering. In de Metropoolregio bedraagt de toename van de woningbehoefte nog 60.000 woningen. In Noord-Holland Zuid 45.000 en 15.000 in Almere.

Het woningtekort in de Stadsregio Amsterdam loopt nog steeds op en de netto groei van de woningvoorraad daalt. De daling van de productie zit vooral in de koop- en grondgebonden woningen. In 2012 zijn nog minder bouwvergunningen dan in 2011 afgegeven waardoor de komende jaren de productie verder zal dalen en achterblijft bij de huishoudensgroei. Het oplopende woningtekort is in deze regio het voornaamste probleem.

De Stadsregio Amsterdam heeft als doelstelling opgenomen om 32.517 woningen toe te voegen aan de voorraad in de eerste RAP periode. Dat komt neer op 6.503 woningen per jaar. Sinds 2005 zijn altijd tussen de 7.000 en 11.000 woningen aan de voorraad toegevoegd en ondanks dat in 2012 nog minder bouwvergunningen dan 2011 zijn afgegeven (5.301 in 2011 en 2.738 in 2012) moet het nog steeds mogelijk zijn om 6.500 woningen aan de voorraad toe te voegen door middel van nieuwbouw, dan wel toevoegingen anderszins. Dat de afspraak uit het RAP wordt gehaald betekent niet dat het goed gaat met de groei van de woningvoorraad in deze regio. Vergeleken met de provinciale bevolkingsprognose (netto 42.000 woningen in de periode 2010 tot en met 2014) is de doelstelling te laag.

Conclusie

Uit één en ander valt op te maken dat de woningbouwbehoefte voor de komende jaren, maar ook op de lange termijn, onverminderd groot is en blijft. Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in een deel van die behoefte door het in juridisch-planologisch opzicht faciliteren van woningbouw.

3.2.4 Milieubeleidsplan 2009-2013

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

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

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 het Plabeka en de Regionale Woonvisie relevant zijn.

3.3.1 Plabeka

In het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (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. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat op Noordvleugelniveau de Plabekapartners de intentie hebben uitgesproken om 3,5 miljoen m² brutovloeroppervlak planaanbod van kantoren uit de markt te nemen.

Ter uitvoering hiervan heeft de gemeente de Kantorenstrategie Amsterdam opgesteld. In paragraaf 3.4.7 wordt hierop nader ingegaan.

3.3.2 Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de periode tot en met 2014. 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.

In de Woonvisie wordt een achterblijvende bouwproductie en een grote kwantitatieve opgave op korte en lange termijn geconstateerd. Maar dat is niet het enige: er is sprake van een stagnatie in afzet van dure woningen, een stagnatie in de herstructurering en weer oplopende wachttijden in de huursector. Het ROA geeft prioriteit aan het samen op gang krijgen van de noodzakelijke productie.

Een van de belangrijkste ambities is om de hoeveelheid beschikbare woningen op peil te brengen en te

houden. Zowel voor nieuwbouw als voor herstructurering ligt er voor de regio een grote opgave.

TABEL 3.2 BOUWPROGRAMMA: KEUZE VOOR EEN HOGE AMBITIE			
2003 tot	Nieuw (gem. per jaar)	Sloop (gem. per jaar)	Saldo (gem. per jaar)
ROA-noord	1.650	240	1.410
Amsterdam	4.500	1.620	2.880
ROA-zuid	1.600	275	1.325
Almere	2.250	nihil	2.250
Totaal (afgerond)	10.000	2.100	7.900
Totaal 2010 tot 2020	9.400	1.600	7.800

In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. De derde Noordvleugelconferentie gaf aan waar deze ontwikkelingen het beste zouden kunnen plaatsvinden. De deelnemers kozen voor het scenario waarbij verdere ontwikkeling op de as Haarlemmermeer – Amsterdam – Almere plaatsvindt. Deze keuze is gebaseerd op een integrale afweging, waarbij met name de volgende overwegingen de doorslag gaven:

- aansluiten bij bestaande infrastructuur en werkgelegenheid (Haarlemmermeer – Schiphol – Amsterdam, centrum, zuidas en zuidoost) waardoor er een relatief gunstige woon-werkbalans ontstaat.
- woningbouw kan gefaseerd plaatsvinden.

Op zowel centraal stedelijk niveau (zie paragraaf 3.4.10 en 3.4.11) als op stadsdeelniveau (zie paragraaf 3.4.12) is hieraan verder onderbouwing en uitwerking gegeven. Voorliggend bestemmingsplan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

3.3.3 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regiraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de stadsregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van OV en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk.

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

3.3.4 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 toekomstvastе 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

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in zijn vergadering van 16 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. 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.

Op de Zuidas ontstaat de komende jaren een internationale locatie. Het wordt niet alleen het deel van het stadscentrum voor internationaal zakendoen en kennisontwikkeling, er zal ook op grote schaal gewoond worden en er komen voorzieningen als winkels, kinderopvang, (internationale) scholen en horeca. Exclusieve retail en culturele voorzieningen moeten de internationale aantrekkingskracht versterken. Het wordt niet alleen het zakencentrum voor de metropool Amsterdam maar van heel Nederland. Nergens in Nederland zijn vergelijkbare kansen aanwezig voor een internationaal vestigingsmilieu. Amsterdam is de stad met de internationale hoofdkantoren en met de Zuidas wordt die positie verder bevestigd. Met het plan voor Zuidas wordt beoogd de stedelijke kwaliteit te realiseren die nodig is om de rol van toplocatie te bestendigen en verder te ontwikkelen.



*Zuidas in de Structuurvisie Amsterdam, beschikbaar via
2040<http://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/structuurvisie/>*

De Zuidas is aangemerkt als metropolitaan kerngebied. Een zeer gedifferentieerd gebied waar sprake is van een optimale menging van wonen en werken met daarin internationale toplocaties voor kantoren, een winkelgebied van internationale allure en ook woningen.

Uit het vervolg van deze toelichting zal blijken dat aan de uitgangspunten van de structuurvisie uitwerking wordt gegeven.

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt"

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

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstenstad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning 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 kenniseconomie);
 - 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).

Zuidasbreed wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten. Het plangebied maakt daarvan onderdeel uit.

3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

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

Er is er voor gekozen om de toen reeds geldende 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.

Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. 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 kencijfers, 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 Nota parkeren Zuidas 2001

De ontwikkeling van de Zuidas is niet alleen omvangrijk, maar betreft ook het toevoegen van uiteenlopende functies die in de regel onderling samenhangen, maar toch op verschillende tijden en op verschillende plekken plaatsvinden.

Deze complexiteit maakt het vaak niet mogelijk op gebouwniveau of bestemmings-planniveau per geval het aantal parkeerplaatsen te bepalen, juist vanwege de samenhang met de omgeving. In de praktijk van de Zuidasontwikkeling is voortdurend sprake van het toevoegen van functies die soms resulteren in een volledig nieuwe behoefte aan parkeren, maar soms ook betrekking hebben op een herstructurering van gebieden waarbij grote aantallen bestaande parkeerplaatsen in het geding zijn. Soms zullen deze bestaande parkeerplaatsen door de herontwikkeling verdwijnen, maar soms ook is er sprake van bestaand recht, waaraan in redelijkheid niet kan worden getornd. Ook komt het voor, dat in een gebied mede wordt voorzien in de parkeerbehoefte van een ander gebied.

Om te voorkomen dat er van geval tot geval een discussie ontstaat over de interpretatie van de parkeernormen, is het gewenst dat de betrokken overheden kunnen beschikken over een beleidskader, waarin een overall-beeld wordt gegeven van de parkeerbehoefte in de Zuidas (afgeleid uit het programma en de te hanteren normen) en de verdeling daarvan over de verschillende deelgebieden. Daartoe is de Nota parkeren Zuidas in 2001 vastgesteld.

De nota voorziet onder andere in een locatiegewijze aanpak, waarbij de mogelijkheid wordt geboden voor een parkeerbalans per deelgebied. Deze aanpak biedt de gemeente Amsterdam flexibiliteit bij het omgaan met parkeerplaatsen binnen de normering.

Voor kantoren geldt voor een A-locatie een parkeernorm van één parkeerplaats op 250 m² kantoorvloeroppervlak. Voor een B-locatie is dat één parkeerplaats per 125 m².

Voor voorzieningen wordt geconstateerd dat het lastig is een algemene norm te bepalen, omdat onder het begrip voorzieningen zeer diverse activiteiten vallen, die ook uiteenlopende parkeerbehoeften hebben. De invulling van de voorzieningen in de Zuidas zal gaandeweg plaatsvinden, waardoor op dit moment niet is aan te geven hoe de uiteindelijke invulling zal worden. Vooralsnog zal er om die reden moeten worden gewerkt met een theoretische norm. Globaal zal worden uitgegaan van één parkeerplaats per 100 m². Afhankelijk van de feitelijke uitvoering van het programma zal dit zich vertalen in aantallen te realiseren parkeerplaatsen. Wanneer er duidelijkheid ontstaat omtrent de invulling van de voorzieningen in de Zuidas, zal deze norm worden genuanceerd.

Voor woningen tot slot wordt uitgegaan van 1,25 parkeerplaats per woning voor zowel de A- als de B-locatie, waarbij rekening is gehouden met het zogenaamde bezoekersparkeren.

Per deelgebied kan de parkeerbehoefte worden berekend aan de hand van de nu bekende gegevens en conform de hiervoor beschreven normen (parkeerbalans). In het deelgebied moet in die behoefte worden voorzien. Dit kan betekenen, dat op een kavel (bestemmingsplan) binnen het deelgebied een overmaat aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd ten behoeve van de parkeerbehoefte van één of meer aangrenzende kavels in het deelgebied. Binnen een kavel kan zich dat bijvoorbeeld op gebouwniveau voordoen. Het gaat erom, dat bij voltooiing van het gehele deelgebied de parkeerbalans weer in evenwicht is.

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

3.4.5 Nota Parkeren 2011, Parkeren in Zuid

De deelraad heeft op 25 mei 2011 de nota Parkeren in Zuid vastgesteld. In de nota staat wat het stadsdeel tot 2014 gaat doen om de bereikbaarheid te verbeteren. Met betrekking tot de Zuidas wordt in de nota het volgende opgemerkt.

Het Zuidas gebied kent eigen parkeernormen. Omdat de ontwikkeling van dit gebied onder verantwoordelijkheid valt van de Dienst Zuidas en ook de vaststelling van parkeernormen in het gebied een centraalstedelijke bevoegdheid is, blijft de Zuidas voor wat betreft de parkeernorming buiten beschouwing. Aangegeven is dat het stadsdeel het van belang vindt dat hier ook voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd zodat de parkeerdruk niet op de openbare ruimte wordt afgewenteld.

Voor grootschalige gebiedsontwikkeling (bijvoorbeeld de Zuidas) kunnen aparte parkeernormen worden geformuleerd, afgestemd op de ligging van het gebied (bereikbaarheid), de te ontwikkelen functies en de inrichting van de openbare ruimte. De normen die in deze notitie zijn geformuleerd kunnen hierbij wel als ijkpunt fungeren.

Omdat in de Zuidas alle woon- en bedrijfsgebouwen gebouwd zijn (en worden) met parkeerplaatsen op eigen terrein worden hier per 1 januari 2012 geen parkeervergunningen meer uitgegeven.

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

3.4.6 Hoogbouw, Beleid en Instrument (2005)

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument (2005) is in juni 2005 als aanvullend toetsingskader op het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" door de gemeenteraad Amsterdam vastgesteld. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect dat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

Zuidas is aangewezen als grootstedelijke hoogbouwcluster. Bij bouwhoogtes groter dan 90 meter is aangegeven dat een landschapstudie aan de centrale raadscommissie dient te worden gezonden.

De HER is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stadslandschap in beeld te brengen.

Voor de voorgenomen ontwikkelingen van voorliggend bestemmingsplan is een HER niet noodzakelijk, aangezien de ondergrens van 90 meter niet wordt overschreden.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is wel onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen. Op zowel bezonningsaspecten en windhinder, maar ook op het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) wordt in hoofdstuk 13 meer inhoudelijk ingegaan.

Voor het overige geldt dat ook straalpaden geen belemmering vormen voor de hoogbouw.

3.4.7 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 de Zuidas. 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 kantorenvoorraad in Amsterdam en voegen daarmee iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvoorraad. Een goed voorbeeld hiervan is de Zuidas dat zich richt op (inter)nationale kantoorgebruikers uit het topsegment.

Daarbij wordt uitgegaan van een nog toe te voegen kantorenprogramma van 525.000 m², waarvan 250.000 m² in de periode tot 2020 wordt voorzien, en 275.000 m² voor de periode daarna. Voor de groeigebieden geldt bij nieuwe uitgaven een aantal kaders zoals die zijn opgenomen in de kantorenstrategie. Bij de uitgifte dient in dat kader rekening te worden gehouden met de volgende aspecten:

- Planaanbod reduceren tot maximum
- Uitgifteprotocol doorlopen
- Toestemming vragen inzake stedelijk kantorenquotum
- Randvoorwaarden bij uitgifte
- Bestemmingsbepaling kantoor/bedrijf
- Continu kwaliteit gerealiseerde voorraad polsen
- Tijdig anticiperen op herontwikkeling/ transformatie/sloop
- Benutten mogelijkheden van koppelen nieuw aan oud

Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk-juridisch kader voor de planperiode. In het bestemmingsplan wordt die ontwikkeling vastgelegd die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wenselijk wordt geacht. Zoals ook uit de kantorenstrategie blijkt, is een kantoorontwikkeling op de Zuidas binnen de aangegeven maxima gewenst. Deze ontwikkeling kan bovendien binnen de planperiode plaatsvinden. Het is dan ook van belang dat dit ruimtelijk-juridisch kader vooruitlopend op concrete gronduitgifte is vastgesteld, zodat na de uitgifte een voorspoedige vergunningverlening kan plaatshebben. Voorliggend

bestemmingsplan voorziet in realisatie van maximaal 70.000 m² bvo kantoren. Dit programma past binnen het maximum.

De plantermijn van een bestemmingsplan bedraagt 10 jaar. Dit betekent dat het bestemmingsplan voorziet in zowel de periode tot 2020 als daarna. Het kantoorprogramma past binnen de maxima zoals die voor de Zuidas zijn opgenomen in de kantorenstrategie. Voor zover er vanuit de kantorenstrategie quota gelden, zijn die van toepassing op de gehele stad. Dat is ook de reden waarom voor het middel van de gronduitgifte is gekozen. Bij de concrete gronduitgifte zal dit en de andere in de kantorenstrategie weergegeven aspecten rekening worden gehouden.

3.4.8 Hotelbeleid

Amsterdam kampt al jaren met een tekort aan hotelkamers, zo wordt geconstateerd in de Nota Hotelbeleid 2007 - 2010. Het aanbod bleek sinds 1997 toegenomen, maar minder snel dan gepland. Na de economische recessie in 2001 is er een duidelijke afname in de groei van hotelkamers zichtbaar. Door de economische recessie kwam ook een hapering in de groei van de vraag naar overnachtingen. Sinds 2004 is weer een stijging in het aantal kamernachten zichtbaar. De gemiddelde kamerbezetting van de Amsterdamse hotels is daardoor in 2006 weer de een na hoogste in Europa, wat aangeeft dat er uiteindelijk toch te weinig hotelkamers zijn gerealiseerd. De zeer hoge bezettingsgraad heeft tot gevolg dat er in piekperiodes onvoldoende opvangcapaciteit is, wat de positie van Amsterdam als zaken-, toeristen- en congresstad bedreigt.

Tot 2015 werd een groei van het aantal overnachtingen van gemiddeld 4% per jaar verwacht. Deze verwachte groei vertaalde zich naar een behoefte aan 9.000 nieuwe hotelkamers in de gemeente Amsterdam.

Sterrensegment	Jaarlijkse groei	Cumulatieve groei
0-2*	4,4%	54%
3*	4,2%	50%
4*	3,9%	47%
5*	3,8%	45%
Totaal	4,0%	49%

Groeiverwachting Amsterdam 2005-2015 (Bron: Horwath HTL)

In de periode 1997-2006 groeide de vraag met gemiddeld 3,5% per jaar, terwijl het aanbod met gemiddeld 1,7% per jaar groeide. Deze onevenwichtige groeiverhouding leidde tot bijzonder hoge bezettingsgraden, en het is heel waarschijnlijk dat een ruimer aanbod een nog hogere groei van de vraag mogelijk zou hebben gemaakt. Uit de analyse van de vraag bleek bij vaststelling van de nota dat tot 2015 een cumulatieve groei van het aantal overnachtingen van bijna 50% te verwachten zou zijn. Om te voorkomen dat de bezettingsgraad nog verder zou stijgen, zou het aanbod eveneens met 50% moeten stijgen. Op basis van de toen bestaande 18.000 hotelkamers betekende dit dat tot 2015 nog circa 9.000 hotelkamers in de gemeente Amsterdam nodig zouden zijn om te voorkomen dat de groei geblokkeerd wordt door het tekort aan kamers.

	Kamernachten 2005 x 1.000	Kamernachten 2015 x 1.000	Nieuwe kamers tot 2015	Totaal kamers 2015	Bezettingsgraad 2015
0-2*	927	1.424	1.800	5.700	68%
3*	1.601	2.404	3.000	8.800	75%
4*	1.161	1.705	2.000	6.000	78%
5*	1.239	1.797	2.200	6.500	76%
Totaal	4.928	7.330	9.000	27.000	75%

Berekening benodigd aantal extra hotelkamers (Bron: Horwath HTL)

Rekening houdend met de sinds 2005 gerealiseerde hotels en een inschatting van de planuitval van hotelplannen en –projecten, werd bij vaststelling van de nota aangenomen dat slechts 4.500 kamers zullen worden ingevuld. Om te voorkomen dat de Amsterdamse hotelmarkt nog verder uit balans raakt, zou de gemeente zich er op toeleggen dat vóór 2015 nog 4.500 aanvullende hotelkamers worden gerealiseerd.

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 25 januari 2011, mede gelet op de economische situatie van het moment, besloten tot voortzetting van het beleid. De gemeenteraad is hierover tijdens de commissievergadering van 30 maart 2011 geïnformeerd. De voorgenomen ontwikkeling is met het gegeven beleid in overeenstemming.

3.4.9 Extended stay

Vanwege gemeentebreed toenemende vragen met betrekking tot het realiseren van mengvormen tussen woon- en hotelfuncties is de Handreiking extended stay opgesteld. De daarin opgenomen beleidsregels hebben betrekking op vormen van relatief kortstondig verblijf onder een hotelfunctie. Het gaat om ander gebruik dan het gebruik van woningen voor kortstondig verblijf.

Bij extended stay wordt blijkens de handreiking bedoeld op tijdelijk verblijf door onder andere expats en studenten. Verder moet worden gedacht aan verblijf binnen de gemeente van tenminste één week tot maximaal één jaar. Is het korter dan een week is er eigenlijk altijd sprake van een hotelfunctie. Om het onderscheid te maken met de reguliere woonfunctie wordt gesproken over logies en niet over wonen. Daarnaast gaat om het bedrijfsmatig aanbieden van verblijf. In de handreiking wordt ter onderscheid van short stay binnen de woonfunctie de volgende begripsbepaling van extended stay voorgesteld:

“Het bedrijfsmatig aanbieden van logies anders dan in een woning voor kortstondig verblijf van tenminste één week tot maximaal één jaar aan natuurlijke personen die buiten de gemeente hun hoofdverblijf c.q. vaste woon- of verblijfplaats hebben.”

De functie is als horeca VI in de planregels van de bestemming 'Gemengd - uit te werken' opgenomen.

3.4.10 Wonen in Amsterdam (Uit: Structuurvisie Amsterdam 2040)

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt geconstateerd dat de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam cruciaal is voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool. Verschillende, robuuste economisch-demografische ontwikkelingen liggen hieraan ten grondslag.

Demografische ontwikkelingen en bevolkingsprognose

Nederland krijgt in de toekomst te maken met twee belangrijke demografische ontwikkelingen die met elkaar samenhangen: vergrijzing en bevolkingskrimp. Vergrijzing houdt in dat het aandeel 65-plussers landelijk stijgt van ruim 15% in 2010 naar ruim 25% in 2040 volgens de laatste prognose van het CBS. Demografische ontwikkelingen treden niet overal in gelijke mate op. De regionale verschillen in bevolkingsopbouw zullen binnen Nederland groter worden. Per regio zal de woningbehoefte meer gaan verschillen. In sommige regio's neemt de woningbehoefte af, terwijl in andere regio's deze hoog blijft, zoals de Metropoolregio Amsterdam.

De Metropoolregio Amsterdam heeft op dit moment ongeveer 2,2 miljoen inwoners. Door de concentratie van hoger onderwijs, werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen vestigen zich relatief veel jongeren in de Metropoolregio Amsterdam vanuit andere delen van Nederland en vanuit het buitenland. De bevolking van de metropoolregio blijft daardoor groeien en de vergrijzing zal minder sterk zijn dan in veel andere delen van Nederland. Naar verwachting telt de regio in 2040 ongeveer 2,5 miljoen inwoners. Ook binnen de regio worden de verschillen in bevolkingsopbouw en woningbehoefte groter. De kernstad van de Metropoolregio Amsterdam neemt hierin een bijzondere plaats in, omdat de meeste mensen van buiten de regio zich op jonge leeftijd in Amsterdam vestigen en zich op latere leeftijd over de regio verspreiden.

Vanaf 1985 zijn er in Amsterdam ongeveer 70.000 woningen bijgekomen. De bevolking is daardoor met ruim 90.000 inwoners gegroeid. Volgens de laatste prognose van de gemeente Amsterdam komen hier tot 2040 nog ruim 90.000 inwoners bij en telt Amsterdam in 2040 bijna 860.000 inwoners (Dienst O+S/dro). Door de jonge leeftijdsopbouw van de bevolking worden er veel kinderen in de stad geboren. Traditioneel verlaten veel gezinnen de stad voor een ruimere woning en woonomgeving in de regio, maar doordat er meer gezinnen in de stad bijkomen dan er vertrekken, is het aantal gezinnen in Amsterdam de afgelopen 15 jaar toegenomen. Veel gezinnen hebben zich binnen de stad in het Oostelijk Havengebied en IJburg gevestigd.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam zullen er verschillen ontstaan in de mate waarin de bevolking vergrijst. Ook Amsterdam zelf krijgt te maken met vergrijzing. Het aandeel 65-plussers in de stad neemt toe van 11% naar 16% in 2040. In absolute aantallen gaat het om bijna 60.000 65-plussers erbij in 2040. Vooral in de stadsdelen Zuid en Centrum neemt het percentage 65-plussers toe. Een aantal senioren zal de stad verlaten voor een rustiger omgeving, maar omdat deze groep in het algemeen weinig mobiel is, dreigt er op den duur extra verstopping op de woningmarkt. Vooral na 2020 moeten woonmilieus gerealiseerd worden die aantrekkelijk genoeg zijn voor deze doelgroep om de doorstroming te bevorderen. Veel nieuwe senioren zijn draagkrachtig en zullen zo lang mogelijk in de eigen woning willen blijven en zorg inkopen. Dit kan weer leiden tot extra druk op de beroepsbevolking en aanvullende vraag naar (buitenlandse) vestiging van arbeidskrachten in de zorg. Deze zullen op hun beurt weer kunnen zorgen voor extra druk op de woningmarkt.

De motor achter de groei van Amsterdam en de regio is de aantrekkingskracht op jongeren. Deze voelen zich het meest aangetrokken tot het unieke hoogstedelijke milieu van het Amsterdamse centrum. Naast de vestiging van studenten in de stad, is er sinds 2000 sprake van een toename van het aantal afgestudeerde twintigers uit andere studentensteden van Nederland, dat zich voor werk in

Amsterdam vestigt. Ook vanuit het buitenland vestigen zich de afgelopen 10 jaar steeds meer veelal hoogopgeleide twintigers en dertigers uit landen met sterke of opkomende economieën in Amsterdam.

Hiermee is sprake van een toenemende concentratie van veelal hoogopgeleid jong talent, die de regio ook nodig heeft om als motor van de Nederlandse economie te kunnen functioneren. Voor de Nederlandse economie is het van belang dat de Metropoolregio Amsterdam een internationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu voor werkgelegenheid biedt. In de huidige kenniseconomie is een hoogwaardige beroepsbevolking hiervoor een voorwaarde. Daarom moet er landelijk en binnen de metropoolregio ook ingezet worden op het bieden van voldoende mogelijkheden voor jong talent om zich te vestigen in hoogstedelijke woonmilieus. Dit betekent verdichting, transformatie en het toevoegen van minstens 70.000 woningen in Amsterdam tot 2040.

70.000 woningen erbij

Sinds het naoorlogse dieptepunt (675.570 inwoners in 1985) is de bevolkingsomvang van de gemeente Amsterdam enorm gegroeid (767.773 inwoners per 1 januari 2010). Met de partners binnen de metropoolregio is afgesproken dat Amsterdam haar woningvoorraad met vijftigduizend woningen uitbreidt binnen het bestaande stedelijke gebied in de periode 2010-2030. Amsterdam ambieert de voorraad met nog eens twintigduizend woningen uit te breiden. De totale opgave, zeventigduizend woningen, moet in de periode 2010–2040 worden gerealiseerd. Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. Rekening houdend met een verdere verkleining van het gemiddelde huishouden, zal Amsterdam in 2040 tussen 850 duizend en 900 duizend inwoners tellen. Om de voorraad met zeventigduizend woningen te kunnen uitbreiden zullen er méér dan dit aantal moeten worden gebouwd (naar verwachting circa 100 duizend). Er moet immers rekening worden gehouden met een sloop/nieuwbouwprogramma, vooral in de stedelijke vernieuwingsgebieden, en met tegenvallers bij de ontwikkeling van bepaalde bouwlocaties.

In potentie lijkt voldoende binnenstedelijke capaciteit beschikbaar om tot 2040 de woningvoorraad met gemiddeld 2.300 woningen per jaar te laten groeien. De planinventarisatie (zie uitvoeringsdeel) geeft een ruimtecapaciteit aan voor 115.000 woningen. Hierbij ligt op termijn een nadruk op nieuwe ontwikkelingen langs de IJoevers en nabij de openbaar vervoerassen Schiphol-Almere en Amsterdam-Utrecht. Amsterdam kan in beginsel een langjarige woningproductie waarmaken, grotendeels in gemengde stedelijke milieus, mits tijdig financiering voor de projecten wordt gevonden en de marktpartijen deze productie ook weten te realiseren. De noodzakelijke verdichting van delen van de stad zal gepaard moeten gaan met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

3.4.11 Woonvisie Amsterdam tot 2020, “Wonen in de Metropool”

In de op 30 oktober 2008 door de gemeenteraad vastgestelde woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden er keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad, een Betaalbare stad, een Zorgzame Stad en een Duurzamestad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

Alle ambities die de stad en haar partners koesteren op het gebied van het wonen in de Metropool zijn in grote mate afhankelijk van de dynamiek op de woningmarkt. Sterker nog, het verhelpen van de huidige verstopte Amsterdamse woningmarkt is de belangrijkste randvoorwaardelijke ambitie voor de stad. Hiervoor zijn twee zaken van essentieel belang: nieuwbouw en doorstroming in de bestaande woningvoorraad. In die volgorde want de eerste is randvoorwaardelijk voor de tweede, maar niet zo maar. Het is namelijk van essentieel belang de juiste segmenten aan de voorraad toe te voegen zodat bewoners uit de bestaande voorraad gaan verhuizen. Pas dan wordt dynamiek bereikt, pas dan heeft de

Amsterdamse woningvoorraad uitzicht op beterschap. Voor het toevoegen van voldoende nieuwbouw woningen is regionaal een afspraak gemaakt om tot 2030 minimaal 150.000 woningen aan de voorraad toe te voegen. Amsterdam neemt daarvan ruim 50.000 woningen voor haar rekening binnen de huidige stadsgrenzen en wil dat zelf oprekken tot maximaal 70.000. Dat is een behoorlijke opgave en kan alleen worden gerealiseerd als de beschikbare bouwlocaties in hoge dichtheid worden bebouwd en de bouwende partijen bereid zijn haast te maken met hun nieuwbouw.

De Zuidas maakt onderdeel uit van de in de woonvisie onderscheiden centraal stedelijke zone. De centraal stedelijke zone vormt het sociaal-economisch-cultureel centrum van de Amsterdamse regio. De stijging van de marktwaarde en de vastgoedprijzen zijn hier bovengemiddeld hoog en voor huurwoningen moet men veel woonduurjaren hebben opgebouwd, dit lijkt met de ontwikkeling naar een metropool alleen maar sterker te worden. Met de bouw van de Zuidas krijgt ook Zuid steeds meer de functie van het stadscentrum. Deze en andere ontwikkelingen in de centraal stedelijke zone vormen tegelijkertijd ook een bedreiging voor starters en middengroepen. Het probleem van de gebieden met hoge marktdruk is dat er steeds minder ruimte is voor de middengroepen. Woningen worden verhuurd in het sociale segment óf ze zijn meteen duur in de koop of huur.

Er zal daarom meer aanbod in het middensegment gecreëerd moeten worden. Met name de gezinnen met een middeninkomen zijn niet in staat een geschikte woning te vinden in de centraal stedelijke zone. Dit vraagt om woningen met zekere oppervlakte, betaalbaar en in het middensegment, en om voorzieningen in de buurt. Dat is vanwege de hoge marktdruk in de centraal stedelijke zone vrijwel niet te realiseren, misschien op Buitenveldert na. Het uitgangspunt wordt daarom bouwen voor stedelijk georiënteerde gezinnen met een hoger inkomen, gezinnen met een middeninkomen kunnen terecht in de zone rond de centraal stedelijke zone: de 19e-eeuwse ring en gordel '20-'40.

De Zuidas wordt een voorbeeldproject van duurzaam bouwen, waar we van kunnen leren. De Zuidas wordt in de komende jaren een duurzaam internationaal stadscentrum. Dit krijgt vorm in energiebesparing, duurzame energie, het gebruik van duurzame materialen, kwaliteit en een hoogwaardige openbare ruimte en architectuur. De Zuidas wil benadrukken dat het bij duurzaamheid ook om mensen gaat. Er zijn initiatieven om de diversiteit van mensen die aan de Zuidas wonen, werken of studeren te bevorderen en een afspiegeling te laten zijn van de Amsterdamse samenleving. De Zuidas wil daarnaast ook bedrijven en instellingen inspireren om duurzaam te ondernemen.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het bestemmingsplan voorziet daarin.

3.4.12 Woonvisie 2011 - 2014 Stadsdeel Zuid

Op 13 december 2011 heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid ingestemd met de concept "Woonvisie 2011-2014". Naar verwachting zal de stadsdeelraad de visie in de eerste helft van 2012 vaststellen. In de woonvisie zijn voor 2011-2014 de volgende doelstellingen voor het stadsdeel geformuleerd:

- Het stadsdeel streeft voor een langere periode - tot 2020 - naar een percentage van tenminste 35% eigen woningbezit en tenminste 45% betaalbare voorraad.
- Er worden nieuwe uitvoeringsregels opgesteld voor woningonttrekking, -samenvoeging en omzetting op basis van de Centraal-stedelijke beleidsregels met als uitgangspunten eenvoudiger en meer mogelijkheden en geen verplichting meer van financiële compensatie voor eigenaar-bewoners.
- De huidige verdeelbesluiten t.a.v. short stay worden ingetrokken en er wordt geen nieuw verdeelbesluit vastgesteld, zodat in het hele stadsdeel short stay mogelijk wordt.

- Het stadsdeel blijft streven naar 30% betaalbare voorraad. Daarbij zal worden nagegaan of in de periode 2012 - 2015 ruimte is om alsnog het te kort van 27 betaalbare huurwoningen van de afgelopen jaren in te lopen.

Met betrekking tot de Zuidas wordt in het beleid aangegeven dat de Zuidas tot 2020 de grootste bouwlocatie binnen het stadsdeel zal zijn. Binnen de Zuidas zullen op verschillende locaties woningbouw worden gerealiseerd. Van de geplande woningbouw in Zuidas valt 70% van de woningen in de categorie 'vrije sector' (koop en markthuur). De overige 30% is zgn. 'goedkope woningbouw'. Dit laatste kan sociale woningbouw zijn, maar bijvoorbeeld ook goedkope koop- of huurappartementen voor starters en studenten. De prijzen van deze 30% vallen binnen de huurtoeslaggrens, of een equivalent daarvan in de koopsector.

In komende periode ligt de nadruk op woningbouwontwikkeling in de deelgebieden Gershwin, Fred. Roeskestraat, Beethoven en Kop Zuidas. Daarnaast zullen delen van het Kenniskwartier, (incl. Vu terrein) en Ravel gebied in ontwikkeling worden gebracht. Op de Zuidas zijn ook enkele locaties voor zelfbouw aangewezen en wordt gewerkt aan de realisatie van zowel tijdelijke- als permanente studentenwoningen.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het bestemmingsplan voorziet daarin.

3.4.13 Beleidsnotitie Short Stay

Op 12 juli 2012 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het vernieuwde beleid voor shortstay in Amsterdam. Kern van het nieuwe beleid is dat het college kiest voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van shortstay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden, maar waarbij de leefbaarheid voldoende is geborgd. Uitgezonderd in gebieden waar de druk op de leefbaarheid groot is, wordt shortstay overal mogelijk gemaakt zonder quotum. Ook wordt het mogelijk gemaakt om met meerdere huishoudens in een shortstay woning te verblijven met een maximumbezetting van de woning door één huishouden of vier personen die niet tot één huishouden behoren. Zo kunnen naast een huishouden bijvoorbeeld ook meerdere niet tot één huishouden behorende collega's gebruik maken van de accommodatie. Door uit te gaan van een maximum van vier personen wordt voorkomen dat ongewenste "pensionachtige" activiteiten onder de noemer van shortstay plaatsvinden.

In het voorliggende bestemmingsplan is waar (ook) "wonen" is toegestaan tevens "short stay" toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder short stay verstaan moet worden.

3.4.14 Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015

Op 23 mei heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het nieuwe detailhandelbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen

dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

Het nieuwe beleid sluit op veel punten aan bij het vorige beleid, omdat het vorige beleid redelijk succesvol was. De leegstand bijvoorbeeld is over de hele linie nog relatief laag. We continueren de regionale afstemming. Wel zijn er andere accenten gelegd. Zo wordt in het nieuwe beleid gestimuleerd dat er meer grotere winkelunits komen in sommige winkelgebieden. Terughoudendheid blijft van kracht met betrekking tot brancheverruiming op perifere winkellocaties..

Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2011-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel. De Amsterdamse detailhandel omvat in 2010 ruim 36.000 directe banen (bijna 7% van de werkgelegenheid). Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, ook de horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoeks-motief en het vestigingsklimaat aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allerhande bedrijven en mensen kan motiveren naar Amsterdam te (willen) komen. Het nieuwe detailhandelsbeleid vergroot de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam en biedt de beste garantie om de werkgelegenheid in de detailhandel te behouden en te vergroten.

Binnen de Zuidas wordt niet voorzien in grootschalige en perifere detailhandel. In de Visie Zuidas is verder uitwerking gegeven aan het beleid ten aanzien van winkelvoorzieningen. Zuidas wordt voor alle functies ontwikkeld tot toplocatie, dus ook voor winkels. Deze toevoeging past prima in de gemeentelijke ambitie van Amsterdam Topstad. Bij top moet gedacht worden aan winkelformules en –ketens die voor Nederland uniek, exclusief en/of internationaal zijn en die iets nieuws toevoegen aan het bestaande aanbod in de regio. Verschillende studies en marktinschattingen duiden op de kansrijkheid hiervan, mits een kritische massa van minimaal 15.000 m² vloeroppervlakte gemaakt wordt. Naast topsegment genereert een nieuwe stadsontwikkeling als Zuidas natuurlijk haar eigen lokale vraag in het basis- en middensegment. Hierbij wordt gedacht aan 15.000-25.000 m², exclusief stationsgerelateerde voorzieningen. Voor stationsgerelateerde voorzieningen geldt een maximum van 10.000 m².

3.4.15 Visie Zuidas 2009

In de Visie Zuidas 2009 is aangegeven dat Zuidas zich ontwikkelt tot een internationale toplocatie voor wonen en werken in Amsterdam. De uitstekende bereikbaarheid, de kwalitatief hoogwaardige omgeving en de aantrekkingskracht van Amsterdam vormen de grondslagen voor haar succesvolle ontwikkeling. Een ontwikkeling waarmee Amsterdam en Nederland de internationale concurrentie aan kunnen.

De ambitie bestaat uit het bereiken van een duurzaam en succesvol stedelijk topmilieu, van internationale allure, met Amsterdamse kwaliteiten. Dit betekent voor Zuidas:

Toplocatie: succesvol herkenbaar

Succes, economisch en sociaal, is een noodzakelijke voorwaarde om de ambities te realiseren. Daarbij richt Zuidas zich op de top van kantoren en voorzieningen. De al gevestigde vooraanstaande positie in de financiële dienstverlening en de advocatuur vormt de basis voor het nader uitbouwen van de toppositie. Vanuit internationaal oogpunt kan voortgebouwd worden op het imago van Amsterdam als creatieve, tolerante en internationaal georiënteerde stad. En lokaal kan Zuidas een extra dimensie aan de regio bieden. Niet in concurrentie met bestaande zaken- en voorzieningencentra, maar aanvullend,

met een hoge standaard van business, winkelen, voorzieningen en wonen. Die hoge standaard vertaalt zich ook in een hoge kwaliteit van bebouwing, in een attractief en identiteitsvol deel van de stad.

Amsterdamse kwaliteit: compact en levendig

Een compacte stad in hoge dichtheid maakt optimaal gebruik van de bijzondere kenmerken van een specifieke plek. Bij Zuidas hoort een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, met een programmamix die tot wisselend maar permanent gebruik over de dag en avond leidt en over een grote diversiteit beschikt. Zuidas is veilig en trekt een breed scala aan publiek en bewoners, met een breed aanbod van voorzieningen. De openbare ruimte is hoogwaardig, met een goed microklimaat en een gezonde leefomgeving. In de omgeving is er een directe aansluiting op de aangrenzende landschappen, maar Zuidas heeft ook een eigen ecologische kwaliteit.

Duurzaam: efficiënt en verantwoordelijk

Een duurzame stad maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Deze efficiëntie wordt versterkt door bebouwing die flexibel en aanpasbaar is voor toekomstige ontwikkelingen. Ook een zo groot mogelijk vervoersaandeel van openbaar vervoer en fiets is onmisbaar voor een duurzame stad. Niet alleen verantwoordelijk met ruimte omgaan, maar ook met grondstoffen, energie, water en afval. Excelleren van Zuidas als internationaal topmilieu betekent ook excelleren in duurzame ontwikkeling.

Daarbij is belangrijk dat niet alleen technologische oplossingen en een gezond economisch perspectief er toe doen, maar dat duurzaamheid in het gehele proces als wens op de voorgrond staat. Dit betekent een proactieve samenwerking met belanghebbenden.

3.4.16 Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier

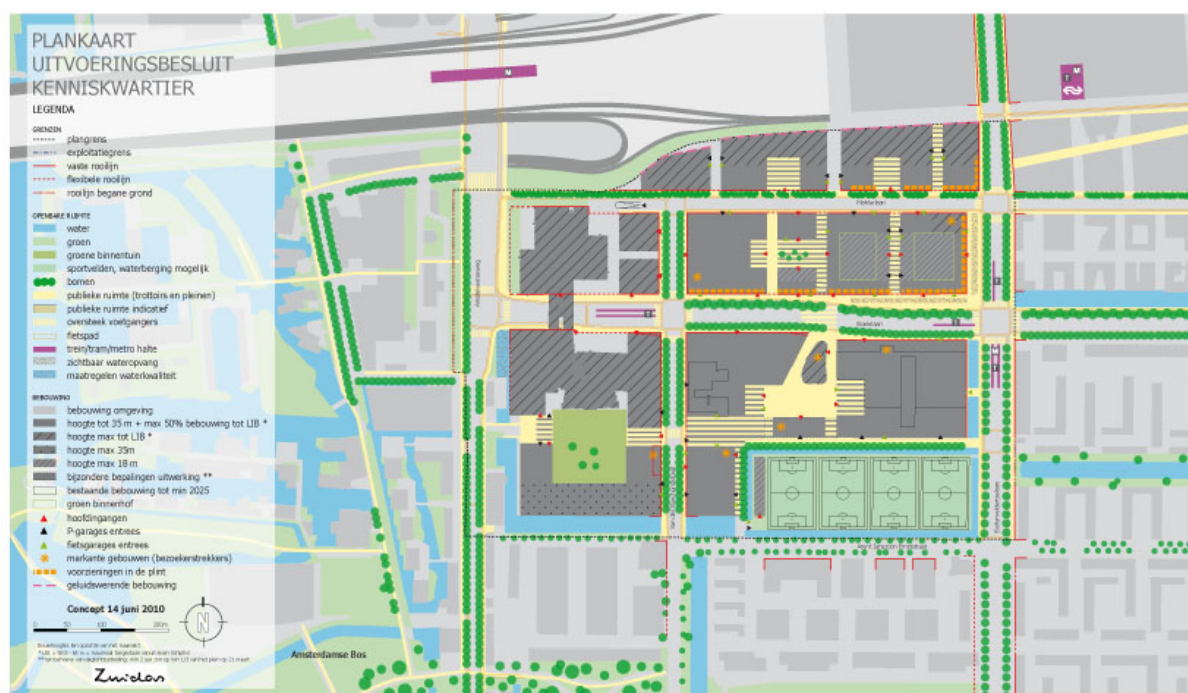
De algemene ambities zoals verwoord in de Visie Zuidas 2009 hebben een doorvertaling gekregen in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier (vastgesteld 16 februari 2011). Het uitvoeringsbesluit voorziet in een integrale afweging tussen de verschillende opgaven in het gebied in programmatisch en ruimtelijk opzicht. Ook voor de integrale opgave van de water- en verkeersopgave is dit noodzakelijk.

De volgende doelstellingen zijn onderdeel van de gebiedsvisie voor het Kenniskwartier:

- Mix aan functies door het gebied t.b.v. grote levendigheid
- Rangorde in openbare ruimten
- Actieve plint / straatwanden
- Flexibiliteit in gebouw en typologie
- Omgevingskwaliteit
- Duurzaamheid
- Fasering, functionaliteit en leefbaarheid gedurende de ontwikkelingsfases
- Sociale en culturele bijdrage en identiteiten
- Langzaam verkeersroutes passend bij functies en de routing van de gebruikers

Doel van het uitvoeringsbesluit is het formuleren van een integraal stedenbouwkundig raamwerk en flexibel ontwerp voor het gehele plangebied Kenniskwartier. Dit besluit vormt de basis voor de uitvoering van concrete bouwprojecten en daagt uit tot een duurzame en architectonische invulling van hoge kwaliteit. Van belang is dat een helder inzicht wordt gegeven in het stedenbouwkundig raamwerk van het gebied Kenniskwartier en de functionele invulling van het programma in bouwvolumes. Daarmee wordt namelijk de basis gelegd voor de toekomstige ontwikkelingen van dit gebied.

Bij het uitvoeringsbesluit is een plankaart opgesteld, waarop o.a. de kaders voor wat betreft bebouwing en de ligging van water en groen in het hele gebied zijn aangegeven.



Plankaart Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier

In het uitvoeringsbesluit is ten aanzien van het plangebied de volgende indicatieve verdeling van het programma aangegeven:

Ten noorden van de Gustav Mahlerlaan:

- 135.000 m² kantoren;
- 55.000 m² wonen;
- 18.000 m² voorzieningen.

Ten zuiden van de Gustav Mahlerlaan:

- 144.000 m² wonen;
- 12.000 m² voorzieningen;
- 20.000 m² voorzieningen VU.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet direct in deze totale eindontwikkeling. In juridische zin wordt een ontwikkeling mogelijk gemaakt van maximaal 143.000 m² bvo functionele bebouwing ten noorden van de Gustav Mahlerlaan. Binnen dat totaal kan een gemengd woon-werkprogramma wordt ontwikkeld waarbij per functie de volgende maxima zijn gesteld: 70.000 m² bvo kantoren, 80.000 m² bvo wonen, 28.000 m² hotel en 18.000 m² bvo voorzieningen. Ten zuiden van de Gustav Mahlerlaan wordt voornamelijk de bestaande situatie conserverend bestemd. De daar beoogde ontwikkeling zal naar verwachting niet gedurende de plantermijn van 10 jaar plaatsvinden.

Hoewel er een verschuiving van kantoren naar wonen plaatsvindt voor de gronden te noorden van de Gustav Mahlerlaan past programma waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet ruimschoots binnen de uitgangspunten van het uitvoeringsbesluit. Het uitvoeringsbesluit heeft een doorvertaling naar het voorliggend bestemmingsplan gekregen. In hoofdstuk 4 wordt meer inhoudelijk op de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het plangebied ingegaan. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitgangspunten zoals die zijn opgenomen met betrekking tot verkeer en parkeren.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

In het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier wordt in met name hoofdstuk 5 uitgebreid ingegaan op de integrale stedenbouwkundige uitgangspunten voor het gebied Kenniskwartier, waarvan het plangebied Kenniskwartier Noordzone deel uitmaakt. Voor de integrale visie wordt korthedshalve naar het uitvoeringsbesluit verwezen. In de hierna volgende paragrafen wordt concreet ingegaan op de betekenis voor voorliggend bestemmingsplan.

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

In paragraaf 3.4.16 is ingegaan op de indicatieve programmaverdeling zoals die in het uitvoeringsbesluit is opgenomen. Van de 135.000 m² kantoren die daarin voor het plangebied is aangegeven, is reeds 2.000 m² elders gerealiseerd.

Zoals in de laatste paragraaf van het vorig hoofdstuk al kort aangegeven, voorziet voorliggend bestemmingsplan niet in het totale eindprogramma zoals dat in het uitvoeringsbesluit is bepaald. Voorzien wordt in een eerste ontwikkeling van maximaal 143.000 m² bvo functionele bebouwing ten noorden van de Gustav Mahlerlaan. Binnen dat totaal kan een gemengd woon-werkprogramma worden ontwikkeld waarbij per functie de volgende maxima zijn gesteld: 70.000 m² bvo kantoren, 80.000 m² bvo wonen, 18.000 m² hotel en 18.000 m² bvo overige voorzieningen.

Het programma ten zuiden van de Gustav Mahlerlaan wordt naar verwachting niet gerealiseerd binnen de plantermijn (zie paragraaf 4.3). Hoewel het voornemen tot realisatie van dit programma onverkort overeind staat, voorziet het bestemmingsplan in het huidige gebruik als sportterrein. Ook het bestaande tankstation aan de Parnassusweg / Buitenveldertselaan wordt vooralsnog conserverend bestemd. Wel is daar een wijzigingsmogelijkheid opgenomen die voorziet in beëindiging van die situatie.

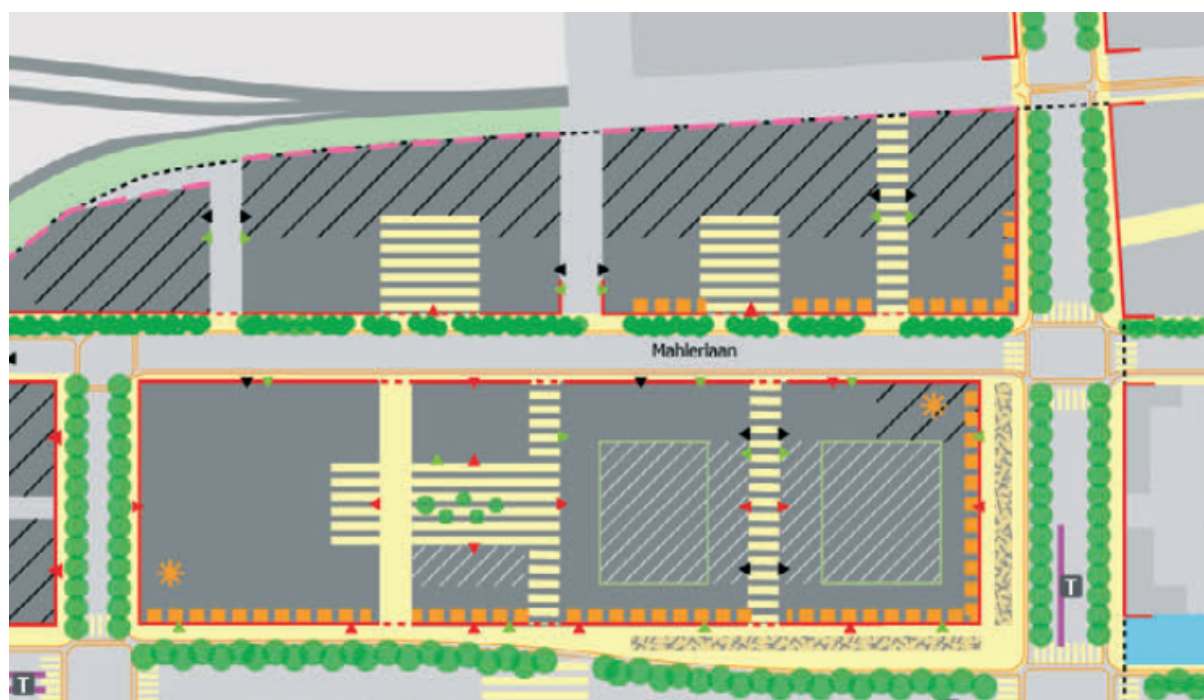
Naast deze programmatische uitgangspunten op hoofdlijnen is in het uitvoeringsbesluit tevens een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden meegegeven die moet bijdragen aan de levendigheid van het gebied. Zowel aan de hoofdstraten en de secundaire straten is overeenkomstig het uitvoeringsbesluit een actieve plint een randvoorwaarde voor een goede, veilige en levendige sfeer. De plint wordt daartoe deels ingevuld door voorzieningen (winkels, horeca, buurtfuncties) aansluitend op de openbare ruimte. Door een keuze voor grotere schaal van blokken dan in het centrale deel van de Zuidas (Mahler, Gershwin) wordt ook gekozen voor minder openbare ruimte en hogere dichtheid van gebruikers in de openbare ruimte. Invulling van plinten wordt hiermee ook intensiever.

Bovenstaande ruimtelijke functionele aspecten hebben een vertaling gekregen in voorliggend bestemmingsplan.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Het uitvoeringsbesluit gaat uit van een gebiedsontwikkeling met een hoge bebouwingsdichtheid. Om de kwaliteit te borgen, zijn in het uitvoeringsbesluit de nodige randvoorwaarden opgenomen. Deze zijn vertaald in de 'plankaart' van het uitvoeringsbesluit (zie onderstaande kaart). Deze uitgangspunten zijn in voorliggend bestemmingsplan voor wat betreft de gronden ten noorden van de Gustav Mahlerlaan doorvertaald naar een juridische regeling. Daarbij is gekozen voor een uit te werken bestemming. Dat wil zeggen dat binnen de gestelde regels één of meer uitwerkingsplannen moeten worden opgesteld.

Voor de gronden ten zuiden van de Gustav Mahlerlaan is zoals eerder aangegeven uitgegaan van de bestaande situatie. Het is niet de verwachting dat de daar nu aanwezige sportvelden binnen de plantermijn van dit bestemmingsplan zullen zijn verplaatst.





Uitsnede plankaart plus legenda Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier

4.3 Gefaseerde en nader uit te werken ontwikkeling

Zoals hiervoor is aangegeven zal een deel van de uiteindelijk voorgenomen ontwikkeling, namelijk ten zuiden van de Gustav Mahlerlaan, na de plantermijn plaats gaan vinden. Het betreft de herontwikkeling van de eerst nog te verplaatsen sportterreinen van SC Buitenveldert. Hiervoor is in het bestemmingsplan dat in een ontwikkeling voor de komende tien jaar voorziet een regeling opgenomen die in de bestaande situatie voorziet. In de onderzoeken ter onderbouwing van de voorgenomen ontwikkeling ten noorden van de Gustav Mahlerlaan is voor zover relevant rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen aan de zuidzijde daarvan.

Voor wat betreft het bestaande tankstation aan de Buitenveldertselaan geldt dat het uitvoeringsbesluit erin voorziet dat het zal verdwijnen. Dit zal plaatsvinden binnen de plantermijn. Omdat de uiteindelijke invulling ter plaatse nog niet tot in detail bekend is, en om tot die tijd een adequate juridische regeling te behouden voor de bestaande situatie, is ervoor gekozen het tankstation conserverend te bestemmen, en daarbij een wijzigingsmogelijkheid op te nemen die in beëindiging van de bestaande situatie voorziet.

Ontwikkeling van de gronden ten noorden van de Gustav Mahlerlaan vindt gedurende de plantermijn van voorliggend bestemmingsplan iplaats. Hoewel de randvoorwaarden in het uitvoeringsbesluit zijn vastgesteld, is een nadere stedenbouwkundige uitwerking nodig. Om die reden is er gekozen voor een nader uit te werken bestemming. Dat betekent dat met inachtneming van de bij voorliggend bestemmingsplan gegeven regels het plan verder moet worden uitgewerkt in één of meer uitwerkingsplannen.

Hoofdstuk 5 MER Zuidas - de Flanken

5.1 Algemeen

Met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van de Zuidas Flanken is een milieueffectrapportage uitgevoerd (MER Zuidas - De Flanken, delen A (25 januari 2011) en B (25 januari 2011), zie bijlagen). Deze m.e.r.-procedure is gekoppeld geweest aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad (14 juli 2011) en onherroepelijk geworden). De hierna beschreven wetgeving was op de betreffende besluitvorming van toepassing. De (directe) m.e.r.-plicht bestond indertijd vanwege het woonprogramma voor de Flanken. Aangezien reeds een m.e.r.-plicht bestond vanwege de hoeveelheid woningen, en de recreatieve of toeristische voorzieningen hierin reeds meegenomen zijn, is een aparte m.e.r.-beoordeling voor deze laatste activiteiten niet meer noodzakelijk.

Met afronding van de m.e.r.-procedure gekoppeld aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West is de m.e.r.-plicht uitgewerkt. Daarbij moet worden opgemerkt dat er vanuit de huidige wetgeving überhaupt geen sprake meer zou zijn van een directe m.e.r.-plicht. Nu een m.e.r. is uitgevoerd, zal met de uitkomsten daarvan moeten worden rekening gehouden.

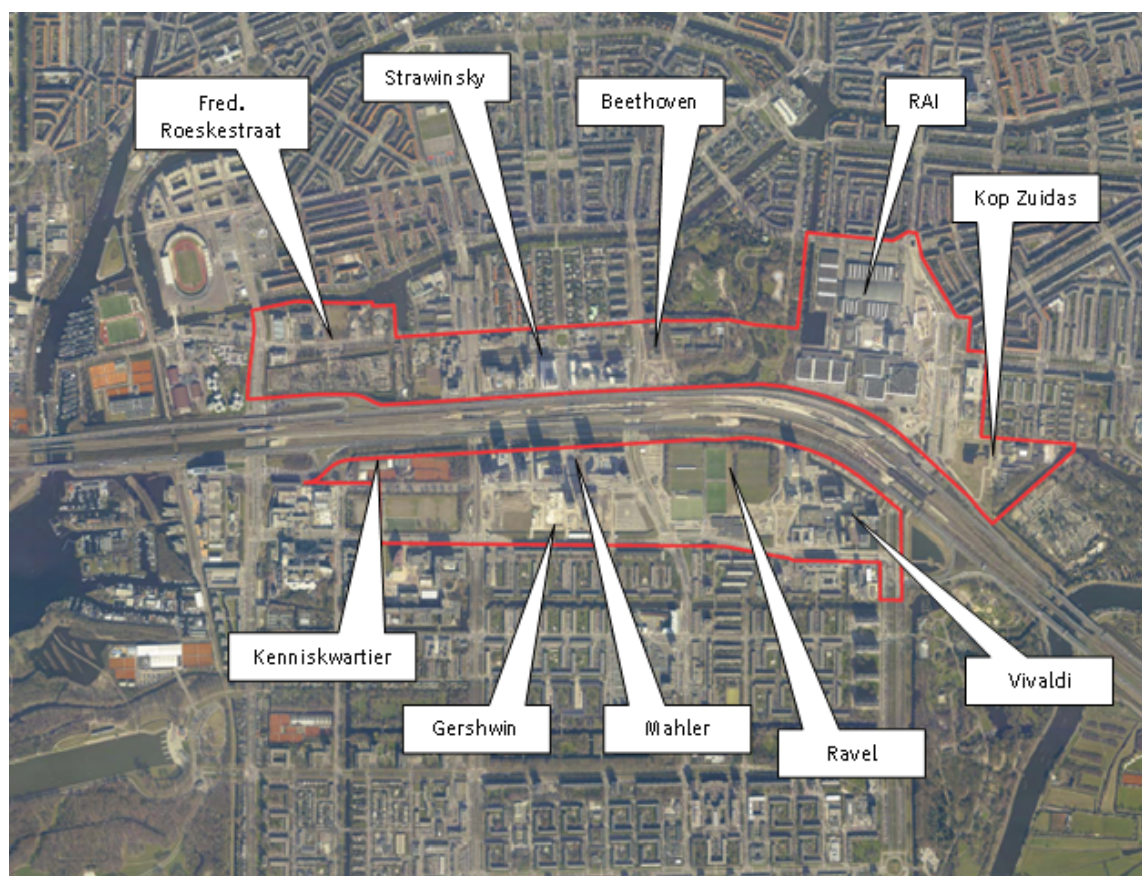
Het doel van een m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen of te compenseren.

Het plangebied en de daarbinnen voorgenomen ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.2 wordt kort aangegeven welke ontwikkeling wordt verstaan onder de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de voorgeschreven en doorlopen procedure. In de volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.4 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde milieueffectrapportage worden behandeld, welke betrekking hebben op het gehele projectgebied van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.5 wordt meer expliciet ingegaan op de betekenis voor (de besluitvorming over) voorliggend bestemmingsplan. Tot slot wordt in paragraaf 5.6 een aantal algemene conclusies getrokken.

5.2 Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma

De Zuidas is een gebied dat al een aantal jaren sterk in ontwikkeling is. De gemeente Amsterdam heeft concrete plannen om het gebied verder te ontwikkelen en te intensiveren. Naast de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden behorend bij de Flanken bestaan er plannen om de infrastructuur A10 en de sporen in een brede tunnel te leggen. Voor deze plannen geldt dat de rol van het bevoegd gezag is weggelegd voor het Rijk. Deze plannen voor het Dok maken geen onderdeel uit van deze m.e.r.-procedure. Hiervoor is inmiddels een zelfstandige (plan)m.e.r.-procedure voor doorlopen.

Het plangebied Zuidas - Flanken ligt aan weerszijden van de infrabundel (A10 Ringwegzuid, trein, metro en tram) van Amsterdam. Naast de A10, trein, metro en tram is de Zuidas op zeer korte afstand gelegen van de binnenstad van Amsterdam en Schiphol.



Plangebied MER Zuidas - de Flanken

Als eindbeeld wordt voor de Flanken voorzien in een programma met ca. 763.000 m² woonfuncties, zo'n 837.500 m² kantoorfuncties en ca. 360.500 m² overige voorzieningen, waarvan al een deel is gerealiseerd, of in aanbouw is. Voor het overige deel dienen diverse nieuwe bestemmingsplannen opgesteld te worden.

In onderstaande tabel is opgenomen welke activiteiten er nog ontplooid gaan worden in de Flanken van de Zuidas. Dit zijn de activiteiten die ook in het MER Zuidas - de Flanken op milieueffecten beoordeeld zijn. Het programma van voorliggend bestemmingsplan maakt onderdeel uit van het totale programma dat in het MER is onderzocht.

	Aantal bvo woningen (m ²)	Kantoren bvo m ²	Voorzieningen bvo m ²	Totaal m ²
MER	ca. 697.000 m ²	ca. 635.000 m ²	ca. 237.000 m ²	ca. 1.569.000 m ²

5.3 M.e.r.-procedure

Op 28 april 2010 is kennis gegeven van de startnotitie milieueffectrapportage ten behoeve van de ontwikkeling van de Flanken Zuidas. Met ingang van 29 april 2010 heeft deze startnotitie gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid daarover zienswijzen naar voren te brengen. Tevens is de startnotitie aan de wettelijk adviseurs toegezonden met de mogelijkheid een advies uit te brengen.

Kenniskwartier Noord (vastgesteld)

Per brief van 26 april 2010 is de startnotitie aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) toegezonden, met het verzoek een advies uit te brengen over het geven van richtlijnen. Tevens zijn zo spoedig mogelijk na ontvangst ook de zienswijzen en adviezen aan de Commissie doorgezonden. Per brief van 7 juli 2010 heeft de Commissie advies uitgebracht (Advies voor de richtlijnen voor het milieueffectrapport, 7 juli 2010 / rapportnummer 2425-51).

Middels een Nota van Beantwoording hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam aangegeven op welke wijze met deze adviezen en zienswijzen wordt omgegaan. Diegenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht, zijn daarover op de hoogte gebracht.

Met ingang van 3 maart 2011 is het MER Zuidas - de Flanken tezamen met het ontwerp van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West voor een ieder terinzage gelegd. Daarbij is de mogelijkheid geboden om zienswijzen naar voren te brengen over zowel het MER als het betreffende ontwerp bestemmingsplan. Verder is de Commissie overeenkomstig wettelijk voorschrift in de gelegenheid gesteld advies over het rapport uit te brengen. Per brief van 5 april 2011 is dit advies gegeven.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER Zuidas - de Flanken aanwezig is. Het MER geeft op hoofdlijnen voldoende inzicht in de relevante milieueffecten van het voornemen.

De Commissie m.e.r. constateert op hoofdlijnen dat de belangrijkste nadelige milieueffecten samenhangen met verkeersaspecten en dat dan ook in het MER de meeste aandacht is uitgegaan naar verkeersafwikkeling, geluid en luchtkwaliteit. De overige milieuaspecten zijn op een lager veelal indicatief detailniveau beschreven.

De Commissie m.e.r. is van mening dat de verkeersrapportage, luchtkwaliteitsrapportage en geluidrapportage welke onderdeel vormen van het MER heldere en gestructureerde informatie bevatten. Uit het MER blijkt dat er zonder het nemen van maatregelen knelpunten zijn op het vlak van geluidhinder in het studiegebied. De mogelijke realisatie van het Dok heeft sterk geluidreducerende effecten tot gevolg.

Met betrekking tot water adviseert de Commissie m.e.r. te kiezen voor een gebiedsbrede aanpak. Ten aanzien van externe veiligheid adviseert de Commissie m.e.r. een verdere uitwerking. Voor het overige geeft de Commissie een aantal adviezen met betrekking tot het leefklimaat.

Om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen adviseert de Commissie m.e.r. om bij de verdere uitwerking en realisering van het voornemen de afzonderlijke bestemmingsplannen en de planvorming rond het Dok goed op elkaar af te stemmen. De Commissie m.e.r. is van mening dat het MER goed is afgestemd op de herinrichting van de terreinen van de Vrije Universiteit van Amsterdam en het medisch centrum van de Vrije Universiteit (VU/VUmc), waarvoor een separate m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

Concluderend is vastgesteld dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is. Het MER geeft op hoofdlijnen voldoende inzicht in de relevante milieueffecten van het voornemen.

Afronding m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is conform wettelijk voorschrift gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat in de ontwikkeling voorziet, te weten het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 14 juli 2011, en onherroepelijk geworden. Daarmee is de

m.e.r.-plicht uitgewerkt. Wel dient, zoals ook in paragraaf 5.1 is aangegeven, met de uitkomsten van het MER rekening te worden gehouden.

5.4 Inhoud MER

5.4.1 Referentiesituatie en alternatieven

In een milieueffectrapportage worden niet alleen de effecten van de voorgenomen activiteit, maar ook die van redelijkerwijze te beschouwen alternatieven en varianten onderzocht. Deze effecten worden beoordeeld aan de hand van een referentiesituatie. Voor een meer uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van het MER. In paragraaf 3.3 van het MER wordt meer uitgebreid ingegaan op de verschillende alternatieven.

5.4.2 Effectbeoordeling

De referentiesituatie en de alternatieven zijn met elkaar vergeleken en beoordeeld op diverse milieu aspecten en criteria. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende zevenpuntsschaal:

Effectbeoordeling	Omschrijving
+++	zeer positief
++	positief
+	enigszins positief
0	neutraal
-	enigszins negatief
--	negatief
---	zeer negatief

Om tot een beoordeling te komen is de beschrijving van de effecten van groot belang. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. In veel gevallen is gebruik gemaakt van expert judgement om tot een beoordeling te komen.

Onderstaande tabel met de effectvergelijking geeft aan dat op diverse milieuaspecten en criteria de alternatieven niet verschillen van de referentiesituatie (score neutraal) en dat op een aantal criteria de alternatieven wel verschillen van de referentiesituatie, maar onderling geen verschil in effectbeoordeling laten zien.

aspect	criterium	Alternatief 1 100%	Alternatief 2 85%	Alternatief 3 115%
Verkeer en vervoer	toename automobilititeit	-	-	-
	modal split	+	+	+
	A10	0	0	0
	stedelijk wegennet Amsterdam en Amstelveen	-	-	-
	aantal ongevallen en slachtoffers	0	0	0
Luchtkwaliteit	Toename concentratie NO ₂	--	--	--
	Toename concentratie PM ₁₀	0	0	0
Geluid	Toe- afname L _{den} bestaande omgeving	0	0	-
	Wegverkeerlawaaai ruimtelijk niveau	---	---	---
	Wegverkeerslawaaai Woningniveau	-	-	--
	Spoorweglawaaai ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaaai woning niveau	-	-	-
Externe veiligheid	Hoge druk aardgasleiding	0	0	0
	Toename groepsrisico A10	--	-	--
Water	Watersysteem en waterberging	0	0	0
	Waterkwaliteit	0	0	0
	Grondwater	0	0	0
	Waterkering	0	0	0
Bodem	Bodemopbouw	0	0	0
	Bodemkwaliteit	0	0	0
Ecologie	Zoogdieren en amfibieën	0	0	0
	Vleermuizen	-	-	-
	Vogels	-	-	-
	Vissen	-	-	-
	Reptielen, vlinders, libellen en overige ongewervelde dieren	0	0	0
Archeologie	bekende archeologische waarden	0	0	0
	archeologische treffans	-	-	-
Cultuurhistorie	historisch-geografische waarden	0	0	0
	historisch-bouwkundige waarden	-	-	--
Landschap	landschappelijke waarden	0	0	0
Duurzaamheid	bijdrage aan duurzame ontwikkeling	+++	+++	+++
Ruimtelijke ordening en economie	Sociale veiligheid	+	+	+
	Barrièrewerking	0	0	0
	Ruimtelijke kwaliteit	+++	+++	+++
Overige hinderaspecten	Trillingen	-	-	-
	Licht	-	-	--
	Hitte	-	-	--
	Wind	-	-	--
	Schaduw	-	-	--
	Zichtlijnen	0	0	0
	Kabels en leidingen	0	0	0
	Obstakelvrije zone	0	0	0

Effectbeoordeling

Voor de criteria waarvoor een verschil optreedt ten opzichte van de referentiesituatie wordt hieronder een onderbouwing van de beoordeling gegeven. Voor de overige milieu aspecten en criteria is er geen

verschil tussen de alternatieven en de referentiesituatie en/ of tussen de alternatieven onderling. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het MER.

Geconstateerd is dat bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen zullen moeten worden genomen ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegennet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid.

Daarnaast zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het betreft maatregelen die betrokken kunnen worden bij de concrete plan- en besluitvorming per deelproject binnen de Flanken, en die veelal ook reeds in het kader van een goede ruimtelijke ordening per plan aan bod dienen te komen. Daarbij kan per plan en besluit worden afgewogen welke maatregelen in het bestemmingsplan kunnen en moeten worden geborgd, en welke dat deze bij de planuitwerking aan bod dienen te komen.

Verkeer en vervoer

De automobiliteit op en rondom de Zuidas is reeds groot. De verdere ontwikkeling van de Flanken leidt in de drie alternatieven tot slechts een beperkte toename. Hier is een enigszins negatieve beoordeling voor gegeven. Ondanks de toename van de automobiliteit geldt voor de modal split een licht positieve beoordeling. Deze komt voort uit de afname van het aandeel autoverplaatsingen ten gunste van het gebruik van het openbaar vervoer. Een groter aandeel van de verplaatsingen vindt plaats per fiets of openbaar vervoer.

Op de reeds zware belasting van de A10 in de referentiesituatie heeft de ontwikkeling van de Flanken slechts een zeer beperkte impact. Hoewel de effecten op de A10 bij het alternatief maximaal groter zijn dan bij het alternatief minimaal zijn deze verschillen te verwaarlozen. Daardoor zijn alle drie de alternatieven als neutraal beoordeeld.

Voor het onderliggend wegennet leiden de drie alternatieven tot een enigszins negatieve score, omdat in beide alternatieven de doorstroming op het stedelijke wegennet van Amsterdam en Amstelveen verslechtert. Hierdoor zijn in de onderzochte periode aanpassingen aan kruispunten noodzakelijk teneinde de capaciteit te vergroten. Het moment van de aanpassingen is afhankelijk van de daarvoor relevante ontwikkelingen.

Uitgaande van realisatie van het totale beoogde programma zal een aantal kruispunten moeten worden aangepast. De aanpassingen zijn noodzakelijk en mogelijk om uit te voeren. Omdat de kruispuntanalyses gebaseerd zijn op de situatie waar de alternatieven volledig zijn ontwikkeld dient per ruimtelijk besluit bekeken te worden wanneer en in hoeverre sprake is van eventuele aanpassing van een kruispunt.

Als optimalisatiemogelijkheid is gekeken naar het verder beïnvloeden van de modal split en een verbetering van de oversteekbaarheid van de De Boelelaan. Voor wat betreft de oversteekbaarheid van de De Boelelaan, zijn optimaliseringsmaatregelen voorgesteld, zoals verbrede trottoirs en verruiming van de oversteekmogelijkheden. Met deze maatregelen kan in de latere besluitvorming rekening worden gehouden.

Luchtkwaliteit

De toename van NO₂ (stikstof) scoort in alle alternatieven negatief ten opzichte van de referentiesituatie. De concentraties liggen echter ruim onder de grenswaarden. Voor PM₁₀ (fijn stof) zijn geen significante wijzigingen berekend. Fijn stof scoort neutraal in alle alternatieven.

Voor de verbetering van de luchtkwaliteit zijn naar verwachting geen extra maatregelen nodig, ook omdat de Flanken onderdeel uitmaken van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Geluid

Door de nieuwe ontwikkeling zal een groter gebied te maken hebben met hoge geluidsniveaus. Het geluid in de Flanken is vooral afkomstig van het verkeer op de A10 en (in mindere mate) van de grotere wegen in en rond het plangebied. De ontwikkeling van de Flanken leidt tot een beperkte toename van de bronsterkte van het wegverkeerslawaai, maar -als gevolg van de nieuwbouw- wel tot een toename van het aantal geluidgevoelige bestemmingen.

Op woningniveau is het effect beperkter dan op gebiedsniveau. Dit wordt veroorzaakt door de omstandigheid dat niet in elk gebouw een geluidgevoelige functie, zoals wonen, gerealiseerd zal worden. Gebouwen met een niet-geluidgevoelige bestemming fungeren voorts als afschermende objecten waardoor het geluidniveau achter de gebouwen afneemt. Het aantal geluidgehinderden in het plangebied neemt dus wel toe (als gevolg van de nieuw te realiseren woningen in het gebied), maar minder sterk dan het geluidbelaste oppervlak. Vandaar ook de verschillen in beoordeling tussen het ruimtelijk niveau (geluidbelast oppervlak) en het woningniveau (geluidgevoelige objecten).

Het spoorweglawaai neemt ook toe, maar de score hiervoor slechts gering negatief.

Het alternatief maximaal scoort voor de toe-/afname van geluid, uitgedrukt in Lden, op de bestaande omgeving en op het wegverkeerslawaai op woningniveau slechter dan de andere alternatieven. Dit komt doordat het verkeer meer toeneemt op het onderliggend wegennet bij het alternatief maximaal dan bij de andere twee alternatieven.

Op het gebied van geluid is aantal maatregelen mogelijk. Bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het plaatsen van geluidsschermen langs de A10, omdat dit de grootste geluidbron is voor het gebied. Voor de toename van het geluidniveau rondom de De Boelelaan kan geluidarm asfalt worden toegepast om dit geluidniveau te verlagen. Naast de hiervoor beschreven maatregelen zijn er verder ook enkele optimalisatiemogelijkheden bij (de situering van) gebouwen om geluidhinder tegen te gaan:

- Het voorzien in een terugloop van de bebouwing, in de geluidschaduw van dichterbij de geluidbron gesitueerde gebouwen;
- Het realiseren van collectieve geluidluwe binnenruimten (atrium etc);
- Het minimaliseren van geluidlekken;
- Het plaatsen van schermen tussen gebouw en geluidbron ten behoeve van geluidluw binnenhof dan wel het aanbrengen van vliesgevels;
- Het realiseren van serres en loggia's met geluidafschermende werking;
- Het maken van geluidongevoelige bestemmingen als geluidbuffer;
- Hoge gebouwrand als afschermende werking.

Externe veiligheid

Voor de Flanken is alleen de A10 een relevante risicobron. Door de toevoeging van het programma aanwoningen, kantoren en voorzieningen is sprake van een stijging van het groepsrisico. Bij het alternatief minimaal (85%) is deze stijging enigszins negatief, voor het basisalternatief (100%) en het alternatief maximaal (115%) is de stijging negatief.

In de te nemen ruimtelijke besluiten die betrekking hebben op het invloedsgebied langs de A10 zal steeds de stijging van het groepsrisico (externe veiligheid) dienen te worden verantwoord, conform de Circulaire Risiconormering transport gevaarlijke stoffen. De beschikbaarheid van voldoende bluswater, de zelfredzaamheid van personen, de aanwezigheid van goede vluchtwegen en de bereikbaarheid voor

hulpdiensten zullen tekens in die verantwoording dienen te worden betrokken. Hiervoor is altijd maatwerk noodzakelijk. De hierna beschreven maatregelen betreffen optimalisaties.

Bluswater:

- aandacht voor voldoende bluswater

Zelfredzaamheid:

- aandacht voor de situering van functies waar kleine kinderen of geestelijk en/of lichamelijk zwakkeren aanwezig ten opzichte van risicobronnen
- aandacht voor de zelfredzaamheid van personen in gebouwen en/of in het risicogebied
- rekening houden met vluchtmogelijkheden in het risicogebied

Bereikbaarheid voor hulpdiensten:

- aandacht voor de aanrijroutes voor hulpdiensten

Ecologie

Voor vleermuizen, vogels en vissen vindt door de voorgestelde ingrepen verstoring plaats, die als enigszins negatief wordt beoordeeld. Redenen hiervoor zijn het verdwijnen van groen en nestplaatsen voor vogels, het beperken van foerageermogelijkheden voor vleermuizen en het dempen van bestaande sloten, waarin de Bittervoorn en de Rivierdonderpad kunnen voorkomen. De gunstige staat van instandhouding wordt door deze ingrepen niet negatief beïnvloed.

Om de negatieve effecten op ecologie te kunnen mitigeren en optimaliseren is een aantal maatregelen voor handen.

Vleermuizen:

- voldoende groenstructuren en lijnvormige laanbeplanting
- vleermuizenkasten in nieuwe bebouwing

Vogels:

- in beeld brengen van nestlocaties en alternatieve broedplaatsen in nabijgelegen potentieel geschikt leefgebied

Vissen:

- demping van watergangen in een rustig tempo en vanaf één zijde, zodat vissen de mogelijkheid hebben om te vluchten
- verzamelen zoetwatermosselen om die elders uit te zetten (voedsel voor Bittervoorn)
- plantenrijke watergangen creëren (Bittervoorn) en watergangen met voldoende substraat in de vorm van stenen, grind of takken en boomwortels (Rivierdonderpad)

Archeologie, cultuurhistorie en landschap

In een klein deel van het totale plangebied waarop het MER betrekking heeft, is de kans op het aantreffen van archeologische waarden hoog en in een aantal delen is deze kans laag. Daarnaast is een deel van het gebied vrijgesteld van verder archeologisch onderzoek op basis van de bureauonderzoeken die reeds uitgevoerd zijn. Het plangebied wordt grootschalig bebouwd. Dit betekent dat er een kans bestaat dat archeologische waarden worden aangetast. Deze is als enigszins negatief beoordeeld, omdat het grotendeels om gebieden met een lage trefkans gaat en gebieden die zijn vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

Voor de historische bouwkundige waarden geldt een enigszins negatieve beoordeling voor het

basisalternatief en het alternatief minimaal, omdat de verdichting van het gebied enerzijds effect heeft op de monumenten die in het gebied voorkomen en anderzijds een effect hebben op monumenten en het aan te wijzen beschermd stadsgezicht Plan Berlage Zuid. Het alternatief maximaal scoort hier negatief, omdat bij een groter programma de mogelijkheid om rekening te houden met monumenten en het aan te wijzen stadsgezicht minder groot is dan bij het basisalternatief en het alternatief minimaal.

Duurzaamheid

In de Flanken gebeurt veel op het gebied van duurzaamheid. De voorgenomen activiteiten worden conform de uitgedragen principes in de Duurzaamheidsvisie gerealiseerd waardoor er op dit aspect geen onderscheid is tussen de drie alternatieven. Wel kan geconcludeerd worden dat de grootschaligheid van de intensivering ervoor zorgt dat op andere plaatsen in Amsterdam en omgeving niet extra gebouwd hoeft te worden. Zeker in combinatie met een hoogwaardige OV-knooppunt zorgt dat voor een extra duurzaam karakter.

Het duurzaamheidsplan biedt diverse uitgangspunten voor duurzaamheid. In lijn met mogelijke optimalisaties, zoals gesteld bij verkeer en vervoer, kan de duurzaamheid van het gebied vergroot worden door een toename van het gebruik van de fiets.

Ruimtelijke ordening en economie

Sociale veiligheid scoort enigszins positief. Het programma leidt tot meer functiemenging, waardoor het gebied zeven dagen per week intensief gebruikt zal worden. Het plaatsen van voorzieningen in de plint leidt tot extra levendigheid en verhoogt de sociale veiligheid.

Het effect van de ontwikkelingen op de ruimtelijke kwaliteit is beoordeeld als zeer positief. Hierbij zijn de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde betrokken. De nieuwe ontwikkelingen hebben een positief effect door de menging van functies. Uitgangspunt bij de beoordeling is geweest dat deze waarden ook worden betrokken bij de verdere stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen.

Overige hinderaspecten

Voor de aspecten trillingen, licht, hitte, wind en schaduw scoren de alternatieven enigszins negatief. Met uitzondering van trillingen is de score voor het alternatief maximaal zelfs negatief. Deze score wordt veroorzaakt door de toename van bebouwing en verharding en de grote dichtheden waarop gebouwd wordt. De trillingen worden met name veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, die een lange looptijd hebben en voor overlast kunnen zorgen. Schaduwwerking kan door de bewoners aan de noordzijde van de Flanken worden ervaren. Uitstraling van licht behoort bij een stedelijke omgeving, maar kan ook overlast veroorzaken voor bewoners van de omliggende gebieden. Hitte kan in de zomer leiden tot overlast, omdat het stedelijk gebied dan sneller opwarmt en langzamer de warmte weer kwijtraakt in vergelijking met niet-stedelijke gebieden. Door de verdichting van de bebouwing zal de wind minder vrij spel hebben en kan daardoor tussen de gebouwen overlast door sterkte concentratie van wind ontstaan.

Voor de aspecten ruimtelijke kwaliteit en overige hinderaspecten geldt dat de stedenbouwkundige en architectonische vormgeving van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte een grote impact kunnen hebben. Het is verstandig om in een vroeg stadium van het ontwerpproces rekening te houden met deze aspecten.

De effecten buiten het plangebied zijn beperkt tot verkeerseffecten en de daarvan afgeleide milieueffecten. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat dit effect klein is. Dit komt doordat de Flanken nauwelijks effect hebben op de verkeersbelasting op wegen waar op korte afstand woonbebouwing is gesitueerd.

Effecten in de aanlegfase

Hoewel de effecten van de aanlegfase zich over een lange periode uitstrekken, zullen deze effecten niet de gehele periode in het gehele gebied plaatsvinden. De effecten zullen steeds rond de bouwplaatsen optreden en door het gebied schuiven. Via een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatieplan) worden maatregelen genomen om de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden te beperken. Dit is een veel gebruikte werkwijze in Amsterdam.

Relatie met ontwikkelingen in de omgeving

In de effectbeoordeling voor de Flanken is als uitgangspunt genomen dat de plannen voor de herinrichting van de terreinen van de VU en het VUmc uitgevoerd zouden worden. Voor de meeste milieuaspecten wijzigt de effectbeoordeling niet bij het niet uitvoeren van de plannen voor VU en VUmc. Alleen de verkeersbelasting van de De Boelelaan ter hoogte van de VU is significant lager zonder realisatie van de plannen voor VU en VUmc.

De Flanken en het Dok hebben onderling geen zodanige invloed op elkaar dat (deel)programma's niet uitvoerbaar zijn zonder realisatie van het andere project of door realisatie van het andere project. De realisatie van het Dok heeft een aantal positieve effecten op het gebied van de Flanken, met name op het gebied van geluid. Daarnaast verbetert het naar verwachting ook de leefbaarheid als geheel in de gebieden rond het Dok en komt de barrièrewerking van de huidige infrabundel te vervallen.

5.4.3 Conclusie

Zoals reeds in de vorige paragraaf is aangegeven zijn bij realisatie van het totale programma bepaalde maatregelen nodig ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit. Het gaat met name om maatregelen die betrekking hebben op de verbetering van het stedelijk wegnnet ter bevordering van de bereikbaarheid, en maatregelen op het gebied van geluid. Ten aanzien van een aantal van de overige onderzochte aspecten zijn optimalisaties mogelijk. Deze worden echter niet noodzakelijk geacht ter beperking van de nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit.

In de volgende paragraaf wordt aangegeven op welke wijze de uitkomsten van het MER doorwerken in de besluitvorming rond voorliggend bestemmingsplan.

5.5 Doorwerking MER Zuidas Flanken in bestemmingsplan Kenniskwartier Noordzone

Het MER Zuidas - de Flanken beschrijft de milieugevolgen van de ontwikkeling van de Flanken als geheel. Procedureel is het MER gekoppeld geweest aan een ander dan voorliggend bestemmingsplan. Wel dient ook in voorliggend bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de bevindingen in het MER. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de relatie van de MER op onderhavig bestemmingsplan.

Van belang daarbij is dat het bevoegd gezag bij het nemen van het besluit rekening houdt met alle gevolgen die de activiteit waarop het besluit betrekking heeft, voor het milieu kan hebben. Daarbij kunnen, voor zover dit noodzakelijk is ter beperking van eventuele nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit, voorwaarden, voorschriften en beperkingen worden opgenomen.

In deze paragraaf zal worden ingegaan op de in het MER onderzochte milieueffecten, en de betekenis voor het voorliggend bestemmingsplan en de besluitvorming.

5.5.1 Mobiliteit en bereikbaarheid

Het MER laat zien dat het effect van de ontwikkeling van de Flanken als totaal op de verkeersbelasting beperkt is. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat na de volledige realisatie van de Zuidas flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Het betreft onder meer de in het deelgebied Kenniskwartier gelegen kruisingen van de De Boelelaan met de Mahlerlaan/ Van der Boechorststraat en de kruising De Boelelaan met de Amstelveenseweg. Verder worden de aansluitingen van de Amstelveenseweg (S108) en Europaboulevard (S109) met de A10 als knelpunt benoemd.

Het nemen van maatregelen in de zin van aanpassing van de betreffende kruispunten wordt noodzakelijk geacht ter voorkoming van de nadelige milieueffecten als gevolg van de totale flankenontwikkeling. De keuzes die gemaakt moeten worden ter verbetering van de verkeersafwikkeling (zie paragraaf 5.4.3) hebben betrekking op maatregelen die buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan plaats zouden moeten vinden, en hebben dus geen direct effect op de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat bij volledige realisatie van de Zuidas Flanken een aantal kruispunten moet worden aangepast. Inmiddels is een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld voor de uitvoering van betreffende maatregelen. In hoofdstuk 6 zal meer concreet op de specifieke mobiliteitsaspecten van de ontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan worden ingegaan.

5.5.2 Luchtkwaliteit

Er treden als gevolg van de voorgenomen flankenontwikkeling geen milieueffecten op waarvoor maatregelen noodzakelijk moeten worden geacht. Uiteraard dient wel te worden voldaan aan de wettelijke regeling op het gebied van luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 wordt daarop nader ingegaan.

5.5.3 Geluid

Het MER Zuidas - de Flanken beschrijft de effecten van de ontwikkeling als geheel op de geluidbelasting van bestaande woningen in de omgeving van het plangebied en geeft een beeld van de toekomstige geluidssituatie in het plangebied van de Flanken. De Flanken voorzien niet in het mogelijk maken van inrichtingen die veel geluid produceren. De effecten van de Flanken op de akoestische situatie worden daardoor bepaald door de effecten van wegverkeer.

Door het beperkte en lokale effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten blijkt het effect van de ontwikkeling van de Flanken op bestaande woningen klein te zijn. In hoofdstuk 7 wordt nader op op geluid ingegaan.

Het MER laat zien dat in delen van het plangebied van de Flanken de geluidbelasting door wegverkeer hoog zal zijn. Dit wordt veroorzaakt door het verkeer op de A10 en in mindere mate door het verkeer op de stedelijke wegen. Het MER geeft aan dat een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Flanken het situeren is van gevoelige functies met het oog op de geluidbelasting door wegverkeer. Situeren van nieuwe bebouwing kan geluid tegen houden die nieuwe geluidgevoelige functies zoals wonen mogelijk maakt.

Een van de adviezen die in het MER worden gegeven betreft het situeren van niet-geluidsgevoelige bestemmingen op dusdanige locaties dat deze kunnen dienen als geluidsbuffer, waarbij een hoge gebouwrand kan dienen als afschermende werking. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is gelegen langs de A10. Het bestemmingsplan kent aan een groot deel van het plangebied een gemengde bestemming toe. Gelet op dat totale programma is middels een goede verkaveling en positionering van functies een goed woon- en leefklimaat haalbaar. In het kader daarvan is uitgebreid studie gedaan naar de mogelijkheden middels verkaveling en andere maatregelen om te komen tot een goed woon- en

leefklimaat. Bovendien is er niet gekozen voor een globale eindbestemming, maar voor een nader uit te werken bestemmingsplan. Dit biedt de mogelijkheid om bij uitwerkingsplannen op basis van een verder gecontroleerd stedenbouwkundig plan verder maatwerk te leveren. In hoofdstuk 7 wordt daarop uitgebreid ingegaan. In het kader van de planvorming is op die wijze met de adviezen uit het MER rekening gehouden.

In algemene zin kan worden gesteld dat de Wet geluidhinder voldoende voorwaarden schept om waar nodig voorwaarden, voorschriften en beperkingen in bestemmingsplannen of uitwerkingsplannen op te nemen.

5.5.4 Externe veiligheid

In het MER Zuidas - de Flanken is aandacht besteed aan de externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico). De A10 (vervoer gevaarlijke stoffen) is hierbij de belangrijkste risicobron. Er zijn langs de A10 geen plaatsgebonden risicocontouren aanwezig.

De ontwikkeling van de Flanken als geheel, met een sterke intensivering van het gebruik van het gebied, leidt tot een sterke stijging van het groepsrisico. Het MER geeft aan dat het daarom nodig is voldoende aandacht te besteden aan aspecten als zelfredzaamheid, bluswatervoorzieningen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Dit dient op bestemmingsplan- en gebouwniveau te gebeuren. In het kader van die bestemmingsplannen moet per besluit worden beoordeeld in hoeverre het opnemen van aanvullende voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk is. Voor dit bestemmingsplan wordt hierop in hoofdstuk 9 nader ingegaan.

5.5.5 Overige milieugevolgen

De overige in het MER beschouwde milieugevolgen (natuur, cultuurhistorie, archeologie e.d.) zijn, voor zover er al sprake is van negatieve effecten, in belangrijke mate gebonden aan de locatie zelf. Per bestemmingsplan dient een afweging te worden gemaakt of het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen noodzakelijk.

Voor de ontwikkeling van dit bestemmingsplan gaat het om de effecten op het plangebied zelf en is er geen samenhang met eventuele effecten elders in het plangebied van de Flanken. In de verschillende hierna volgende hoofdstukken zal op de betreffende aspecten en de wijze waarop deze in het bestemmingsplan zijn meegenomen nader worden ingegaan.

5.5.6 Conclusie

De ontwikkeling van dit bestemmingsplan zijn een beperkt onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas als geheel. De milieueffectrapportage leidt niet tot bijzondere aandachtspunten voor het bestemmingsplan Kenniskwartier Noordzone. Wel wordt middels de situering van niet-geluidgevoelige bebouwing op deze locatie uitvoering gegeven aan de adviezen met betrekking tot geluid binnen de Zuidas.

De beschrijving van de gevolgen van het milieu van dit bestemmingsplan richt zich in de betreffende hoofdstukken van de toelichting van dit bestemmingsplan derhalve op de effecten die zijn gerelateerd aan het plangebied van dit bestemmingsplan zelf.

5.6 Conclusie

Op het gebied van de verkeersafwikkeling zijn maatregelen ten aanzien van een aantal kruisingen noodzakelijk. Hierover is een Actieplan weginfrastructuur opgesteld. De maatregelen liggen buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Bovendien maakt dit bestemmingsplan slechts een deel van het totale flankenprogramma mogelijk. Met het Actieplan wordt in het tijdig nemen van de maatregelen voorzien. Het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen aan dit bestemmingsplan wordt niet noodzakelijk geacht.

Tot slot wordt met name vanwege de aanzienlijke geluidsbelasting van het gebied een aantal adviezen gegeven die betrekking hebben op situering van geluidsgevoelige gebouwen. In de stedenbouwkundige planvorming van de Zuidas Flanken dient daarmee rekening te worden gehouden. In bepaalde gevallen kan dat een heroverweging van een reeds opgesteld stedenbouwkundig plan betekenen. In het geval van voorliggend bestemmingsplan is daarvoor geen aanleiding. De Wet geluidhinder biedt daarbij voldoende mogelijkheden voor het stellen van nadere voorwaarden, voorschriften en beperkingen.

Alle overige aspecten hebben (eveneens) vooral betrekking op de concrete plan- en besluitvorming per deelproject. Hieraan zal in de betreffende bestemmingsplannen de nodige aandacht moeten worden besteed. In de hierna volgende hoofdtukken zal hieraan uitvoering worden gegeven.

Voor voorliggend bestemmingsplan kan worden geconstateerd dat de adviezen voor zover relevant in het stedenbouwkundig ontwerp zijn betrokken, en voor zover nodig in juridische zin zijn vastgelegd.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In het kader van het MER Zuidas - de Flanken is een verkeersstudie uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam d.d. 17 januari 2011 (opgenomen als bijlage in het MER Zuidas - de Flanken deel B, zie bijlagen). Hierin is met behulp van verkeersmodellen onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling van de Zuidas Flanken op de bereikbaarheid van het gebied. In deze verkeersstudie zijn meerdere modelvarianten onderzocht. In relatie tot voorliggend bestemmingsplan is modelvariant 2 van belang waarbij het programma van de Zuidas Flanken (met inbegrip van VU en VUmc) voor 100% wordt gerealiseerd. Ontwikkeling van het programma van dit bestemmingsplan maakt hier onderdeel van uit. De effecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn verder beschreven in het rapport deel B behorende bij het MER. In de volgende paragrafen zijn de uitkomsten van deze studie in relatie tot het bestemmingsplangebied verwoord.

Uit het verkeersonderzoek in het kader van het MER bleek dat bij de totale plantoevoeging een aantal knelpunten zou ontstaan. Het programma zoals onderzocht in het kader van het MER zal echter gefaseerd worden gerealiseerd en ook een langere ontwikkelingstermijn in beslag nemen dan 10 jaar. Het onderzoek in het kader van het MER gaf geen inzicht in het moment waarop knelpunten zich zouden gaan voordoen. Om die reden is een aanvullende verkeersstudie Zuidas 2011 gedaan. Daarin is aan de hand van verwachte programma-oplevering gekeken naar het moment waarop en waar knelpunten zijn te verwachten. Dit heeft geleid tot het Actieplan weginfrastructuur 2011, waarin aan de hand van een programmatische benadering wordt zorggedragen voor een tijdige aanpak van de infrastructuur. Bij vaststelling van het Actieplan weginfrastructuur 2011 is tevens aangegeven dat het onderliggend verkeersonderzoek periodiek zou worden geactualiseerd.

Tegelijk groeide ook het besef dat behoud en verder verbeteren van de bereikbaarheid van Zuidas gezamenlijk moet worden opgepakt met de gebruikers van Zuidas. Bedrijfsleven en gemeente werken daarom samen aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas. Daartoe is medio 2012 een nieuwe impuls gegeven aan de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas. De Taskforce bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en instellingen in Zuidas en de overheid. Onder andere de RAI, de VU en het WTC zijn vertegenwoordigd in dit gremium. Op vrijdag 15 februari 2013 is het Convenant Bereikbaarheid Zuidas ondertekend door de partijen aangesloten bij de Taskforce.

De Taskforce is betrokken bij de actualisatie van de verkeersstudie uit 2011, die heeft geresulteerd in de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken. Daarin zijn tevens de maatregelen uit het actieplan op hun toereikendheid onderzocht. Geconcludeerd is dat er ook met de gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van de studie uit 2011 geen nieuwe knelpunten ontstaan. Wel is voor een aantal kruispunten een aanpassing van de te nemen maatregelen nodig.

In de hierna volgende paragraaf wordt de hierboven kort aangegeven programmatische aanpak meer uitgebreid behandeld. De hiervoor genoemde volgorde van de verschillende onderzoeken en de samenhang ertussen is voor een goed begrip van groot belang. Achtereenvolgens komen de Verkeersstudie MER Zuidas – de Flanken, de Verkeersstudie Zuidas 2011 en het Actieplan Weginfrastructuur Zuidas Flanken 2011, en de Verkeersstudie Zuidas 2013 Zuidas Flanken aan bod.

In de overige paragrafen wordt ingegaan op andere verkeerderelateerde onderwerpen, zoals openbaar vervoer en langzaam verkeer.

6.2 Autoverkeer

6.2.1 Verkeersstudie MER Zuidas de Flanken

In het MER is voor het eindbeeld van de flankenontwikkeling van Zuidas geconstateerd dat een aantal knelpunten zal optreden indien geen maatregelen worden genomen. Voor wat betreft het autoverkeer wordt geconstateerd dat bij volledige realisatie van modelvariant 2 een aantal kruispunten moet worden aangepast.

Effect op verkeersintensiteiten op het wegennet

De ontwikkeling conform modelvariant 2 heeft vooral effect op de belasting van het wegennet ten zuiden van de A10. De beide uiteinden van de De Boelelaan, de aansluitende wegen (Amstelveenseweg en Europaboulevard), de Beethovenstraat (tussen Gustav Mahlerlaan en de De Boelelaan) en de aansluitingen op de A10 laten het grootste effect zien. Ten noorden van de A10 (richting Amsterdam-Centrum) is het effect van de Flanken op de verkeersintensiteiten beperkt.

Ontwikkeling van modelvariant 2 in vergelijking met de referentiesituatie leert dat de verkeersintensiteiten weliswaar toenemen, maar dat dit relatief beperkt blijft gezien de grote schaal van de ontwikkeling. Dit heeft te maken met het verschuiven van de modal split in het voordeel van het OV, dus de toename van het aantal bewegingen neemt vooral in die sector significanter toe.

De toenames op de A10 - zuid zijn voor het westelijke en centrale deel verwaarloosbaar klein (< 2.000 mvt/etmaal). Voor het oostelijke gedeelte van de A10 - zuid langs de plangebieden geldt een maximale toename van circa 5.000 mvt/etmaal. Procentueel gezien is dit 'slechts' een toename van 2%. De procentuele toename van het verkeer op de toe- en afritten van de A10 blijft op alle punten onder de 20%. Bij de SAoost (= aansluiting bij Europaboulevard), afrit zuid is door herverdeling van de verkeersstromen sprake van een lichte procentuele afname van het verkeer. De procentuele toename van het verkeer is het grootst op de De Boelelaan en de Beethovenstraat (ten zuiden van de A10).

Intensiteit / Capaciteit

Een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de verhouding tussen I (intensiteit) en C (capaciteit) op een wegvak. De I/C-verhoudingen zijn in betreffende verkeersstudie bepaald voor de avondspits. I/C-verhoudingen worden uitgedrukt in een getal tussen de 0 en de 1, waarbij een getal dicht bij 1 duidt op een kans op vertraging.

In het studiegebied heeft de A10 in de referentiesituatie reeds een hoge I/C-verhouding. Ondanks de relatief kleine toename van de belasting van de A10 is daardoor de I/C-verhouding van de A10 en van enkele toe- en afritten aan de hoge kant. De I/C-verhouding bij de diverse op- en afritten van de A10 verslechtert ten opzichte van de referentiesituatie. Ook op de A10 in het oostelijke deel is een verschuiving waar te nemen van de I/C-verhouding. Dit betreft echter een toename van slechts 0.01 bij de I/C-verhouding voor de A10.

Kruispunten

In het stedelijk gebied is de capaciteit van kruisingen over het algemeen meer maatgevend voor de doorstroming van het verkeer dan de capaciteit van de wegvakken. Om deze reden zijn in een kruispuntenanalyse alle relevante kruispunten in Zuidas beschouwd.

Voor de omgeving van het bestemmingsplangebied is van belang te constateren dat alle kruisingen bij

de reeds voorliggende profielen goed regelbaar zijn. Elders binnen Zuidas zullen wel maatregelen nodig zijn. Om daar uitvoering aan te geven is het Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011 opgesteld voor de uitvoering van betreffende maatregelen.

6.2.2 Verkeersstudie Zuidas 2011 en Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011

In het kader van de actualisatie van het Referentiemodel Verkeer en Vervoer Zuidas en ter onderbouwing van de gebiedsontwikkeling van Zuidas is de Verkeersstudie Zuidas 2011 (zie bijlagen) opgesteld.

De verkeersstudie Zuidas 2011 is een nadere uitwerking van de verkeersstudie die in het kader van de MER Zuidas - Flanken is opgesteld. Beide onderzoeken baseren zich op hetzelfde verkeersmodel, namelijk het verkeersmodel Zuidas. In deze verkeersstudie is onder andere een analyse gemaakt van de intensiteiten van het (auto)verkeer en de capaciteit van de weginfrastructuur als gevolg van de vastgoedontwikkeling van de Zuidas Flanken. Er zijn twee fases beschouwd: 2015 en het eindbeeld in 2020.

Grotendeels komt het beeld overeen met dat wat uit het MER naar voren kwam. Op enkele onderdelen is er sprake van een beperkte verslechtering of verbetering.

In de studie wordt geconcludeerd dat er een aantal infrastructurele maatregelen genomen moet worden om het autoverkeer van de flanken op een acceptabele wijze afgewikkeld te krijgen. Op basis daarvan is een actieprogramma vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlagen). Daarin staan de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor deze benodigde oplossing en een planning op hoofdlijnen.

6.2.3 Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven volgde uit de Verkeersstudie Zuidas 2011 een pakket met maatregelen om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen, vastgelegd in het Actieplan weginfrastructuur 2011. De verkeersstudie 2011 is geactualiseerd middels de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken (zie bijlagen). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgegaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Ook de aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma als gevolg van marktontwikkelingen is in de actualisatie betrokken.

Evenals de verkeersstudie van 2011 richt onderhavige verkeersstudie zich ook met name op de autobereikbaarheid en de vraag of de infrastructuur van het onderliggend weggennet toereikend is om de groei van het autoverkeer, als gevolg van de ontwikkeling van Zuidas, op te vangen. Om de bereikbaarheid in de toekomst te waarborgen zijn in het Actieplan weginfrastructuur 2011 maatregelen benoemd (vastgesteld in de gemeenteraad in juli 2011). In de nieuwe verkeersstudie is beoordeeld of deze maatregelen nog toereikend en/of noodzakelijk zijn. In de nieuwe verkeersstudie zijn de voorgestelde maatregelen uit het Actieplan weginfrastructuur 2011 om die reden als reeds genomen betrokken.

Het ruimtelijke programma zoals dat voorzien is in Zuidas wordt gefaseerd ontwikkeld. Het is dan ook gefaseerd opgenomen in het statische Verkeersmodel Zuidas. De fasering is, in vierkante meters, opgenomen in onderstaande tabel:

Functie	2012	2015	2020	2023	2030
Voorzieningen (in m ²)	865.019	970.319	1.081.586	1.219.818	1.239.884
Kantoor (in m ²)	727.961	820.061	909.208	1.073.878	1.129.103
Wonen (in m ²)	93.602	134.992	306.662	430.812	731.937
Totaal (in m ²)	1.686.582	1.925.372	2.297.456	2.724.508	3.100.924

Ten opzichte van het programma dat is doorgerekend in het kader van de MER Zuidas Flanken is er sprake van een afname van het programma met circa 1,0 miljoen vierkante meter b.v.o. in het eindbeeld van de studie. Dit deel van het programma is deels komen te vervallen dan wel doorgeschoven naar na 2030. In deze studie is desondanks uitgegaan van een zeer optimistisch planningsscenario gegeven het huidige economische klimaat.

Kruispuntberekeningen

In het kader van het MER en het Actieplan weginfrastructuur zijn zoals hiervoor aangegeven eerder uitgebreide kruispuntberekeningen gedaan. In het kader van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken is een analyse op deze berekeningen uitgevoerd om te kijken of de destijds voorgestelde maatregelen nog steeds voldoende zijn om de bereikbaarheid in het gebied te kunnen garanderen.

Resultaten

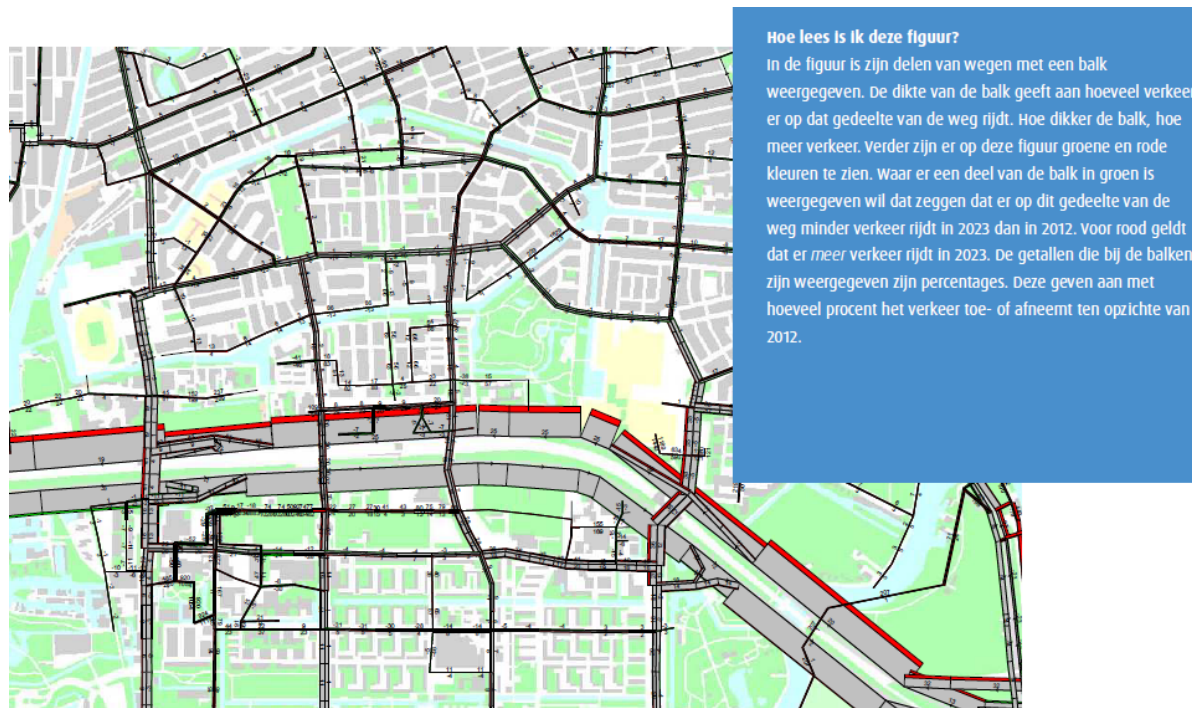
In Zuidas wordt ruimtelijk programma toegevoegd. Daardoor is te verwachten dat het verkeer van en naar Zuidas in zijn totaliteit (auto, OV en fiets) zal toenemen. Dat blijkt ook uit het totaal aantal ritten dat van en naar Zuidas gaat zoals weergegeven in onderstaande tabel. Het aantal ritten neemt ten opzichte van de huidige situatie in zijn totaliteit toe met circa 70%. Deze toename is voor het aandeel auto en het aandeel openbaar vervoer en fiets even groot.

Modaliteit	2012	2023
Openbaar vervoer en fiets	35.886	61.716
Auto	12.608	21.684
Totaal	48.494	83.400

Het aandeel van het openbaar vervoer neemt niet significant toe, maar in absolute zin wel. Er is een aantal zaken dat ervoor zorgt dat mensen het openbaar vervoer prefereren boven de auto. Een voorbeeld daarvan is de reistijd met openbaar vervoer van en naar Zuidas, voor verschillende plaatsen zoals Schiphol en Utrecht. De reistijden nemen in de toekomst vrijwel allemaal af, waar deze voor de auto op

deze relaties ongeveer gelijk blijven.

De toename van het ruimtelijke programma in Zuidas zorgt voor meer verkeer dat van en naar het gebied komt. Daarmee zal het relatieve aandeel van verkeer met een herkomst of bestemming in Zuidas toenemen. Dit verkeer, het zogenaamde Zuidas gerelateerd verkeer, is gevisualiseerd in onderstaande figuur (voor een betere leesbaarheid ervan wordt verwezen naar de verkeersstudie).



Uit deze figuur is op te maken dat het relatieve aandeel van Zuidas gerelateerd verkeer op de wegen in Zuidas toeneemt. Onderzocht is waar zich knelpunten kunnen gaan voordoen, en in hoeverre de in het Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011 opgenomen maatregelen afdoende zijn.

In deze afbeelding wordt ook het Rijkswegennet (A10) getoond. Hier worden uitdrukkelijk geen uitspraken over gedaan in de studie. Het statisch Verkeersmodel Zuidas doet alleen uitspraken over het Amsterdamse wegennet.

Geconstateerd is dat er ten opzichte van de in het actieplan signaleerde te verwachten knelpunten zich naar verwachting geen nieuwe knelpuntlocaties zullen gaan voordoen. De meeste in het actieplan opgenomen maatregelen blijken bovendien nog altijd afdoende. Op een drietal locaties ontstaan er, wanneer er geen (ten opzichte van het actieplan aangepaste) maatregelen worden genomen, problemen met de doorstroming in modeljaar 2023:

- De Boelelaan – Van der Boechorststraat – Gustav Mahlerlaan;
- De Boelelaan – Van Leijenberghlaan – Beethovenstraat;
- De Boelelaan – Europaboulevard – op/afrit A10.

In de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken worden concrete maatregelen voorgesteld.

Dynamisch model

De getallen uit het statische Verkeersmodel Zuidas zijn vervolgens ingebracht in een zogenaamd

dynamisch verkeersmodel. Waar een statisch model enkel aantallen voertuigen per wegvak kan tonen laat een dynamisch verkeersmodel individuele voertuigen zien door de hele Zuidas. De individuele voertuigen, maar ook fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer bewegen zich over het netwerk in dit model. Bovendien wordt het individuele gedrag van de bestuurder nagebootst. Daarnaast houdt het dynamische verkeersmodel rekening met zaken als de verkeerslichtenregelingen en voorrangsregels. Een dynamisch verkeersmodel is daardoor, meer exact dan een statisch model, in staat het feitelijke gebruik van de weg te laten zien. Ten opzichte van de kruispuntberekeningen is een dynamisch verkeersmodel in staat de samenhang tussen de verschillende kruispunten in beeld te brengen. In het dynamisch verkeersmodel wordt dus gekeken naar de kruispunten als onderdeel van een geheel. Dynamisch is ten behoeve van de Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken een tweetal jaren doorgerekend, namelijk 2012 en 2023.

Uit de resultaten van het dynamisch verkeersmodel blijkt in grote lijnen dat die maatregelen effectief zijn en dat de reistijden in de 2012 en 2023 op het onderliggend wegennet vergelijkbaar zijn. Uit de resultaten blijkt tevens dat de doorstromingsmogelijkheden op de (opritten van de) A10 grote effecten hebben op het onderliggend wegennet. Indien de doorstroming op de (opritten van de) A10 beperkt is, leidt dit tot een toename van de reistijd op de toe leidende wegen van de Zuidas naar de A10.

Conclusie

Zoals ook reeds uit eerdere onderzoeken bleek zal het in de toekomst drukker worden op de Zuidas. Het gebruik van alle vervoersmodaliteiten neemt toe. De verhouding tussen de vervoerwijzen blijft gelijk. De bereikbaarheid van de Zuidas blijkt zonder maatregelen bij de huidige infrastructuur plaatselijk in de knel te komen. Om dit het hoofd te bieden is een aanvullend maatregelpakket voorgesteld. De maatregelen concentreren zich op de kruispunten welke ook eerder in het Actieplan weginfrastructuur als potentiële knelpunten werden benoemd. Het gaat om aanpassingen op de reeds eerder voorgestelde maatregelen. Er zijn geen nieuwe, Zuidasgerelateerde potentiële knelpunten gesignaleerd.

6.2.4 Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en het Convenant Bereikbaarheid Zuidas

Zoals in paragraaf 6.1 aangegeven is medio 2012 de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas opgericht. Het gaat om een samenwerkingsverband tussen gemeente en bedrijfsleven. Aanleiding voor de samenwerking is het besef dat zowel de verdere ontwikkeling van de Zuidas als ook het behoud van een optimale bereikbaarheid van het gebied een gezamenlijk belang is, met ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Zuidas is dé internationale toplocatie van Nederland, een grootstedelijk duurzaam centrumgebied dat ook de komende decennia nog volop in ontwikkeling is. Doel van de ontwikkeling van Zuidas is de internationale concurrentiepositie van Nederland en Amsterdam verder te versterken, en de bestaande kwaliteit van een uniek gemengd stedelijk gebied te behouden en te versterken. De keuze voor de verdere ontwikkeling is mede bepaald door de zeer goede multimodale bereikbaarheid van Zuidas. Het behoud van deze bereikbaarheid op basis van alle modaliteiten is essentieel en hangt samen met de aard van de locatie: een hoog stedelijk centrummilieu, waar door alle ontwikkelingen die in het gebied plaats vinden steeds meer mensen gebruik van zullen maken.

Het is evident dat er een spanning bestaat tussen de optimale bereikbaarheid en een verdere succesvolle duurzame ontwikkeling van Zuidas. Er kan niet volstaan worden met slechts het nemen van verkeerskundige maatregelen. Om de bereikbaarheid van het gebied via verschillende modaliteiten ook in de komende jaren te behouden en waar mogelijk te verbeteren, is inzet van alle stakeholders nodig. Immers zij kunnen invloed uitoefenen op de mobiliteit van gebruikers. Om dat efficiënt en effectief te kunnen doen is een nauwe samenwerking noodzakelijk. Een en ander heeft geresulteerd in een convenant tussen bedrijfsleven en overheid.

Middels het Convenant Bereikbaarheid Zuidas verplichten partijen zich tot een actieve inzet in de bereikbaarheidsopgave van Zuidas, en spreken elkaar aan op elkaars verantwoordelijkheden. De primaire doelstelling van het convenant is om de bereikbaarheid van Zuidas zoveel mogelijk te waarborgen en waar mogelijk te optimaliseren. Als uitgangspunt geldt het verbeteren dan wel behouden van de bereikbaarheid van Zuidas op basis van alle modaliteiten (auto, OV, fiets) op een kwalitatief goede manier.

Voorop staat dat de betrokken partijen zoveel mogelijk samen werken met stakeholders die niet direct bij het convenant aangesloten zijn, maar zich wel inspannen om Zuidas bereikbaar te houden via alle modaliteiten (bv. Stichting Hello Zuidas, Green Business Club ed). Specifiek relevant voor de programmatische aanpak van te verwachten knelpunten is verder dat de Taskforce in overleg elke twee jaar een werkplan opstelt met daarin de maatregelen en acties die in het kader van het convenant ondernomen moeten worden, en monitort regelmatig of dit de bereikbaarheid van Zuidas ten goede komt zodat waar nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

Daarmee wordt aangesloten bij de programmatische aanpak zoals verwoord in het Actieplan weginfrastructuur 2011. Een tijdige signalering van mogelijke nieuwe knelpunten is op deze wijze ook vanuit de zijde van het bedrijfsleven geborgd. Indien daartoe aanleiding bestaat, kan het actieplan daarop worden geactualiseerd.

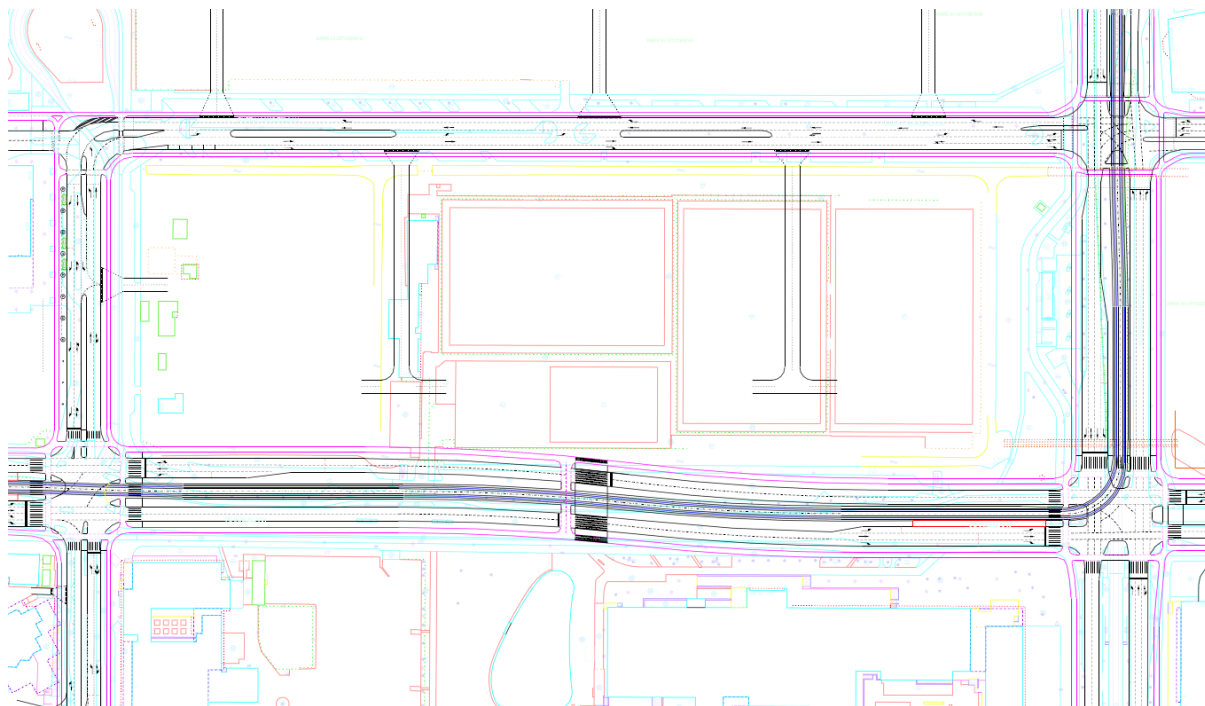
Stand van zaken infrastructurele aanpassingen

Inmiddels is begonnen met de aanpak van de eerst optredende knelpunten. Het kruispunt Amstelveenseweg - De Boelelaan is aangepast. Ook de situatie ter plaatse van de op- en afritten naar de A10 vanaf de Amstelveenseweg is inmiddels gewijzigd, evenals het deel van de De Boelelaan tussen de Amstelveenseweg en de Van der Boechorststraat. De aanpassing van de kruising De Boelelaan – Van der Boechorstraat en de maatregelen uit het actieplan aan de oostzijde van de Zuidas worden vanaf 2014 uitgevoerd.

6.2.5 Herinrichting binnenstedelijk netwerk

In het plangebied zijn twee hoofdstraten aanwezig, te weten de De Boelelaan en de Parnassusweg / Buitenveldertselaan. Overeenkomstig het uitvoeringsbesluit zullen deze op termijn een herinrichting krijgen. Deze definitieve herinrichting is vooralsnog niet voorzien binnen de plantermijn van voorliggend bestemmingsplan. Om die reden is op de verbeelding en in de planregels van het bestemmingsplan uitgegaan van de huidige situatie.

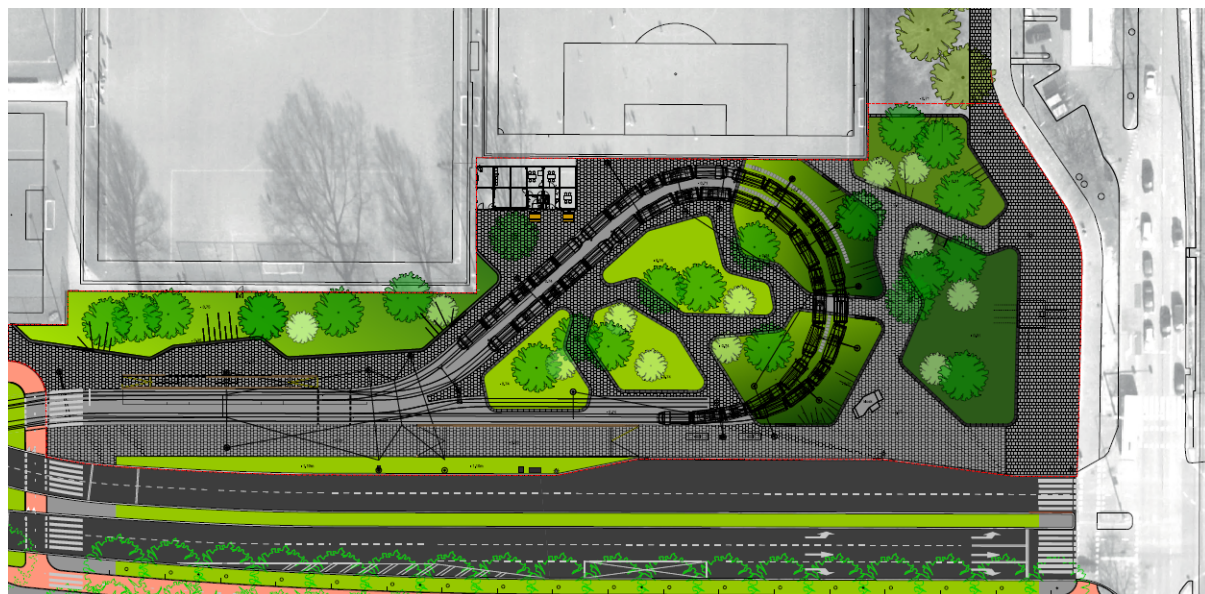
In het plangebied is één zogenoemde stadsstraat aanwezig, namelijk de Gustav Mahlerlaan. Dergelijke straten zorgen voor het spreiden van autoverkeer en goede loop- en fietsroutes voor langzaam verkeer. Een functie van de stadsstraten is de voorrijdfunctie. Uiteindelijk zal er een inrichting komen met in hoofdzaak 2 x 2 rijstroken, waarbij de buitenste rijstroken (naar zowel het oosten als het westen toe) uitvoegstroken worden richting tussenstraten. Op de verbeelding en in de planregels van het bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met deze toekomstige inrichting. Naar verwachting zal deze herinrichting van de Gustav Mahlerlaan tegen het einde van de plantermijn worden uitgevoerd. In de tussentijd zal er een inrichting komen met 2 x 1 rijstroken, met aan weerszijde parkeergelegenheid. Het bestemmingsplan maakt deze tussentijdse inrichting eveneens mogelijk.



Herinrichting binnenstedelijk netwerk

Het plangebied zal een aantal tussenstraten kennen. Vanaf de Mahlerlaan worden de parkeergarages van de kantorenstrook ontsloten via deze tussenstraten. Het gaat voor de gronden waarvoor voorliggend bestemmingsplan voorziet in ontwikkeling (de gronden ten noorden van de Gustav Mahlerlaan) om een tweetal noordzuidgerichte straten.

Verder is er een ontwerp gemaakt voor de inrichting van de openbare ruimte binnen eht rond de verlegde tramlus.



Kenniskwartier Noord (vastgesteld)

Ontwerp inrichting tramlijn Boelelaan

De inrichting van de openbare ruimte staat gepland voor het vierde kwartaal 2013. Het bestemmingsplan voorziet in de inrichting.

6.2.6 Parkeren

Om alle voorzieningen in de Zuidas goed bereikbaar te houden is het noodzakelijk om, naast goede voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer, het aantal autoverplaatsingen zo beperkt mogelijk te houden. Dit geldt vooral voor Kenniskwartier, omdat via dit gebied een deel van de Zuidas wordt ontsloten richting de A10. Een strikt parkeerbeleid draagt bij aan het beperken van het aantal autoverplaatsingen.

Voor wat betreft de parkeernormering gelden de uitgangspunten van Zuidas (Visie Zuidas, 2009) volgens de vastgestelde Nota parkeernormen uit 2001. Voor voorzieningen wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo, afhankelijk van de functie wordt dit per project verder uitgewerkt. Voor het gehele Kenniskwartier (waar dit bestemmingsplan onderdeel van uitmaakt) is een totale parkeerbalans opgesteld waarbij de hiervoor omschreven parkeernormering is betrokken (Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier). Met de parkeerbalans voor het gehele Kenniskwartier wordt voorzien in de bestuurlijk gewenste reductie van het totaal aantal parkeerplaatsen met 20%.

Het parkeren in Kenniskwartier wordt overeenkomstig het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier grotendeels in parkeergarages opgelost. Op de hoofdstructuur (De Boelelaan, Parnassusweg / Buitenveldertselaan en Amstelveenseweg) wordt geen straatparkeren toegepast. Een nader te bepalen gedeelte van het aantal parkeerplaatsen wordt openbaar toegankelijk. De wijze van exploitatie wordt nog nader uitgewerkt. Om het plangebied ook voor minder validen een aantrekkelijke locatie te laten zijn, worden voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd, zowel in de openbare ruimte als in de parkeergarages.

De parkeergarages worden zo min mogelijk direct aangesloten op de hoofdverkeersstructuur, zodat de doorstroming niet wordt belemmerd en er geen kruisende bewegingen zijn over de belangrijkste fietspaden.

De uitgangspunten van de Zuidas voor parkeren gelden ook voor het plangebied Kenniskwartier. Voor kantoren geldt daarmee overeenkomstig binnen het plangebied een norm van 1 parkeerplaats per 250 m² bvo. Voor woningen geldt een norm van 1,25 parkeerplaats per woning (inclusief bezoekersparkeren). Daarbij wordt uitgegaan van een gemiddelde woning van 125 m² bvo. Daarbij is rekening gehouden met 0,25 parkeerplaats voor bezoekersparkeren. Dit komt overeen met 1 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Realisatie van kleinere woningen leidt binnen het totale woningbouwprogramma tot een groter aantal woningen. Door een parkeernorm te hanteren per vierkante meter woning, en niet per woning, blijft het totaal aantal parkeerplaatsen voor het woningbouwprogramma gelijk. Dit betekent dat bij een groter aantal relatief kleinere woningen, minder parkeerplaatsen per woning zullen worden gerealiseerd. Gelet op de ligging nabij diverse vormen van hoogwaardig openbaar vervoer, en gelet op de doelgroep voor kleinere woningen, is dit niet bezwaarlijk. Wel blijft van belang dat een bepaald minimum aantal parkeerplaatsen per woningen wordt verzekerd. Uitgegaan wordt van één parkeerplaats per woning.

Voor het aantal parkeerplaatsen voor voorzieningen wordt in Kenniskwartier maatwerk gehanteerd. Uitgegaan is van een rekeneenheid van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo. In de planregels is dit verder per toegestane functie geconcretiseerd. Hierbij is aangesloten op de normen zoals die overeenkomstig het

locatiebeleid van toepassing zijn, waarbij overigens wel is uitgegaan van een zekere mate van flexibiliteit. Het moet binnen het voorzieningenprogramma immers mogelijk zijn een grote mate van uitwisselbaarheid te creëren voor wat betreft het concrete gebruik van de ruimte, zonder dat dit een permanent wisselende parkeernorm met zich meebrengt. Voor culturele voorzieningen, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening, sportvoorzieningen, en verschillende vormen van horeca geldt daarom een gezamenlijk maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100 m² brutovloeroppervlakte. Voor de hotelfunctie geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per hotelkamer.

Verder wordt er voorzien in parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het gaat om een aantal van ca. 110 parkeerplaatsen, dat gerealiseerd wordt aan beide zijden van de Gustav Mahlerlaan. Binnen de bestaande sportvoorziening wordt een beperkt aantal parkeerplaatsen (maximaal 20) op eigen terrein mogelijk gemaakt.

6.3 Openbaar vervoer

Zoals ook in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier staat aangegeven is het plangebied uitstekend bereikbaar per openbaar vervoer. Station Zuid, waar bus, tram, metro, trein en in de toekomst hogesnelheidslijn bij elkaar komen, ligt op loopafstand van het plangebied. Eveneens is het metrostation Amstelveenseweg nabij en hebben tramlijn 16 en 24 een halte in het gebied Kenniskwartier, evenals diverse buslijnen.

Er zal een groot aantal bussen en trams via De Boelelaan en de Parnassusweg / Buitenveldertselaan gaan rijden. In het ontwerp van de infrastructuur is dan ook rekening gehouden worden met deze grote stromen. Dit vertaalt zich in voldoende vrijliggende OV-banen van voldoende breedte en haltes die berekend zijn op grote reizigersstromen en plaats bieden voor meerdere bussen of trams. De haltes worden zo dicht mogelijk bij de kruispunten gesitueerd om het overstappen op andere lijnen eenvoudig te maken.

Tramlijnen 16 en/of 24 worden doorgetrokken naar station Zuid. Vanaf het moment dat de Noordzuidlijn zal worden geopend zullen er meer streekbussen gaan rijden via De Boelelaan naar station Zuid. Beide ontwikkelingen vragen om een vrije OV-baan (tram/bus). Deze OV/trambaan zal in het midden van De Boelelaan en de Parnassusweg / Buitenveldertselaan worden aangelegd. De route van HOV lijn 310 (de zuidtangent) gaat over de vrije OV-baan van de Boelelaan. In het ontwerp van de haltes wordt hiermee rekening gehouden.

De uitgangspunten uit het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier zijn voor zover relevant vertaald naar de verbeelding en planregels van het bestemmingsplan.

6.4 Langzaam verkeer

De verschillende functies in Kenniskwartier zijn goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers, zowel vanuit het centrum van Amsterdam als vanaf de nabijgelegen stations Zuid en Amstelveenseweg. Door de in het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier voorziene uitbreiding van de universiteit en de bouw van een groot aantal woningen zal het aantal voetgangers en fietsers sterk toenemen.

In het ontwerp van de infrastructuur wordt daarom rekening gehouden worden met deze grote stromen. Voor de fietsers vertaalt dit zich in voldoende brede fietspaden, voldoende opstelruimte bij kruispunten, zo kort mogelijke wachttijden bij verkeerslichten en voldoende fietsparkeerplaatsen. Via de De Boelelaan, Amstelveenseweg en de Parnassusweg / Buitenveldertselaan zullen de meeste fietsers hun bestemming in Kenniskwartier bereiken.

De vrijliggende fietspaden krijgen hier een breedte van 2,5 meter. De grootste stroom voetgangers zal vanaf station Zuid richting de VU lopen. De oversteekvoorziening bij het kruispunt Boelelaan - Buitenveldertselaan zal daarom ruim gedimensioneerd worden. Op de Boelelaan komen verschillende oversteekvoorzieningen bij de kruispunten en ter hoogte van de universiteit wordt een extra brede solitaire oversteekvoorziening aangelegd. Langs de hoofdstructuur wordt voor trottoirs een minimale maat van 6 meter aangehouden.

De uitgangspunten uit het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier zijn voor zover relevant vertaald naar de verbeelding en planregels van het bestemmingsplan.

6.5 Conclusie

Uit zowel het onderzoek dat is gedaan in het kader van het MER als uit nader onderzoek is gebleken dat op termijn, als gevolg van de totale Zuidas-ontwikkeling, een aantal infrastructurele knelpunten zal ontstaan. Het programma dat middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt maakt onderdeel uit van het flankenprogramma, en draagt daarmee dus bij aan het ontstaan van de knelpunten. De knelpunten zelf liggen niet in het plangebied. Het tijdig oplossen van de knelpunten is echter wel essentieel.

Om hieraan concreet uitvoering te geven is inmiddels een Actieplan weginfrastructuur vastgesteld dat voorziet in de te nemen maatregelen. Hierin wordt voorzien in een tijdige aanpak van de te verwachten knelpunten. Uitgangspunt daarbij is dat op basis van een reële concrete ontwikkelingsplanning bekeken is wanneer welke te verwachten knelpunten worden opgepakt.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

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

7.2 Toetsingskader

7.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling, herziening wijziging of uitwerking van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door de burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen gedeputeerde staten). Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a, lid 6, Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" (artikel 41, derde lid Wgh). Deze zogenaamde grote lawaaimakers zijn nader aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

In het bestemmingsplan worden geen inrichtingen mogelijk gemaakt die vallen onder het Inrichtingen en

Vergunningbesluit.

7.2.3 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 stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

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

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

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan of van een wijzigings- of uitwerkingsplan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend (zie paragraaf 7.2.5).

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de bouw aanvraag.

Tabel 2: Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48	buitenstedelijk: 53	binnenstedelijk: 63
Andere geluidsgevoelige gebouwen	48	buitenstedelijk: 53	binnenstedelijk: 63

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

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

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

7.2.4 Spoorweggeluid

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

Tabel 3 Geluidshindernormen railverkeerslawaaï bij nieuwbouw Lden

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55	68
Onderwijsgebouwen ^a	53	68
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	53	68
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	53	68

a. delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen

c. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleurerdagverblijven

7.2.5 Hogere waarden

In artikel 76, tweede lid, van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan of van een wijzigings- of uitwerkingsplan hogere waarden dan de wettelijke voorkeursgrenswaarden in acht kunnen worden genomen. Met andere woorden, indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

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. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm.

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 geluidwerende gevel dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens

zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

7.2.6 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.

7.2.7 Toepasselijkheid bepalingen Wet geluidhinder op uitwerkingsplan

Zoals uit het bovenstaande blijkt, is uitgangspunt van de Wet geluidhinder dat de daarin opgenomen regeling eerst van toepassing is op in dit geval het uitwerkingsplan. Bij globale, nog uit te werken bestemmingsplannen is vaak nog niet precies te bepalen hoe hoog de geluidsbelasting op de toekomstige woningen zal zijn. De Wet geluidhinder schreef lange tijd voor dat een eventuele hogere waarde moest zijn verleend vóór de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Vanwege de onzekerheid over de hoogte van de geluidsbelasting werd dan vaak voor een worst case benadering gekozen. De Wet geluidhinder is hierop aangepast, zodat de hogere-waardenprocedure en de geluidafweging kan plaatsvinden voorafgaand aan het besluit van burgemeester en wethouders ter uitwerking.

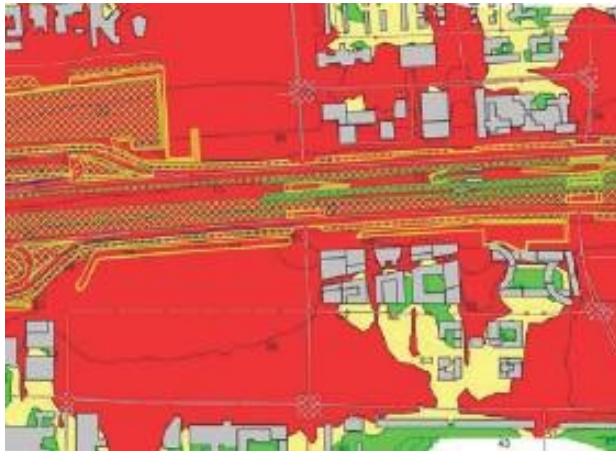
Het blijft overigens van belang om voorafgaand aan de bestemmingsplan vaststelling een geluidonderzoek uit te voeren, teneinde aannemelijk te maken dat een goede uitwerking wel mogelijk is. Hieronder wordt op het betreffende onderzoek ingegaan.

7.3 Resultaten onderzoeken

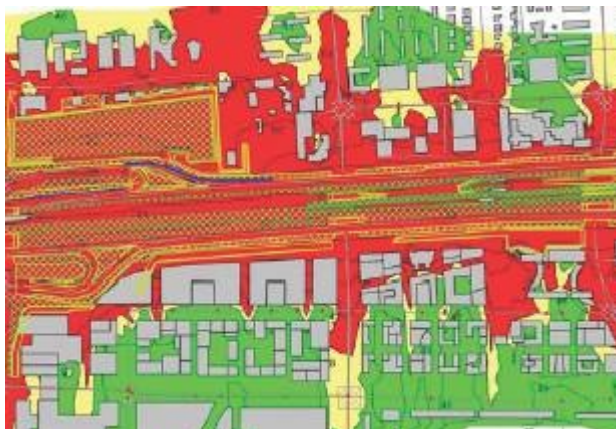
7.3.1 Akoestischonderzoek t.b.v. MER Zuidas - de Flanken

Er is in het kader van het MER Zuidas - de Flanken akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting in het gebied (MER Zuidas - de Flanken, deel B (25 januari 2011), bijlage III (3 november 2010), zie bijlagen). In paragraaf 5.4 is in algemene zin op de uitkomsten van het MER ingegaan. Ten aanzien van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan worden in het akoestisch rapport worden de volgende conclusies getrokken.

De belangrijkste geluidbron is het wegverkeerslawaai van de A10. Op onderstaande figuur is globaal in beeld gebracht wat de effecten daarvan zijn. Op de tweede figuur is rekening gehouden met bebouwing langs de A10. Voor het achtergelegen gebied blijkt dat bebouwing langs de A10 een sterke reductie van de geluidsbelasting met zich meebrengt.



Wegverkeerslawaaï A10 (verkeersgegevens 2020) zonder vulling van het plangebied met gebouwen (rood betekent niet voldoen aan de Wet geluidhinder)



Wegverkeerslawaaï A10 (verkeersgegevens 2020) met vulling van het plangebied met gebouwen

7.3.2 Akoestischonderzoek diverse verkavelingen

Het bestemmingsplan kent aan een groot deel van het plangebied een gemengde bestemming toe, die nog nader moet worden uitgewerkt. Behalve een woningbouwprogramma, voorziet het bestemmingsplan binnen de uit te werken gemengde bestemming tevens in een groot niet-geluidgevoelig programma. Het gaat daarbij onder andere om kantoren, en allerlei voorzieningen zoals detailhandel, verschillende vormen van dienstverlening en een hotel. Gelet op dat totale programma is middels een goede verkaveling en positionering van functies een goed woon- en leefklimaat haalbaar. De gronden die een eindbestemming hebben gekregen, kennen geen geluidgevoelige functies.

Mede gelet op de resultaten van het onderzoek zoals dat is gedaan in het kader van het MER is er voor het plangebied nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van verkaveling en het treffen van maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting in het plangebied (Notitie 20111455-02, Bestemmingsplan Kenniskwartier, 1e fase onderzoek Wet geluidhinder, zie bijlagen).

Het doel van het onderzoek is om de mogelijkheden te inventariseren om een goed woonklimaat te verkrijgen in gebied Kenniskwartier Noord. Daartoe zijn voor de verkavelingvoorbeelden indicatief de dove gevels en de geluidreducerende maatregelen voor stille zijden van woningen bepaald. De resultaten en

adviezen van dit onderzoek kunnen als onderligger dienen bij het tot stand komen van de uiteindelijke gebouwconfiguraties.

In zijn algemeenheid kan worden geconcludeerd dat op willekeurig welke locatie, zonder afschermdende bebouwing, er sprake is van een zware geluidsbelasting op de west-, noord- en oostgevel vanwege met name de A10. Veel belangrijker is echter dat ook duidelijk is geworden dat met het nemen van maatregelen (bijvoorbeeld aaneengesloten bebouwing aan de noordzijde) of middels de verkaveling, er voor grote delen van het plangebied een goed woon- en leefklimaat kan worden verregen.

Onderstaande figuur geeft voor willekeurige stedenbouwkundige verkaveling een beeld van de geluidsbelasting op de verschillende locaties weer. De rood aangegeven gevelzijden worden zo zwaar belast, dat wanneer daar een geluidgevoelige functie zou worden voorzien, een dove gevel zou moeten worden toegepast.

Variant X, zonder schermen tussen gebouvvolumes



Geluidbelasting voorbeeldverkeerssituatie X zonder maatregelen

Aangezien met name het A10 gerelateerde verkeerslawaaï grote impact heeft is gekeken wat het effect zou zijn van het realiseren van een aaneengesloten bouwrand langs de A10. Daarbij is dezelfde stedenbouwkundige verkaveling gehanteerd, en zijn op verschillende plekken bouwkundige constructies bedacht tussen de afzonderlijke gebouwen. De effecten van deze bouwconstructies zijn in verschillende situaties, en met verschillende hoogtes doorgerekend. Afhankelijk van de hoogte treedt er een aanzienlijke verbetering op. Op onderstaande figuren is het effect van het plaatsen van bouwkundige constructies tussen een aantal gebouwen doorgerekend, waarbij de constructies een hoogte hebben van 35 meter. Voor grote delen van het in de verkaveling aangegeven bouwvolume kan dit een aanzienlijke verbetering met zich meebrengen. Over een groot aantal verdiepingen zullen geen dove gevels nodig zijn.

Variant X, schermen tussen gebouwvolumes, posities 2, 35 m hoogte

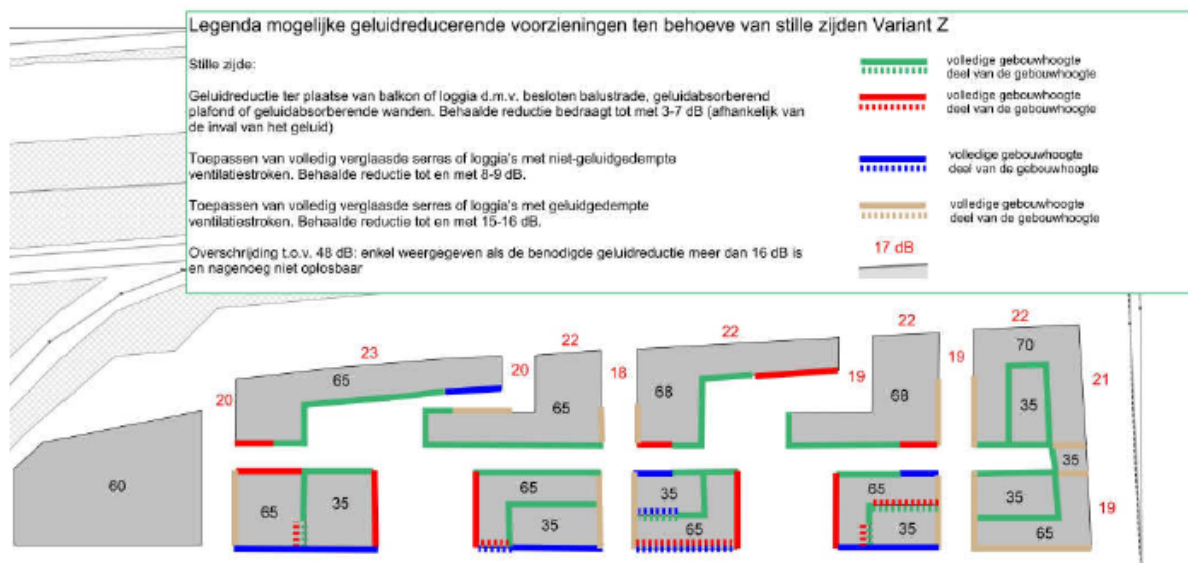


Voorbeeldverkaveling X: effect op akoestische situatie van bouwkundige constructies zijde A10 en elders, 35 meter hoog

Uit het bovenstaande blijkt dat het realiseren van een aaneengesloten bouwwand, al dan niet door het plaatsen van bouwkundige constructies tussen gebouwen, een behoorlijke positieve bijdrage kan leveren aan het realiseren van een goed woon- en leefklimaat in het erachter gelegen gebied. Eventueel kan dit ook in combinatie met een constructie tussen gebouwen in het gebied zelf.

Dit effect kan ook bereikt worden met de keuze van verkaveling. Op onderstaande figuren is een tweetal voorbeeldverkaveling afgebeeld, met daarop aangegeven waar dove gevels zouden moeten worden toegepast. Ook dan blijkt dat er zeer reële verkavelingen denkbaar zijn die voldoende gevels laten zien die niet doof behoeven te worden uitgevoerd.





Mogelijkheid realisatie stille zijden diverse configuraties

Uit het bovenstaande blijkt dat het heel goed mogelijk is middels maatregelen zoals een voorgeschreven aaneengesloten bouwwand aan de zijde van de A10, of via de verkaveling, woningen te realiseren die voldoen aan de gestelde vereisten.

Het op dit moment, middels een eindbestemming, voorschrijven van een bepaalde stedenbouwkundige verkaveling is echter niet gewenst. Er zijn veel meer verkavellingen denkbaar dan bovenstaande, en de één zal beter uitpakken dan de ander. Daarbij komt dat de daadwerkelijke verkaveling uiteindelijk (zij het binnen de randvoorwaarden die de gemeente daaraan stelt) voor een belangrijk deel ook wordt bepaald door de wensen van de ontwikkelende partij en eindgebruikers. Het gaat daarbij bovendien niet alleen om de toekomstige bewoners, maar ook om de gebruikers van kantoren en andere niet geluidgevoelige gebouwen. In die zin kan bij de verdere concretisering van bouwplannen ook nog worden gekeken naar een optimalisering van de situering van functies: niet-geluidgevoelige functies zoveel mogelijk op geluidsbelaste locaties, geluidgevoelige functies elders.

Om de zelfde redenen is het ook niet wenselijk een bepaalde fasering voor te schrijven. De doorgerekende verkavelingen, maar ook de toepassing van een aaneengesloten bouwwand aan de zijde van de A10, zijn doorgerekend op het eindbeeld. Wanneer niet alle bebouwing is gerealiseerd, kan een andere akoestische situatie ontstaan, al dan niet tijdelijk van aard.

Gekozen is om die redenen voor een uit te werken bestemming. De stedenbouwkundige kaders waarbinnen de verdere uitwerking van het bestemmingsplan plaats moet vinden worden vastgelegd, maar middels de uitwerking wordt de mogelijkheid geboden om maatwerk te leveren om te komen tot een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat. Uitwerkingsplannen dienen vervolgens te voldoen aan de wettelijke vereisten zoals gesteld in de Wet geluidhinder (zie paragraaf 7.2).

7.4 Conclusie

Met het bestemmingsplan wordt, voor zover er sprake is van geluidgevoelige functies, middels een uitwerkingsplicht voorzien in een gemengd woon-werkgebied. Hoewel er sprake is van een geluidbelaste locatie, blijft uit onderzoek dat via verkaveling en situering van wel- en niet-geluidgevoelige functies in het gebied woningbouw met een goed woon- en leefklimaat zeer wel mogelijk is. Middels uitwerkingsplannen op basis van verder uitgewerkte stedenbouwkundige plannen zal verder uitvoering moeten worden gegeven aan het bepaalde in de Wet geluidhinder. In de uitwerkingsregels zullen daarvoor de noodzakelijke bepalingen worden opgenomen.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

8.2 Toetsingskader

8.2.1 Wet Milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

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

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:

- deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbeterd of tenminste gelijk blijft, of
- 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;
- deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

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

Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005

	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005
--	---	--	------

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

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan (tabel 1).

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

stof	toetsing van	grenswaarde	Geldig tot
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 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.

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.

8.2.2 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 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Het project Zuidas is in het NSL opgenomen.

Het project Zuidas wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project. De omvang van het project Zuidas, zoals opgenomen, is als volgt:

- Flanken: 1.100.000 m² b.v.o.kantoren en voorzieningen, 700.000 m² b.v.o. woningen (5.600)
- Dok: 600.000 m² b.v.o. kantoren, ca. 500.000 m² b.v.o. woningen (ca. 4.000)

In onderstaande tabel is aangegeven welk programma er voor het project Zuidas deel uitmaakt van het NSL-programma. Tevens is aangegeven over welk nieuw programma sindsdien is besloten. In de tabel is tevens een aantal in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen meegenomen (cursief weergegeven). Het gaat om die bestemmingsplannen waarover het bestuurlijk vooroverleg is gestart of die reeds in ontwerp ter inzage hebben gelegen.

	Wonen	Kantoren en voorzieningen
NSL totaal Flanken	700.000	1.100.000
Kop Zuidas	60.000	147.000
Beethoven (SNL en AkzoNobel)		28.550
Kenniskwartier Noord West		41.000
Gershwin	169.500	95.720
VUmc (toevoeging)		140.000
<i>Ravel, studentenhuysvesting</i>	<i>40.000</i>	<i>1.000</i>
<i>Beethoven, eerste fase (toevoeging)</i>		<i>17.750</i>
<i>Fred. Roeskestraat*</i>	<i>20.970</i>	<i>33.310</i>
<i>Kenniskwartier Zuid, eerste fase</i>	<i>18.000</i>	<i>42.000</i>

Mahler	30.000	170.000
Restprogramma NSL	361.530	383.670

het programma waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet maakt deel uit van het Zuidas programma zoals dat is aangemeld voor het NSL. Gezien het nog resterend programma voor kantoren en voorzieningen past het programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

De 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.

Op de gronden met de bestemming Sport vindt reeds buitenschoolse opvang plaats. De AMvB heeft geen betrekking op bestaande situaties. Om die reden is binnen de bestemming Sport buitenschoolse opvang mogelijk gemaakt. Gevoelige bestemmingen worden voor het overige slechts mogelijk gemaakt in het deel van het bestemmingsplan waar een uit te werken bestemming is opgenomen. In de uitwerkingsregels zijn bepalingen opgenomen ertoe strekkende dat rekening wordt gehouden met het bepaalde in de AMvB. Daarbij is tevens rekening gehouden met hetgeen daarover aanvullend in gemeentelijk beleid is bepaald (zie paragraaf 8.2.5).

8.2.4 Actieplan Luchtkwaliteit (maart 2006)

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

8.2.5 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Amsterdam heeft een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om het beschermen van gevoelige groepen. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan. Het behartigen van de gezondheid van de burgers vraagt om een meer lokale benadering waarbij niet alleen wordt gekeken naar de situatie rond snelwegen en provinciale wegen, maar ook naar de situatie rond drukke lokale verkeerswegen.

De aanpak met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is vastgelegd in een Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft, maar de richtlijn heeft een zogenaamde “eerbiedigende werking” en heeft geen gevolgen voor bestaande situaties. Bovendien kan het bestuur - in tegenstelling tot bij de landelijke wetgeving - *altijd* van een richtlijn afwijken.

Onderdeel van de richtlijn is het uitgangspunt dat 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. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Verder geldt als uitgangspunt dat 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. Met het oog hierop zijn projecten voortaan verplicht om bij de ruimtelijke producten expliciet aandacht te besteden aan de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit. De aandacht voor de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit heeft een integraal karakter waarbij de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is men verplicht om een toetsing te laten uitvoeren door de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid. De bevindingen van deze toetsing en de eventuele daaruit voortvloeiende aanbevelingen worden binnen het kader van besluitvorming over het desbetreffende project aan het bevoegd gezag kenbaar gemaakt. Indien het bevoegd gezag de eventuele aanbevelingen van de GGD niet overneemt, dan wordt dit schriftelijk met redenen omkleed beargumenteerd.

In de uitwerkingsregels van dit bestemmingsplan zijn bepalingen opgenomen waarmee uitvoering wordt gegeven aan de richtlijn. In beginsel zullen gevoelige bestemmingen middels de planregels zijn uitgesloten. Wel kan in uitwerkingsplannen worden geregeld dat middels een binnenplanse ontheffing medewerking worden verleend aan vestiging. Bovenstaande toetsing en advisering van de GGD wordt daarbij als criterium opgenomen.

Een uitzondering geldt voor de gronden waarvoor een bestemming Sport geldt. Daar vindt reeds buitenschoolse opvang plaats. Zoals hiervoor aangegeven heeft het beleid geen gevolgen voor bestaande situaties. Om die reden is binnen de bestemming Sport buitenschoolse opvang mogelijk gemaakt.

8.3 Onderzoeken

In het kader van de m.e.r.-procedure is onderzoek gedaan naar de onderlinge verschillen van de verschillende modelvarianten. Aangezien het project onderdeel uitmaakt van het NSL zijn de effecten van de verschillende modelvarianten op de luchtkwaliteit berekend voor het jaar 2020. Hieruit is gebleken dat er bij alle onderzochte modelvarianten slechts sprake is van een beperkte toename van de maximale concentratie voor NO₂ en PM₁₀.

8.4 Conclusie

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. In de aanmelding van het project Zuidas voor het NSL is reeds rekening gehouden met de ontwikkelingen van Vumc. Deze zijn in het NSL opgenomen. een nadere toets is niet aan de orde. Reeds op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

Overigens blijkt uit onderzoek dat met betrekking tot luchtkwaliteit in het kader van de m.e.r. is uitgevoerd dat voor de situatie in 2020 met de realisatie van het totale Flankenprogramma Zuidas, voldaan wordt aan de geldende normen.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet direct voorzien in vestiging van dergelijke functies. Dit is in de planregels als zodanig vastgelegd. Wel is er een binnenplanse afwijkmogelijkheid opgenomen. Daarbij dient echter rekening te worden gehouden met de criteria die daarvoor ook in het gemeentelijk beleid zijn opgenomen. Daarmee wordt voorzien in uitvoering van de vastgestelde richtlijn. Een uitzondering geldt voor de gronden waarvoor een bestemming Sport geldt. Daar is in overeenstemming met het bestaande gebruik buitenschoolse opvang mogelijk gemaakt.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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

Bij externe veiligheid 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 kan echter gemotiveerd een hoger of juist lager niveau als aanvaardbaar beschouwen en dient een overschrijding van de orientatiewaarde dan wel een toename van het groepsrisico ten gevolge van de totstandkoming van een project te verantwoorden.

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.

Het plangebied ligt binnen 200 meter van de rijksweg A10. Derhalve valt een stijging van het groepsrisico te verwachten als gevolg van de realisatie van het plan. Voor het bestemmingsplan wordt dan ook de Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen.

9.2 Toetsingskader

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) 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 (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid). 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 (hierna: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire is op 4 augustus 2004 in werking getreden. Verder is op 10 juli 2008 de Wijziging en verlenging Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in werking getreden. 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, milieu en ruimtelijke ordening.

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

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

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Het PR wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het PR is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer en de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalsfrequentie. Het PR kan als contour worden weergegeven door middel van lijnen die getrokken zijn door de punten met een gelijk risico. De grenswaarde van het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Nieuwe (beperkt) kwetsbare bestemmingen mogen niet binnen deze contour worden toegevoegd. Op termijn geldt de 10^{-6} ook voor bestaande situaties als grenswaarde. Als het plaatsgebonden risico 10^{-8} per jaar is, wordt het als verwaarloosbaar beschouwd.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) wordt naast de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevals- en uitstromingsfrequentie bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval.

Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare bestemmingen. Met het GR wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Dit resulteert in een fN-curve waarbij de kans tegen het aantal slachtoffers is uitgezet. Bij het bepalen van het GR wordt er getoetst aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is geen norm of grenswaarde, maar geldt als ijkpunt. In de praktijk wordt de oriëntatiewaarde vaak als richtlijn genomen.

Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht bij een wijziging (toename) van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie en/of bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Dit geldt voor zowel wijzigingen in de ruimtelijke ordening als voor wijzigingen in verkeersbesluitvorming/transportstromen.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

De verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de bestaande risico's van de huidige situatie.
- Vaststellen van het risico voor nieuwe situaties na realisatie van RO- en vervoersontwikkelingen.

- Ruimtelijke onderbouwing van het plan.
- Maatregelen ter beperking van de risico's (bronmaatregelen).
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

9.3 Resultaten onderzoeken

9.3.1 Zuidasbrede inventarisatie

Er heeft een Zuidasbrede inventarisatie plaatsgevonden van de toename van het groepsrisico als gevolg van de flankprojecten en de mogelijke maatregelen (Externe veiligheid op de Zuidas, 11 januari 2010, zie bijlagen). Het projectgebied Kenniskwartier, waar voorliggend plan een onderdeel vanuit maakt, is in dat onderzoek betrokken.

De flankprojecten van de Zuidas liggen aan de A10 Zuid waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Om deze reden moet een verantwoording van het groepsrisico worden opgesteld voor de bestemmingsplannen van de flankprojecten. De verschillende onderdelen van het voor u liggende rapport kunnen hiervoor gebruikt worden. Het is opgesteld voor de volgende flankprojecten: Amsterdam RAI, Beethoven, Frederik Roeskestraat, Gershwin, Ravel, Strawinsky, Vivaldi, Kenniskwartier en Beethoven.

In 2009 is door het adviesbureau AVIV een risicoanalyse opgesteld voor de gehele Zuidas (alle flankprojecten). Voor het bepalen van de externe veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid is gebruik gemaakt van dit onderzoek. In de risicoanalyse van AVIV is ervan uitgegaan dat de A10 nog niet ondergronds is aangelegd: dus van het Dijkmodel met de bijbehorende flankbebouwing. Wel is rekening gehouden met de aanleg van de Westrandweg.

Langs de A10 Zuid is geen plaatsgebonden 10^{-6} contour berekend als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zelfs bij een maximale benutting van de gebruikruimte in 2020 is er geen plaatsgebonden 10^{-6} contour aanwezig. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt daarmee geen ruimtelijke belemmeringen op aan de ontwikkeling van de flankprojecten. De realisatie van de programma's van de flankprojecten leidt wel tot een toename van het groepsrisico en tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde ter hoogte van verschillende flankprojecten. Om deze reden zijn richtlijnen opgesteld voor de verantwoording van het groepsrisico. Daarbij zijn maatregelen voorgesteld ter beperking van de risico's en is gekeken naar mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

In het rapport is tot slot een aantal aandachtspunten opgenomen in het kader van externe veiligheid. Het is van belang om deze punten op te nemen in de verantwoording van het groepsrisico voor het betreffende flankproject. Samengevat zijn dit:

- het voornemen om het vervoer van LPG over de A10 Zuid te verplaatsen naar de Westrandweg door middel van een routeringsbesluit;
- de aanbeveling om de vluchtroutes van gebouwen haaks op de A10 Zuid te oriënteren;
- de toetsing op de bereikbaarheid;
- de algemene bluswatervoorziening;
- de afstemming tussen ontwerpers en brandweer met betrekking tot de bluswatervoorziening in de gebouwen.

9.3.2 Projects specifiek onderzoek

In aanvulling op het Zuidasbrede onderzoek is gekeken naar de specifieke gevolgen van de voorgenomen planontwikkeling van voorliggend bestemmingsplan (Externe veiligheid A10-Zuid kenniskwartier Noord, 24 augustus 2012, zie bijlagen).

Het plaatsgebonden risico langs de A10-Zuid is kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het

plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de nieuwbouw. Het groepsrisico is berekend voor de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A10-Zuid. Voor beide rijbanen is het hoogste groepsrisico per kilometervak voor het beschouwde traject groter dan de oriëntatiewaarde. Voor de noordelijke rijbaan neemt het groepsrisico door het bestemmingsplan nauwelijks toe. Voor de zuidelijke rijbaan is er wel een duidelijke toename van het groepsrisico. De factor waarmee de oriëntatiewaarde wordt overschreden neemt toe van 5.3 naar 9.4.

Vanwege deze toename van het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. In de volgende paragraaf zal deze worden beschreven.

9.4 Verantwoording

9.4.1 De Verantwoordingsplicht

De Verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de risico's van de huidige situatie;
- Vaststellen van de risico's na realisatie van de nieuwe plannen;
- Maatregelen ter beperking van de risico's;
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

9.4.2 Risico's in de huidige en toekomstige situatie

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A10:

Het plaatsgebonden risico langs de A10-Zuid is kleiner dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de nieuwbouw.

Voor de noordelijke rijbaan neemt het groepsrisico door het bestemmingsplan nauwelijks toe. Voor de zuidelijke rijbaan is er wel een duidelijke toename van het groepsrisico. De factor waarmee de oriëntatiewaarde wordt overschreden neemt toe van 5.3 naar 9.4.

Er zijn verschillende soorten maatregelen denkbaar ter reductie van het groepsrisico. Het gaat om bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen voor zelfredzaamheid.

9.4.3 Bronmaatregelen

Routing vervoer van gevaarlijke stoffen

Met betrekking tot het vervoer heeft de gemeente Amsterdam het voornemen dat het maatgevend vervoer (GF3) niet meer over de ring A10 Zuid plaatsvindt. Dit zal na ingebruikname van de Westrandweg leiden tot een verlaging van het groepsrisico. Het kunnen uitsluiten van het vervoer van brandbare gassen is afhankelijk van de aanleg van de Westrandweg. De routing van het vervoer van LPG via de Westrandweg is een oplossingsrichting uit het landelijk Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

De routing dient na realisatie van de Westrandweg vastgesteld te worden, zodat het maatgevende scenario voor brandbare gassen kan worden uitgesloten langs de A10. Dit is niet per definitie gebonden aan de keuze voor het realiseren van het Dok. De gemeente Amsterdam is voornemens om een routing vast te stellen voor het vervoer van LPG via de Westrandweg.

Ontwikkeling Dok

De realisatie van het Dok verbetert de situatie ten aanzien van de externe veiligheid voor de flankprojecten.

9.4.4 Effectmaatregelen

Effectgerichte maatregelen zijn voornamelijk bouwkundig van aard. Deze maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden, als gevolg van brand of explosies. In hoofdstuk 6 van de rapportage Externe veiligheid op de Zuidas (11 januari 2010) zijn ter beperking van een plasbrand en voor het vrijkomen van toxische dampen bouwkundige maatregelen voorgesteld. De aanleg van geluidschermen kan bijvoorbeeld de uitstroming van een plas brandbare vloeistoffen beperken. Een eventuele andere bouwkundige maatregel is dat geprojecteerde gebouwen op meer dan 30 meter van de weg worden geplaatst (buiten het invloedsgebied van een plasbrand), gemeten vanaf de rand van de linker- of rechterrijstrook. In het plangebied zijn geen gebouwen gepland binnen 30 meter van de A10 Zuid.

9.4.5 Maatregelen voor zelfredzaamheid

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. Bij flankprojecten waar de aanwezigheid van deze groepen personen verwacht kan worden, zal extra aandacht moeten worden besteed aan het aspect zelfredzaamheid bij de verantwoording van het groepsrisico. In het geval van voorliggend bestemmingsplan is hiervoor gelet op het programma op voorhand geen specifieke aanleiding. Wel dient met het volgende rekening te worden gehouden met de uitvoering van de plannen:

Voldoende bedrijfshulpverleners

In de kantoren en voorzieningen dienen voldoende bedrijfshulpverleners aanwezig te zijn met voldoende bijgehouden kennis om in het geval van een calamiteit adequaat te kunnen optreden. Deze gebouwen kunnen dan snel en onafhankelijk van de hulpdiensten geëvacueerd worden.

Gebouwuittgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Geadviseerd wordt de gebouwen zo te ontwerpen dat aanwezigen het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de A10 kunnen ontvluchten.

Gebiedsontsluiting

Voor de zelfredzaamheid is het van belang dat aanwezigen het gebied via een andere route kunnen ontvluchten dan de aanrijdroute van de hulpdiensten. Het plangebied en de in het bestemmingsplan opgenomen randvoorwaarden bieden daarvoor voldoende mogelijkheden.

9.4.6 Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

- de bereikbaarheid van het gebied;
- de aanwezige bluswatervoorzieningen;
- de capaciteit om het maatgevende scenario aan te kunnen.

Deze onderdelen zijn in de rapportage nader toegelicht.

Bereikbaarheid

Bij de mogelijkheden voor zelfredzaamheid is al stilgestaan bij de ontsluiting. Het is aan te bevelen dat een plangebied via twee routes bereikbaar is voor motorvoertuigen. Eén ingang voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en één uitgang voor de vluchtenden om het gebied te verlaten. Het bestemmingsplan biedt deze mogelijkheden.

Bluswatervoorziening

De aanwezigheid van voldoende bluswater is een aandachtspunt voor ontwikkeling van de Zuidas. Naast de algemene bluswatervoorziening op de Zuidas, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer.

Hulpverleningscapaciteit

Het aantal mogelijke slachtoffers (gewonden) bepaalt of de brandweer en de geneeskundige hulpverlening in geval van het maatgevende scenario, een BLEVE, de hulpvraag aankunnen. Opschaling vindt plaats wanneer dit noodzakelijk geacht wordt. Door de realisatie van de flankprojecten neemt de hulpvraag bij incidenten toe. Hiermee stijgt ook de kans dat de hulpvraag bij een ongeval met gevaarlijke stoffen het hulpaanbod overschrijdt. De Regionale Brandweer is om advies gevraagd.

9.4.7 Advies Regionale Brandweer

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft namens de Veiligheidsregio een advies gegeven met betrekking tot externe veiligheid waarbij wordt geadviseerd vanuit het perspectief van de hulpverlening (Advies Externe Veiligheid bestemmingsplan Kenniskwartier Noord in Amsterdam Zuid, 25 oktober 2012, zie bijlagen). Het advies verschaft inzicht in het gevaar van de risicobron die effect heeft op het plangebied en beschrijft de mogelijke gevolgen. Ook de mogelijkheden om het gevaar te beperken worden benoemd. Het voor de besluitvorming verantwoordelijke bestuur (in het advies abusievelijk stadsdeel Zuid genoemd, het betreft de gemeenteraad van Amsterdam) kan deze informatie gebruiken bij het maken van de integrale afweging tussen de verschillende belangen.

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. In het plangebied Kenniskwartier Noord en in de omgeving daarvan worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Een ongeval met gevaarlijke stoffen kan een gevaar vormen voor het gebied. Bij de besluitvorming over het bestemmingsplan moet daar rekening mee worden gehouden.

De gevaren voor het plangebied worden veroorzaakt door een ongeval tijdens het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A-10. Hierbij kunnen een explosie, een brand of een giftige wolk ontstaan. De gevolgen voor het plangebied worden bepaald door de plaats van het ongeval, de aanwezige personen en voorzieningen in het effectgebied en de omvang van de brand, explosie of giftige wolk. Bij een explosie of brand na een ongeval met een tankwagen wordt de omgeving gedurende een bepaalde tijd blootgesteld aan hittestraling. Bij een ongeval met een tankwagen met een giftige stof kan er een giftige wolk ontstaan die afhankelijk van de wind snel richting plangebied trekt.

Door een ongeval met een tankwagen LPG op de A-10 kunnen in het plangebied tientallen slachtoffers vallen en zal schade ontstaan aan woningen en gebouwen. Bij een brand van een plas benzine kunnen er in het noorden van het plangebied enkele slachtoffers vallen en zal er schade ontstaan aan woningen en gebouwen. Wanneer er giftige wolk door het plangebied trekt kunnen er in het plangebied enkele tientallen slachtoffers vallen.

Het aantal slachtoffers dat kan vallen varieert en is voornamelijk afhankelijk van de drukte op de

sportvelden en rond de nieuw te bouwen gebouwen. De schade aan de nieuw te bouwen gebouwen zal aanzienlijk zijn bij een explosie van een tankwagen LPG aan de noordkant van het plangebied. Het ontstaan van de beschreven ongevalsscenario's is nauwelijks te voorkomen door de brandweer. De gezamenlijke hulpdiensten richten zich bij een ongeval met gevaarlijke stoffen voornamelijk op het veiligstellen van het gevarengedebiet, het bestrijden van branden in de omgeving, het neerslaan van een mogelijke giftige wolk en het helpen van slachtoffers.

De maatregelen die het gevaar beperken en in overweging genomen kunnen worden zijn samengevat in tabel 6 van het advies.

Effectmaatregelen:

- Bij (nieuwe) gebouwen rekening houden met de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen
- Ventilatievoorzieningen snel kunnen uitschakelen en sluiten

Zelfredzaamheid:

- Communicatie vooraf over risico's en hoe te handelen
- Tijdig waarschuwen
- Waar mogelijk noodplannen opstellen

De genoemde maatregelen hebben vooral betrekking op voorlichten en tijdig alarmeren van aanwezige personen en op constructieve en installatie-technische voorzieningen aan (nieuw te bouwen) gebouwen. De voorgestelde maatregelen dragen vooral bij aan een grotere zelfredzaamheid van aanwezige personen in het effectgebied met als resultaat minder slachtoffers bij een rampscenario met gevaarlijke stoffen.

Het bevoegde bestuur van de gemeente Amsterdam wordt geadviseerd om:

1. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord rekening te houden met de genoemde gevaren veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen;
2. De mogelijke maatregelen die het gevaar beperken in overweging te nemen;
3. Het gevaar dat overblijft na het nemen van maatregelen te betrekken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

9.4.8 Overwegingen

Uit onderzoek is gebleken dat het te ontwikkelen programma op de bestemmingsplanlocatie (als onderdeel van de totale ontwikkeling van Kenniskwartier en Zuidas) in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid leidt tot een toename van het groepsrisico en overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Hierbij is overigens voor de gronden ten noorden van de Gustav Mahlerlaan uitgegaan van het programma zoals opgenomen in het uitvoeringsbesluit. Het bestemmingsplan voorziet daar voor de komende tien jaar in een aanzienlijk lager programma. Het daadwerkelijk groepsrisico als gevolg van het programma waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet zal dus lager dan dat uit het onderzoek blijkt. Dit is in de overwegingen betrokken.

Vanwege de toename van het groepsrisico en de overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt hierover verantwoording afgelegd, waarbij de aspecten zoals beschreven in de Circulaire zijn betrokken. Daarbij is gekeken naar bron- en effectmaatregelen ter beperking van het groepsrisico en naar zelfredzaamheid.

In het kader van het overleg ex art. 3.1.1. Bro heeft met de Regionale Brandweer nadere afstemming plaatsgevonden. Aanvullend is een advies gevraagd met betrekking tot specifiek het aspect externe veiligheid. De adviezen van de regionale brandweer zijn betrokken in het ruimtelijk besluit. De

geadviseerde maatregelen hebben met name betrekking op het bouwplanniveau, en op de zelfredzaamheid. De adviezen zullen om die reden worden meegegeven aan de ontwikkelende partijen met het uitdrukkelijke verzoek de adviezen in het ontwerpproces te betrekken. dat heeft onder andere betrekking op de situering van vluchtwegen. In dat kader wordt in dit bestemmingsplan tevens voorzien in de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen met betrekking tot de situering van vluchtwegen.

Het ligt in de lijn der verwachting dat na het in gebruik stellen van de Westrandweg het aantal transporten met brandbaar gas en daarmee het groepsrisico, aanzienlijk zal dalen. Het feitelijke groepsrisico zal dan in de nabije toekomst in ieder geval beduidend onder het berekende groepsrisico liggen. Naar verwachting zal het groepsrisico ook afnemen tengevolge van het afspraken die zijn gemaakt in het convenant LPG-autogas.

De ontwikkeling van dit bestemmingsplan Kenniskwartier Noord, als onderdeel van de Zuidas, is voor de gemeente Amsterdam een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling en geeft uitvoering aan het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier (besluit gemeenteraad d.d. 16 februari 2011). De ontwikkeling van Zuidas sluit aan bij de gedachte over een duurzame stad waarbij intensief en efficiënt gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte.

De specifieke locatie van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord, aan de A10, is uitermate geschikt voor de realisatie van een hoogwaardig woonwerkmilieu, waarbij kantoren vooral langs de A10 worden gedacht, mede om als geluidsbuffer te fungeren voor toekomstige woningbouw. De locatie heeft een onderscheidende kwaliteit (qua ligging en qua beschikbare ruimte) die elders in de Amsterdamse regio in zowel beschikbare bestaande als nieuwbouwlocaties niet wordt gevonden.

Bebouwing vindt niet plaats binnen een afstand van 30 meter van de A10 Zuid. Bovendien zijn er op gebouw niveau, en bij de inrichting van de openbare ruimte, voldoende maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid te realiseren. De adviezen zijn en zullen worden meegegeven aan ontwikkelende partijen. Voor de hulpverlening zijn die randvoorwaarden aanwezig die aan een goede bereikbaarheid bijdragen.

9.5 Conclusie

Het te ontwikkelen programma in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 zuid leidt tot een toename van het groepsrisico tot over de oriëntatiewaarde. Om deze reden zijn de stappen van de Verantwoordingsplicht doorlopen, waarbij de aspecten zoals beschreven onder de vorige paragraaf zijn betrokken. De Regionale Brandweer is om advies gevraagd. Gelet op de verschillende maatregelen en het hiervoor beschreven belang van de voorgenomen ontwikkeling (als onderdeel van de Zuidas) wordt geconcludeerd dat het aanvaardbaar is om voor het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord het groepsrisico te laten toenemen en de oriëntatiewaarde te overschrijden.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Het bestemmingsplan maakt slechts in beperkte mate nieuw gebruik mogelijk. Voor een groot deel wordt de bestaande situatie opnieuw vastgelegd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde. Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

10.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld.

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe

strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor Amsterdam zijn diverse bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer. Op één van deze kaarten is het plangebied aangewezen als zone 1 gebied.



Uitsnede zonekaart Nota Bodembeheer

De gronden gedefinieerd als zone 1 hebben een bodemkwaliteit die voldoet aan de Achtergrondwaarde. Deze grond is in principe geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Zone 1-grond mag altijd zonder bodemonderzoek, op basis van de bodemkwaliteitskaart worden ontgraven (in principe is een melding op grond van artikel 28 *Wbb* vereist indien meer dan 50 m³ wordt ontgraven) en toegepast (hiervoor is altijd een melding *Besluit bodemkwaliteit* vereist, ongeacht de hoeveelheid).

In de Nota Bodembeheer is tot doel gesteld de grond in het plangebied schoon te houden en er is voor dit gebied geen gebiedsspecifiek beleid ontwikkeld. Grond die toegepast wordt in dit gebied moet schoon zijn, ongeacht de bodemfunctie.

10.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande is er geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit gevolgen heeft voor de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan (dat voor een substantieel deel reeds is gerealiseerd). Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 11 Water

11.1 Algemeen

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

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding 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:

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

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

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

11.2 Toetsingskader

11.2.1 Wet- en regelgeving

Kaderrichtlijn Water

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. Om aan deze verplichting te voldoen stellen waterbeheerders op alle niveaus plannen voor waterbeheer in de zin van de Wet op de waterhuishouding op en nemen – indien noodzakelijk – maatregelen om de goede chemische en ecologische toestand te bereiken.

Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit komt in de plaats van de Vierde Nota Waterhuishouding. Het beleid in dit plan is gericht op:

- a. een goede bescherming tegen overstroming;
- b. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- c. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- d. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Keur

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de

"behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". Op 9 maart 2006 is de Integrale 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 enz.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

Waterbeheerplan AVG 2006-2009

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. Daarnaast zal de focus liggen op de volgende vier aspecten:

- het implementeren van de KRW;
- het op de rol zetten van acties die nodig zijn om de verwachte klimaatverandering en de daarmee gepaard gaande wateroverlast problemen het hoofd te bieden (gericht op het nakomen van de afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2015);
- een nieuwe benadering van de afvalwaterketen, waarbij het uitgangspunt is: die maatregelen treffen in de afvalwaterketen, die het meest kosteneffectief zijn voor het realiseren van de watersysteemdoelen.

Provinciale waterplan 2010-2015

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

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

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen 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.

11.2.2 Waterbeleid Visie Zuidas

In de Visie Zuidas 2007 is reeds uitgebreid aandacht besteed aan water. Water is een ordenend en richtinggevend element bij ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidas, bijvoorbeeld voor de aantakking op de omgeving. Tegelijkertijd is waterberging en waterkwaliteit een beginsel voor een duurzame stedelijke omgeving.

De verdichting van Zuidas levert een flinke waterbergingsopgave op. Ter voorkoming van wateroverlast binnen en buiten Zuidas is het stand-still principe uitgangspunt. Dit betekent dat in de trits vasthouden, bergen en afvoeren, allereerst maximaal ingezet wordt op het vasthouden van het gevallen regenwater op kavelniveau, bijvoorbeeld door groene daken en waterpartijen (waterneutrale kavels). Voor berging vormt een robuust net van waterlopen de basis waarop aangetakt kan worden. In dit netwerk is de positie van het Dok belangrijk. Het Dok vormt aan de noordzijde als kunstwerk een verholten waterkering tussen twee boezems met een verschillend waterpeil. Daarom zijn minimaal twee robuuste nieuwe waterlopen vereist: aan de noordzijde de Irenegracht, aan de zuidzijde de Boelegracht.

Verder is aangegeven dat de Irenegracht bovendien als bevaarbaar water een extra dimensie aan Zuidas toe kan voegen. Grondwateroverlast kan worden voorkomen door gebieden integraal op te hogen, de aanleg van watergangen, integrale grondverbetering en het realiseren van grindkoffers. In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen.

Open water biedt piekberging in traditionele vorm, en biedt ecologische en gebruikswaarde. In een veranderend klimaat met toename van het aantal en de intensiteit van piekbuien is dit een wezenlijke duurzaamheidsvoorwaarde. De genoemde nieuwe waterlopen zullen echter niet voldoende waterberging kunnen bieden. Afwenteling op omliggende gebieden van Zuidas is in principe niet toegestaan, hoewel een beperkt aantal gebieden aangewezen zijn als bergingsruimte buiten het plangebied Zuidas (Amstelpark, Gijsbrecht van Amstelpark en de Schinkeleilanden). Berging in alternatieve vormen zal dus noodzakelijk zijn: water onder sportvelden, in of op parkeergarages, in de openbare ruimte, de Dokconstructie, daktuinen of -vijvers. Deze noodzaak kan tot één van de visitekaartjes van Zuidas gemaakt worden, een voorbeeld van hoe in een hoogstedelijke omgeving de groeiende wateropgave zichtbaar wordt gemaakt.

11.2.3 Projectgebied Kenniskwartier

In het Uitvoeringsbesluit zijn de uitgangspunten in overleg met Waternet verder uitgewerkt.

Waterstructuur

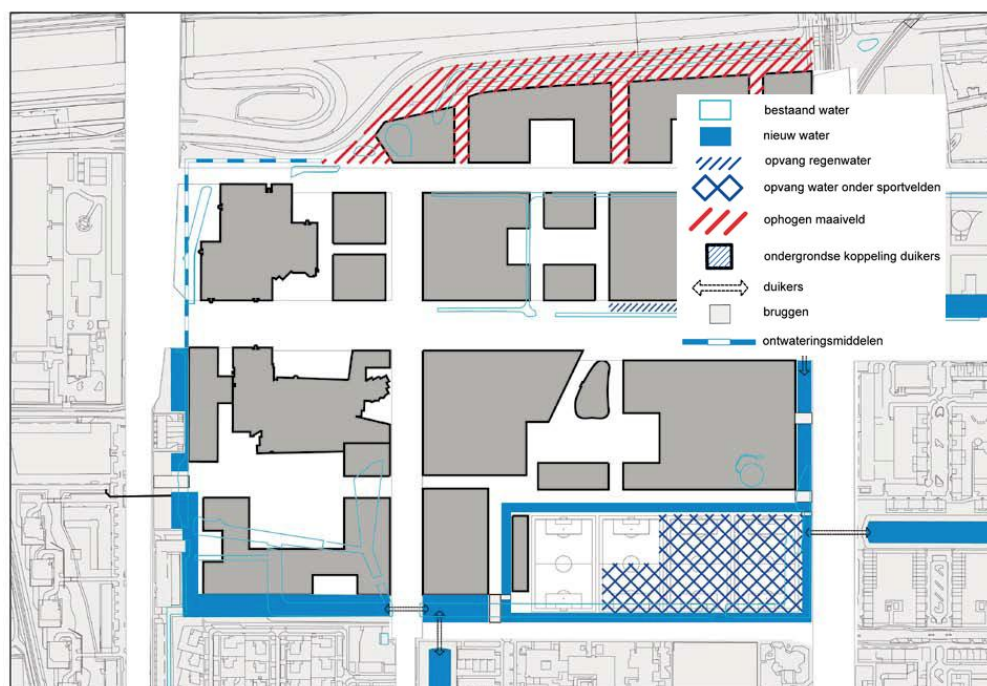
Grote aanpassingen zijn gemaakt ten aanzien van eerdere ontwerpen voor de waterstructuur (Visie Zuidas 2009, Startbesluit Kenniskwartier). Een noordelijke verbinding is ruimtelijk niet mogelijk gebleken zonder hierbij een afdoende robuustheid aan de waterstructuur mee te geven. Ook het doortrekken van

de De Boelegracht conform het projectbesluit De Boelelaan is komen te vervallen. Ruimtelijk gemotiveerd om de campus functie over de De Boelelaan heen beter te kunnen verbinden, als wel het verbinden van de VU-MC en de campus over de Boechorststraat. Op het schaalniveau van het plangebied Zuidas heeft het Kenniskwartier zo een flinke wijziging van de waterstructuur teweeg gebracht.

De belangrijkste aanpassing van de waterstructuur is dat de gracht in de Boelelaan wordt vervangen door een waterstructuur ten oosten en ten zuiden van de Universiteitskavel. De Boelelaan wordt hiermee een verbindende element en niet meer een scheidende element in het Kenniskwartier, met voldoende ruimte voor de afwikkeling van het doorgaand verkeer. De hoofdingangen van de Universiteitsgebouwen en mogelijkheden voor voorzieningen in de plinten worden kenmerkend voor deze stadsstraat. De watergangen ten noorden van de De Boelelaan bij de afslag van de snelweg worden vervangen door een robuuste drainage en ophoging, waarmee ruimte ontstaat voor het doortrekken van de fietsroute van de G. Mahlerlaan en toekomstige ontwikkelingen aan de Amstelveenseweg.

Deze wijziging in waterstructuur heeft een doorwerking op vrijwel alle waterthema's die ten behoeve van de inpassing van het systeem opnieuw beschouwd dienen te worden. De zuidelijke ligging en het dempen van de bestaande watergangen leidt ertoe dat watergangen uit het gebied verdwijnen. De waterstructuur wordt nu langs de randen van het projectgebied ontwikkeld en vormt zo een grens tussen het Kenniskwartier en de rest van Buitenveldert. De waterstructuur krijgt een breedte van 26,5 meter gelijk aan de De Boelegracht ten zuiden van Gerswin. Voor de inpassing van de sportvelden is gekozen voor een begrenzing met watergangen en hierbij is de breedte aangepast tot 10,5 meter rondom de sportvelden.

Met het vervallen van de noordelijk loop in het watersysteem en het behouden van de bestaande waterinlaat vanuit De Nieuwe Meer onder de Amstelveenseweg door ontstaat hier een doodlopende tak. Dit staat haaks op het principe van een robuuste waterstructuur zonder doodlopende watergangen. Extra aandacht voor de waterkwaliteit is hierom gewenst. Oplossingen hierbij zijn een voldoende brede waterpartij, uitmonden van HWA-afvoer op doodlopende watergang en/of een waterkunstwerk middels fontein die stroming en beluchting verzorgt.



Water in het Kenniskwartier

Waterberging

In het Startbesluit Kenniskwartier is een waterbergingsopgave van 4,7 ha geformuleerd tezamen met een alternatieve waterberging van 10.000 m³. Deze kwantificering is conform de waterbergingskaart afgeleidt van de “Berekeningssysteematiek en Referentiesituatie” (Waternet, 2008) voor het gehele plangebied van de Zuidas. Onder voorwaarde van een robuuste waterhuishouding kan een deel van de traditionele waterbergingsopgave middels alternatieve waterbergingen ingevuld worden.

De grootschalige alternatieve waterbergingen op Zuidas zijn geprojecteerd onder de sportvelden in het Kenniskwartier. Eerdere verkenningen hebben een aangetoond dat een bergingskelder van 10.000 m³ per sportveld te realiseren is. De waterstructuur op de plankaart heeft een oppervlakte van 2.4 ha. De opgave voor extra waterberging is toegenomen tot 3.3 (2,3 ha vanwege het te kleine wateroppervlak en 1,0 ha als 15%-compensatie voor de extra hoeveelheid verharding) doordat minder water in de plankaart voorkomt. Middels uitbreiding van de alternatieve waterberging kan dit worden opgelost. Van belang daarbij is dat dit in open verbinding met het watersysteem staat en onder voorwaarde dat het watersysteem robuust genoeg is om het water voldoende snel door het systeem te laten verplaatsen. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat het groene middenterrein binnen het zuidelijk deel van het VUmc conform de plankaart als onverhard oppervlak ingericht wordt (dus met een waterdoorlatend maaiveld en zonder een ondergrondse parkeergarage). In plaats van de aanleg van extra oppervlaktewater wordt de waterberging gerealiseerd als alternatieve waterberging (1 m³ alternatieve waterberging is in de Zuidas ongeveer gelijk aan 2,5 m² oppervlaktewater).

Deze extra alternatieve waterberging voor de afwijking tussen de plankaart en de waterbergingskaart moet een inhoud van minimaal 13.000 m³ moeten hebben. De totale hoeveelheid alternatieve waterberging in het deelgebied Kenniskwartier komt dan op 25.000 m³ (circa 2,5 voetbalveld).

Grondwater

In een onderzoek van IBA (Wateradvies Kenniskwartier, versie 10 maart 2010, zie bijlagen) is een grondwater modellering voor de aangepaste waterstructuur opgenomen die laat zien dat met het verwijderen van de waterstructuren uit het middengebied en noordelijk deel er zonder aanvullende maatregelen een grondwaterstandstijging in het noord-westelijke deel optreedt. Het plangebied en de daarin opgenomen ontwikkeling maakt van deze rapportage onderdeel uit.

Er zijn meerdere methoden waarmee de ontwatering plaatselijk vergroot kan worden, zodat voldaan wordt aan de gemeentelijke grondwaternorm. Sommige methoden zijn duurzamer, robuuster en door de waterbeheerder meer gewenst dan andere methodes (zie paragraaf 1.8.7 van de rapportage).

Aangezien voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft op slechts een gedeelte van het plangebied, en omdat bovendien ook de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt niet in een keer zullen worden gerealiseerd, is op voorhand niet aan te geven welke maatregelen concreet dienen te worden gehanteerd. Nader onderzoek op bouwplanniveau zou meer inzichtelijk kunnen maken of er als gevolg van het betreffende plan maatregelen nodig zijn en zo ja welke. Om die reden is er voor gekozen in de planregels een nadere eisen regeling op te nemen ten aanzien van maatregelen die noodzakelijk zijn om grondwateroverlast te voorkomen.

Hemelwater

In de opeenvolgende visies en PvE's is telkens de ambitie geuit om op minimaal 40% van het verhard oppervlak, het hemelwater vertraagd tot afvoer te brengen. Dit kan zowel op de daken van gebouwen, de

kavel als de openbare ruimte. Dit kan middels een combinatie van groene/blauwe daken, infiltratievoorzieningen, waterpleinen, wadi's of eventuele andere technische oplossingen die ervoor zorgen dat hemelwater niet direct het oppervlaktewater belast. Waternet is voornemens om dit vast te leggen in een waterretentie nota welke geldt zodra deze is vastgesteld. Deze eis kan in toekomstige bouwenveloppen worden vastgelegd. De combinatie van voldoende vertraagde afvoer van hemelwater en voldoende waterberging maken het tot een goed werkend systeem.

11.3 Watertoets

Het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier en de daarin opgenomen waterparagraaf is in overleg met Waternet tot stand gekomen. Waternet heeft zitting gehad in de projectgroep en via die projectgroep haar inbreng geleverd. Inhoudelijk wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 11.2.3.

Ook in het kader van de doorlopen m.e.r.-procedure is zowel Waternet als het Hoogheemraadschap in de gelegenheid gesteld op de plannen een reactie te geven (zie hoofdstuk 17). Men heeft geen aanleiding gezien tot het maken van opmerkingen.

11.4 Conclusie

Uit onderzoek is gebleken welke maatregelen nodig zijn om te (blijven) voorzien in voldoende waterbergende capaciteit, en problemen met betrekking tot de grondwaterstand te voorkomen. De adviezen van de waterbeheerder zijn hierin betrokken. Met de diverse watergerelateerde aspecten is in voorliggend bestemmingsplan voor zover relevant rekening gehouden.

Hoofdstuk 12 Natuur en Landschap

12.1 Algemeen

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.

12.2 Toetsingskader

Natuurbeschermingswet

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

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

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, holen 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.

Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

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

niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

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

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.

12.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van de voorgenomen ontwikkelingen is onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige flora en fauna (Natuurwaardenonderzoek kenniskwartier Noord, februari 2013, zie bijlagen). Hierbij is met name gekeken naar die gronden die voor ontwikkeling in aanmerking komen.

Er zijn in de nabijheid van het plangebied geen Natura2000-gebieden gelegen, waarop een negatief effect te verwachten valt. Het Kenniskwartier ligt niet in de Ecologische Hoofdstructuur. Het Amsterdamse Bos – op enkele honderden meters afstand gelegen – en Amstelland maken deel uit van de EHS. Effecten op deze Provinciale structuur zijn niet te verwachten. Voor dit plangebied gaat het vooral om soortbescherming, oftewel de Flora- en faunawet is hier relevant.

Inventarisatie: aangetroffen en verwachte soorten

De volgende soorten zijn aangetroffen of zijn, gelet op de situatie ter plaatse, te verwachten:

Zoogdieren: Er is op het braakliggende kavel geschikt biotoop voor algemene soorten als haas, bosmuis, gewone bosspitsmuis, veldmuis, egel en mol. Sporen van konijnen zijn niet gezien. Het plangebied is via de taluds van de A10 bereikbaar voor kleine marters, zoals hermelijn en wezel.

Vleermuizen: Voor het onderzoek voor de bouw van het Deloitte-gebouw is in 2010 door Natuurbeleven een onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd, dat ook het huidige plangebied bestreek. Bij dat onderzoek zijn er enkele foeragerende gewone dwergvleermuizen waargenomen. De conclusie is dat het plangebied een niet intensief gebruikt foerageergebied is voor gewone dwergvleermuizen.

Amfibieën: Het meest westelijke deel van het braakliggende terrein is een ideale biotoop voor rugstreeppad. Deze soort van de Europese Habitatrichtlijn komt echter niet de buurt voor en wordt dan ook niet verwacht.

Broedvogels: De hoge populieren langs de Parnassusweg zijn geschikt broedbiotoop voor roofvogels. In het recente verleden heeft er een sperwer en een boomvalk gebroed. In 2012 zijn er geen waarnemingen bekend van de genoemde roofvogels in het stukje bosplantsoen langs de Parnassusweg, omdat er niet gericht is waargenomen op de aanwezigheid van sperwer en boomvalk in de broedtijd van deze vogels. Alhoewel niet met zekerheid is vastgesteld dat er in 2012 roofvogels in het plangebied hebben gebroed is er in het advies vanuit gegaan dat deze er gebroed hebben.

Flora: De brede wespenorchis is een waargenomen soort in het populierenbos.

Insecten: Het is niet aannemelijk dat er beschermde insecten voorkomen.

Conclusies

Op basis van het onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

Voor de grondgebonden zoogdieren (wezel, hermelijn, haas, konijn, mol, egel en bosmuis) geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Wezel en hermelijn zijn soorten van de Rode lijst. Met betrekking tot grondgebonden zoogdieren hoeft geen nader onderzoek te worden gedaan. Voor de werkzaamheden volstaat een ecologisch werkprotocol. Dit kan tot kort voor de start werkzaamheden worden opgesteld.

Voor vleermuizen is een ontheffing nodig als er verbodsartikelen overtreden gaan worden. Het is weliswaar mogelijk dat er foerageergebied en/of baltsplaatsen gaan verdwijnen, maar dit heeft geen consequenties voor de functionaliteit van het foerageergebied omdat er voldoende jachtruimte in de vorm van tuinen, parken en water in de directe omgeving aanwezig is. Onderzoek naar baltsplaatsen van ruige dwergvleermuis in bomen heeft niet plaatsgevonden. Aanvullend onderzoek is noodzakelijk. Dit onderzoek moet een half jaar voor start werkzaamheden zijn afgerond (onderzoekperiode april – september). Bij het nader onderzoek moet het vleermuizenprotocol worden gevolgd.

Voor de meeste broedvogels in het plangebied geldt dat de nesten gedurende de broedtijd zijn beschermd, maar daarbuiten niet. Ontheffing voor broedende vogels wordt niet verleend, omdat het in de regel goed mogelijk is om verontrusting in het broedseizoen te voorkomen. Voor de nesten van boomvalk en sperwer geldt dat deze ook buiten het broedseizoen beschermd zijn. Zoals eerder aangegeven is niet met zekerheid vastgesteld dat beide soorten in 2012 daadwerkelijk in het gebied hebben gebroed. Mocht uit gericht onderzoek binnen de daarvoor aangegeven perioden blijken dat de soorten niet in het gebied broeden, kan worden geconcludeerd dat er geen jaarrond beschermde nesten in het gebied aanwezig zijn. Mochten de nesten daadwerkelijk in gebruik blijken, dan kan in bepaalde gevallen van het verbod tot verwijderen van nesten ontheffing worden verleend. De mogelijkheden voor ontheffing zijn echter zeer beperkt.

In het voorjaar 2013 is de beoordeling van ontheffingsaanvragen door de Dienst Regelingen enigszins gewijzigd, waardoor er ruimte is gecreëerd om ontheffing te verlenen. Er zijn verschillende ontheffingen verleend voor broedvogels met jaarrond beschermde nesten zonder belang uit Vogelrichtlijn, maar op basis van ruimtelijke ontwikkeling, omdat er geen sprake is van verstoring met wezenlijke invloed. Hiervoor moet aangetoond worden dat er voldoende alternatief leefgebied in de directe omgeving is. Een ontheffingsaanvraag is nog wel nodig. Deze werkwijze is nog niet geformaliseerd (mei 2013).

Volgens de richtlijnen van het ministerie moet in ieder geval de volgende procedure worden gevolgd:

- In ieder geval moet eerst met zekerheid vastgesteld worden dat één van deze soorten in het plangebied broedt. Richtlijnen voor het waarnemen van boomvalk en sperwer zijn te vinden in de 'Inventarisatierichtlijnen per soort SOVON broedonderzoek; 2011.
- Indien er een nest wordt aangetroffen moet er een 'omgevingscheck' worden opgesteld. Door de Dienst Regelingen zijn een aantal soortenstandaards van streng beschermde soorten gepubliceerd. Eén van de soorten waar een soortenstandaard van is, is de buizerd. In de soortenstandaard staat een ecologische beschrijving, met verspreiding en aantalsontwikkeling van de soort, de wettelijk bescherming, voorwaarden aan de inventarisatie en beschermingsmaatregelen bij ingrepen. Deze soortenstandaards gaan er vanuit dat er een mogelijkheid is om te mitigeren. Er zijn nog geen soortenstandaards voor de sperwer en de boomvalk vastgesteld. Als leidraad kan die van de buizerd worden gebruikt. In de omgevingscheck wordt aangegeven welke geschikte gebieden om te nestelen er in de omgeving zijn en wordt geïnventariseerd welke roofvogels er in de omgeving broeden. Naar verwachting zijn er voor sperwer en boomvalk voldoende alternatieven in Buitenveldert

te vinden.

Het betreft hier een uit te werken bestemmingsplan. In de uitwerkingsregels is bepaald dat met betrekking tot de situering van gebouwen binnen het bestemmingsvlak nadere regels worden gesteld. Voor zover blijkt dat er daadwerkelijk jaarrondbeschermden nesten aanwezig zijn, dan zal daarmee bij de uitwerking rekening worden gehouden. De door het ministerie gegeven richtlijnen bieden ook die ruimte. De uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan is daarmee niet in het geding.

Voor wat betreft flora moet er rekening worden gehouden met de aanwezigheid van beschermde orchideeën (brede wespenorchis). Brede wespenorchissen staan in tabel 1, voor deze soort is er een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Dat betekent dat een ontheffingsaanvraag voor deze soort niet nodig is.

Zorgplicht

Voor alle soorten, ook niet-beschermden, geldt de zorgplicht. Dat betekent dat door zorgvuldig te werken zoveel mogelijk schade aan diersoorten moet worden voorkomen. Dat betekent dat door zorgvuldig werken schade aan diersoorten kan worden voorkomen. Dat kan bijvoorbeeld dat ruigte in het najaar of winter te verwijderen en in één richting te werken, zodat eventueel aanwezige dieren kunnen vluchten.

Geadviseerd wordt om voor de werkzaamheden een ecologisch werkprotocol op te laten stellen. Hierin staat bijvoorbeeld in welk jaargetijde werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, wat er gedaan moet worden als er dieren tijdens de werkzaamheden worden aangetroffen.

12.4 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat er geen soorten zijn aangetroffen of zijn te verwachten waarvoor een ontheffing nodig is. Wel geldt voor alle soorten, ook voor de niet-beschermden, een zorgplicht. Een uitzondering op het bovenstaande betreft de mogelijke aanwezigheid van nesten van sperwer en boomvalk. Voor zover deze daadwerkelijk aanwezig zijn, geldt op grond van de huidige regelgeving dat deze jaarrond zijn beschermd. Ook met betrekking tot vleermuizen is aanvullend onderzoek nodig. Dit onderzoek moet een half jaar voor start werkzaamheden zijn afgerond (onderzoekperiode april – september). Bij het nader onderzoek moet het vleermuizenprotocol worden gevolgd.

Op grond van artikel 11 Fw is het verboden 'nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermd inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren'. Op grond van artikel 75 Fw kan van die verbodsbepaling ontheffing worden verkregen in bij AMvB aangegeven gevallen. Dit is geregeld middels het Besluit vrijstelling beschermden dier- en plantensoorten (Vrijstellingsbesluit), waarin de belangen zijn aangegeven op grond waarvan deze ontheffing kan worden verleend. De verbodsbepaling geldt met andere woorden het daadwerkelijk beschadigen, vernielen, uithalen, wegnemen of verstoren. Een ontheffing, voor zover nodig, is eerst aan de orde wanneer daadwerkelijk sprake zal zijn van een noodzaak tot verstoring of verwijdering van de betreffende nesten.

Dit is bij vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan geenszins aan de orde. Bij vaststelling van het bestemmingsplan, dat een ontwikkeling mogelijk maakt die leidt tot verstoring of sloop van het nest, moet wel aannemelijk worden gemaakt dat ofwel van verstoring of sloop van het nest geen sprake zal zijn, ofwel dat daarvoor ontheffing zal worden verkregen.

Met voorliggend bestemmingsplan is gekozen voor een uitwerkingsplicht voor de gronden waarop de nesten mogelijk aanwezig zijn. Er geldt met andere woorden geen directe bouwtitel. Bovendien voorziet het bestemmingsplan erin dat bij het uitwerkingsplan met betrekking tot de situering van gebouwen

nadere eisen worden gesteld. Bij het stellen van die nadere eisen zal rekening worden gehouden voor zover de nesten daadwerkelijk aanwezig zijn. Dit tast de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan als zodanig niet aan. Onderzoek naar de aanwezigheid van naar de daadwerkelijke aanwezigheid van de jaarrond beschermde soorten is dan ook eerst noodzakelijk voor zover met het uitwerkingsplan wordt voorzien in aantasting van de mogelijke nestlocaties.

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Bezonning

In het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier wordt ingegaan op de aspecten bezonning en lichttoetredening.

De plankaart en voorbeeldverkaveling van het uitvoeringsbesluit zijn zo opgesteld dat er voldoende woonkwaliteit binnen het gehele gebied gerealiseerd kan worden. Dit lukt door bijvoorbeeld de hoogte van de bebouwing direct aan de woningen lager te houden (geen torens) en de binnenterreinen op een minimaal maat te houden.

Er bestaan overigens geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan gebruik gemaakt worden van een TNO-norm. Deze norm (of een afgeleide daarvan) wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. De TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn. Het huidige plan voldoet daaraan.



Bezonningsdiagram voorbeeldverkaveling Kenniskwartier

21 maart, 10.00 uur



21 maart, 12.00 uur



21 maart, 14.00 uur



21 maart, 16.00 uur

Gezien de ligging van de geprojecteerde nieuwbouw ten opzichte van bestaande bebouwing is er geen sprake van een dusdanige schaduwwerking dat er sprake is van een onaanvaardbare situatie. Dit blijkt ook uit de bezonningsdiagrammen die voor het gehele Kenniskwartier zijn gemaakt op basis van een voorbeeldverkaveling. Wel zal bij de uitwerking rekening moeten worden gehouden met de effecten van de mogelijk te maken gebouwen op elkaar. In de uitwerkingsregels is bepaald dat met betrekking tot de situering van gebouwen binnen het bestemmingsvlak nadere regels worden gesteld. daarbij zal tevens rekening worden gehouden met de bezonningseffecten van de afzonderlijke gebouwen op elkaar.

13.2 Luchthavenindelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

De genoemde beperkingen betreffen:

1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
2. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
3. De maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
4. Bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit

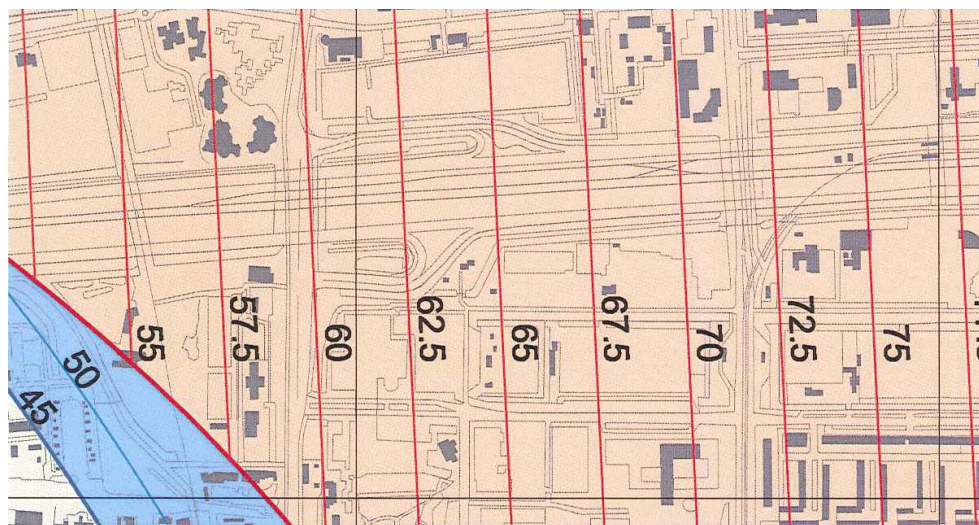
aangewezen gebouwen.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

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

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. Op onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke waarden dit zijn. De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 m N.A.P. Dit betekent dat van de op de onderstaande kaart aangegeven hoogtes nog vier meter moet worden afgetrokken om te komen tot de maximaal toelaatbare hoogtes ten opzichte van N.A.P.

In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, derde lid van het LIB, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.



Uitsnede met hoogtebeperkingen LIB

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes vanwege het LIB lopen op van circa 65 meter aan de westzijde van het plangebied tot ongeveer 71 meter aan de oostgrens van het plangebied, gemeten vanaf referentieniveau Schiphol. Op grond van het LIB zijn derhalve bouwhoogtes toegestaan van maximaal circa 61 meter + N.A.P. in het westen tot circa 67 meter + N.A.P. aan de oostzijde van het plangebied.

Om een beeld te schetsen van hoe deze bouwhoogtes zich verhouden ten opzichte van het maaiveld in en in de omgeving van het plangebied, kan worden gekeken naar de De Boelelaan. Deze is gelegen op circa een halve meter boven N.A.P.

In het bestemmingsplan is middels een trapsgewijze maximale bouwhoogte rekening gehouden met de maximale hoogtes conform het LIB. De daarin gestelde maxima worden niet overschreden.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Algemeen

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

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

14.2 Regelgeving

14.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

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

voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

14.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

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

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen is vervallen vanaf 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden in pandige wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast heeft het MoMo per 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.6.1, eerste lid, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

14.2.3 Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

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

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

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische

monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren. Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

14.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

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

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

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

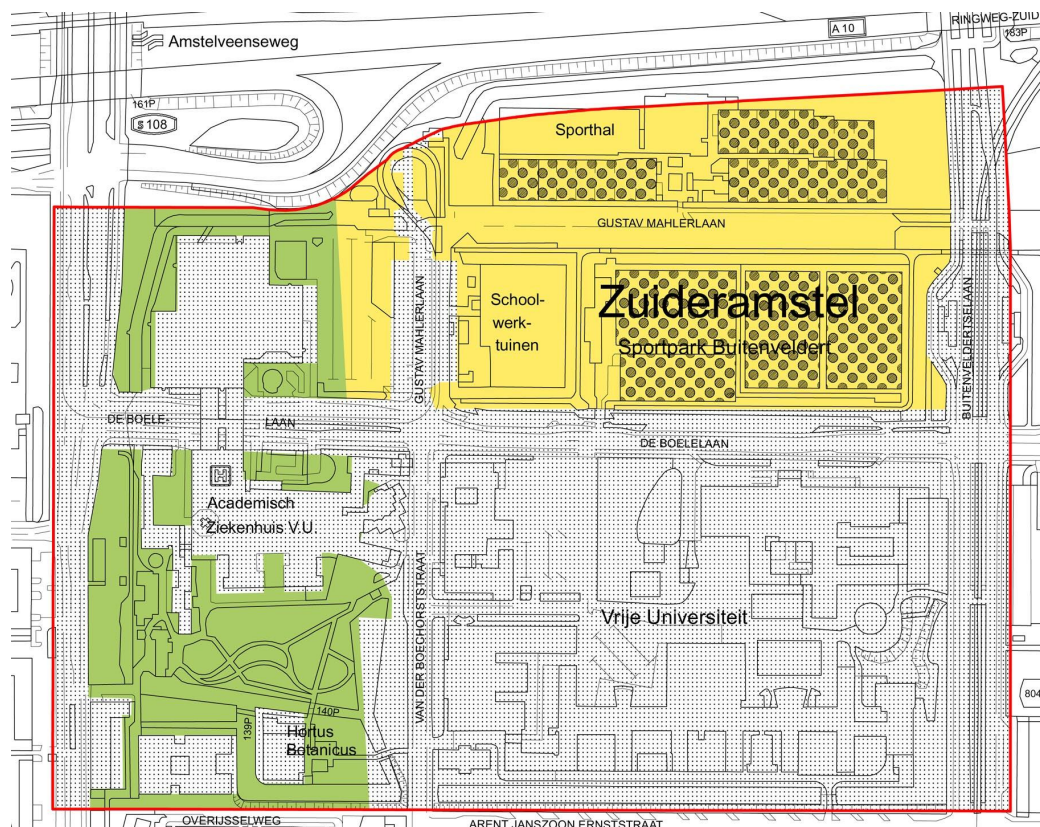
Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

14.3 Resultaten onderzoeken

Door Bureau Monumentenzorg & Archeologie van Amsterdam is archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Archeologisch bureauonderzoek, plangebied Kenniskwartier, BO 10-039 Amsterdam juni 2010, inclusief erratum, zie bijlagen). Het onderzoek heeft betrekking op het gehele zogenoemde Kenniskwartier. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is daarvan een onderdeel. Met het onderzoek is het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart gebracht, waarmee een beeld is verkregen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn.

De historisch topografische kartering heeft geresulteerd in een overzicht van archeologische informatie over de ontwikkeling van het Kenniskwartier. Van dit ruimtelijke en landschappelijke beeld is een archeologische verwachting opgesteld die omgezet is naar een beleidskaart. De kaart biedt een specificatie van de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg.

De beleidskaart maakt onderscheid tussen een zone met een hoge archeologische verwachting, een zone met een lage archeologische verwachting en een zone die vrijgesteld is van verder archeologisch onderzoek. Elke zone kent een specifieke normering om vast te stellen of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in eventuele bouwplanontwikkeling.



Beleidskaart archeologie

Binnen vrijwel het gehele plangebied van voorliggend bestemmingsplan geldt een lage verwachting: nader onderzoek is nodig met uitzondering van bodemingrepen die betrekking hebben op een oppervlak kleiner dan 10.000 m² of die minder diep gaan dan 1,20 meter onder het maaiveld. De niet geel aangegeven gebieden zijn vrijgesteld van nader onderzoek.

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.

Daarnaast is door BMA een Cultuurhistorische verkenning uitgevoerd voor de beoogde plangebied Kenniskwartier Noord en kenniskwartier Zuid (Cultuurhistorische verkenning en advies Kenniskwartier, Amsterdam 2012, zie bijlagen). Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan maakt daarvan onderdeel uit. Met betrekking tot het plangebied van dit bestemmingsplan zijn de volgende constatering en aanbevelingen van belang.

Vanuit cultuurhistorisch perspectief kent de zone ten noorden van de De Boelelaan met schoolwerktuinen, een braakliggende terrein op de plaats waar voorheen tennisvelden lagen,

Kenniskwartier Noord (vastgesteld)

voetbalvelden en het talud van de Ring A10 een rationalistische opzet, die niet veel verschilt van die van andere sportterreinen. De zone bezit dan ook een geringe cultuurhistorische waarde, afgezien dan van de schoolwerktuinen die vanuit de opvattingen over natuur onderwijs vanuit onderwijskundig opzicht betekenis hebben. Maar de ligging van deze tuinen is niet aan deze locatie gebonden. Bovendien liggen deze buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Voor het ontwerp bestemmingsplan heeft BMA daarom ook geen aanbevelingen.

14.4 Conclusie

De conclusies en adviezen zijn in het bestemmingsplan overgenomen. Uit het archeologisch bureauonderzoek zoals dat door Bureau Monumtentzorg & Archeologie is uitgevoerd, volgt dat er voor het plangebied twee verschillende verwachtingzones zijn te onderscheiden:

- een zone met beleidscategorie 8 bij lage verwachting;
- een zone met beleidscategorie bij lage en negatieve verwachting.

De zone met een lage verwachting is ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden op de verbeelding van het bestemmingsplan bestemd met een dubbelbestemming Waarde-archeologie. Aan die bestemming is een beschermende regeling gekoppeld. In de artikelgewijze toelichting (paragraaf 15.4) wordt nader op de opgenomen regeling ingegaan.

Aan de zone met de negatieve verwachting is geen dubbelbestemming gekoppeld.

Vanuit cultuurhistorisch perspectief zijn er verder geen aandachtspunten die in de planvorming concreet een plaats zouden moeten krijgen.

Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

15.1 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 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 is opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), is voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

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

De 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 verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papieren plan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

15.2 Planvorm

Er wordt beoogd met dit bestemmingsplan een flexibele regeling voor de ontwikkeling van het gebied vast te leggen. Veel zaken liggen echter nog niet vast, en zijn onderwerp van verdere (stedenbouwkundige) planvorming. Om die reden is, daar waar daadwerkelijk in ontwikkeling wordt voorzien, gekozen voor een uit te werken bestemming. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd. Binnen die gegeven kaders dient middels één of meerdere uitwerkingsplannen nadere uitwerking te worden gegeven. Een bouwtitel geldt eerst op basis van een vastgesteld uitwerkingsplan. Middels de uitwerkingsregels 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.

Voor het bestaande sportterrein, waarvan het niet aannemelijk is dat deze reeds binnen de plantermijn zal worden verplaatst naar de uiteindelijke beoogde locatie op het huidige VU-terrein, is er voor gekozen de bestaande situatie conserverend vast te leggen.

Voor de locatie van het huidige verkooppunt motobrandstoffen aan de Buitenveldertselaan is een

wijzigingsmogelijkheid opgenomen. De locatie maakt samen met het sportterrein onderdeel uit van een toekomstige ontwikkelingslocatie. Teneinde de ontwikkeling van ook de te verplaatsen voetbalvelden mogelijk te maken zal allereerst het verkooppunt motorbrandstoffen dienen te verdwijnen. De wijzigingsmogelijkheid voorziet daar in juridische zin in.

15.3 Milieuhinderlijke functies: Staat van Inrichtingen

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten, die onderdeel uitmaakt van de algemene gebruiksregels. De regeling wordt veelal aangeduid met "bedrijvenregeling", hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie.

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes (standaard bedrijfsindeling) een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk.

Daar waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd, zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een "rustige woonwijk". Dit omgevingstype "rustige woonwijk" houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een "rustig buitengebied", een stiltegebied of een natuurgebied.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de betreffende bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 2.

Naast toetsing aan de bestemmingsregels (met name de bestemmingsomschrijving: past de functie daarbinnen) zal de toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van Inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de afwijkingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief aangegeven.

Het bovenstaande is middels het artikel 8, lid 8.2, sublid 8.2.2, onder a, van de planregels geregeld.

15.4 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

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

Als ondergrond voor de verbeelding 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 verbeelding van de verbeelding 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 verbeelding weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

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

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

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

De bestemming Bedrijf is gegeven aan die gronden waar zich momenteel een verkooppunt voor motorbrandstoffen bevindt. Een vulpunt voor lpg is daarbij niet toegestaan. De bestemming regelt de bestaande situatie. Zoals voorzien middels het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier dient het tankstation op termijn van deze locatie te verdwijnen.

In het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier is de zone waarin het huidige BP-station is gelegen voorzien als openbare ruimte en als locatie voor waterberging. Daarnaast is de locatie van belang in relatie tot de uitwerking en inpassing van de Amstelveenboog. Dit is mede afhankelijk van het uiteindelijke en definitieve profiel van de Buitenveldertse laan en de benodigde ruimte tijdens de aanleg waarin nu wordt voorzien dat de tram eventueel richting westen tijdelijk zou moeten worden verplaatst om ruimte te maken voor de aanleg van de definitieve situatie. Hiermee is bedoeld aan te geven dat de locatie op een gegeven moment in de komende bestemmingsplanperiode beschikbaar dient te komen voor ontwikkeling. Omdat een en ander nu nog niet aan de orde is, maar naar verwachting wel gedurende de plantermijn zal beginnen te spelen, is daartoe een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die erin voorziet dat de bestemming wijzigt in die van groen, zoals ook geregeld in artikel 4. Hierbinnen is tevens voorzien in waterberging. Aanvullend worden tevens pleinen en verblijfsgebied mogelijk gemaakt.

Artikel 4 Groen

De gronden tussen de sportvelden en de Parnassusweg / Buitenveldertselaan krijgen een groenbestemming. Naast groenvoorzieningen, mogen de gronden ook, al dan niet vanuit oogpunt van waterberging, met watergangen, waterlopen en andere waterpartijen worden ingericht.

Voorts zijn nutsvoorzieningen, voet en fietspaden mogelijk. Daarbij zijn tevens de op- en afritten naar het bestaande verkooppunt motorbrandstoffen, zoals geregeld in artikel 3, mogelijk gemaakt.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden opgericht, met een maximale hoogte van 3 meter. Via een nadere eisen regeling kunnen burgemeester en wethouders aan de situering en afmeting daarvan eventueel nadere eisen stellen.

Op deze gronden zijn ook de algemene gebruiksregels van toepassing.

Artikel 5 Sport

Binnen de bestemming Sport is de bestaande situatie van de sportvelden van SC Buitenveldert conserverend bestemd. Overeenkomstig het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier wordt op deze gronden uiteindelijk een ontwikkeling voorzien met woningen en voorzieningen. Gelet op de fasering van de totale ontwikkeling van het Kenniskwartier is het niet aannemelijk dat deze ontwikkeling binnen de plantermijn zal plaatsvinden. Hoewel SC Buitenveldert op termijn conform het uitvoeringsbesluit elders zal worden gehuisvest, en de sportvelden uiteindelijk dus zullen moeten worden wegbestemd, is dat in het kader van voorliggend bestemmingsplan nog niet aan de orde.

De juridische regeling zoals opgenomen in de planregels, in combinatie met de verbeelding, voorziet in voortzetting van het huidige gebruik, en behoud van de bestaande bebouwing. Daarbij zijn tevens uitbreidingsmogelijkheden voor bebouwing opgenomen.

Op deze gronden zijn ook de algemene gebruiksregels van toepassing.

Artikel 6 Verkeer - 1 en Artikel 7 Verkeer - 2

De bestemming Verkeer - 1 regelt de bestaande infrastructuur op de Parnassusweg / Buitenveldertselaan, de De Boelelaan en de Gustav Mahlerlaan. Het betreft die delen waar wegen ten behoeve van autoverkeer mogelijk zijn. tevens is tramverkeer mogelijk is. De ligging van de tramrails is via een aanduiding op de verbeelding vastgelegd. Verder is op de verbeelding het maximaal aantal rijstroken ten behoeve van autoverkeer aangeduid. De tramrails maken van dat aantal geen onderdeel uit. Voor de Gustav Mahlerlaan wordt daarbij voorzien in de toekomstige situatie, met een 2 x 2 inrichting, waarbij de buitenste rijstroken (naar zowel het oosten als het westen toe) uitvoegstroken worden richting tussenstraten. Op enkele plekken is naast de 2 x 2 rijstroken nog een uitvoegstrook nodig. Waar dit het geval is, is deze op de verbeelding eveneens als rijstrook mogelijk gemaakt.

De bestemming Verkeer - 2 regelt die gronden die wel een verkeerskundig gebruik (voet- en fietsgangersverkeer, voor een deel tramverkeer) of een gebruik als ander verblijfsgebied kennen, maar waarbinnen rijstroken ten behoeve van autoverkeer niet zijn toegestaan. Bovendien is tramverkeer uitsluitend daar toegestaan, waar dit op de verbeelding is aangeduid.

Middels de gekozen methodiek, waarbij met name voor autoverkeer en voor trambanen expliciet de maximale ruimte wordt vastgelegd, en die ook als uitgangspunt hebben gegolden voor akoestisch onderzoek, wordt voldaan aan het gestelde in de Wet geluidhinder.

Op deze gronden zijn ook de algemene gebruiksregels van toepassing.

Artikel 8 Gemengd - uit te werken

Voor de gronden waarop daadwerkelijk in ontwikkeling wordt voorzien is gekozen voor een nader uit te werken bestemming. Dat wil zeggen dat er eerst een of meerdere uitwerkingsplannen dienen te worden vastgesteld, alvorens tot daadwerkelijke ontwikkeling kan worden overgegaan. Een dergelijke uit te werken bestemming kent qua planregels een andere inhoud dan de hieraan voorafgaande bestemmingen (zogenoemde eindbestemmingen). In de planregels worden de regels gegeven waarbinnen het college van burgemeester en wethouders het plan moeten uitwerken. Hieronder wordt op deze specifieke regels nader ingegaan.

Eerste lid: Bestemmingsomschrijving

Het eerste lid van de uit te werken bestemming is niet anders dan die van een eindbestemming. In de bestemmingsomschrijving is aangegeven ten behoeve van welke functies de gronden zijn bestemd.

Er wordt in hoofdzaak voorzien in een kantoor- en woonbestemming. Dit blijkt ook uit de maximale metrages per functie, waarover in de uitwerkingsregels nadere bepalingen per functie, waaronder maxima, zijn opgenomen. Daarbij wordt tevens een hotel mogelijk gemaakt. Naast deze hoofdfuncties is nog een groot aantal andere voorzieningen mogelijk. Het betreft hoofdzakelijk voorzieningen welke naar hun aard en functie complementair zijn aan de kantoor- en woonfunctie en bijdragen aan de levendigheid in het gebied. Het gaat om voorzieningen zoals detailhandel, zakelijke en consumentverzorgende dienstverlening, en diverse vormen van horeca.

Verder is in de bestemmingsomschrijving opgenomen dat parkeervoorzieningen mogelijk zijn. Er is expliciet voor gekozen deze zelfstanig mogelijk te maken. Vanuit de in het uitvoeringsbesluit opgenomen parkeerbalans ligt er wel een functionele link met het functioneel gebruik van de geprojecteerde bebouwing. Via de uitwerkingsregels worden hieraan om die reden wel regels gesteld.

Tot slot worden die functies mogelijk gemaakt die betrekking hebben op zaken van algemeen nut en de inrichting van de openbare ruimte en het verblijfsgebied.

Tweede lid: Uitwerkingsregels

Het tweede lid geeft de regels waaraan burgemeester en wethouders verder uitwerking moeten geven. Dat kan middels één of meerdere uitwerkingsplannen. gelet op de omvang van het gebied is te verwachten dat de uitwerking in meerdere uitwerkingsplannen zal plaatsvinden. De uitwerkingsregels zijn onderverdeeld in:

- regels met betrekking tot bouwen
- regels met betrekking tot gebruik
- overige regels

De verschillende uitwerkingsregels worden hieronder toegelicht. Vooropgesteld moet daarbij worden dat het uitwerkingsplan integraal onderdeel is van het bestemmingsplan, en dat de in het bestemmingsplan opgenomen inleidende en algemene regels, zoals opgenomen in hoofdstuk 1, 3 en 4 van de regels van dit bestemmingsplan, onverkort van toepassing zijn op het uitwerkingsplan.

Regels met betrekking tot bouwen

Er is gekozen voor een zo groot mogelijke flexibiliteit voor wat betreft de bouwregeling, waarbinnen in het kader van het uitwerkingsplan vervolgens nadere uitwerking kan worden gegeven door het stellen van nadere regels in het uitwerkingsplan. Uitgangspunt van de nu opgenomen uitwerkingsregels is het vastgestelde uitvoeringsbesluit. Voor zover dat vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening nodig wordt geacht, is daaraan nu reeds een aantal nadere regels gesteld.

ad. a: Zowel bovengrondse als ondergrondse bebouwing mag binnen het gehele bestemmingsvlak worden gerealiseerd, met als maximale bouwhoogte in beginsel de hoogte zoals aangegeven op de verbeelding. Burgemeester en wethouders stellen bij het uitwerkingsplan wel nadere regels met betrekking tot de situering van gebouwen. Ook met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogte van gebouwen worden nadere regels gesteld. Daarbij geldt in elk geval dat voor het deel dat is aangeduid met de 'specifieke bouwaanduiding - 1' geldt daarbij in elk geval een maximum geldt van 50% van de bebouwing die op de verbeelding aangegeven maximale bouwhoogte mag hebben; voor het overige geldt een maximale bouwhoogte van 35 meter.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het weliswaar wenselijk dat er langs de Gustav Mahlerlaan een straatwand ontstaat (zie ook ad. g en h), het is niet de bedoeling dat over de volle lengte gaat bestaan uit bebouwing met allemaal eendere bouwhoogte. In de Visie Zuidas en de uitwerking van het stedelijke grid is de Mahlerlaan een van de verbindende straten van de Zuidas, van Ravel in het oosten tot het Kenniskwartier in het westen van het gebied Zuidas. De Mahlerlaan in het Kenniskwartier is een verlenging van de Mahlerlaan tussen gebieden Mahler en Gershwin. Zowel in de inrichting van het profiel als in de opbouw van de gevels wordt gestreefd naar de continuïteit tussen de twee delen van de Mahlerlaan.

In de opbouw van de gevels betekent dat een afwisseling tussen lagere en hogere bebouwing langs de Mahlerlaan. De maximale bouwhoogte in het Kenniskwartier is gekoppeld aan de LIB hoogtes en loopt van 61 meter in het westelijke deel op tot 67 meter aan de Parnassusweg / Buitenveldertselaan. Voor de zone langs de Mahlerlaan wordt voor de bouwhoogte voor de helft van de bebouwing beperkt tot 35m. Een afwisseling van bouwhoogtes langs de Gustav Mahlerlaan is belangrijk voor de dynamiek van de straatwand en voor de aansluiting op de overige gebieden van de Zuidas. Hiermee rekening houdend stellen burgemeester en wethouders nadere regels met betrekking tot de bouwhoogtes.

ad. b: Alle bovengrondse gebouwen gezamenlijk mogen maximaal een brutovloeroppervlakte hebben van 143.000 m². Met betrekking tot de situering van dit programma worden nadere regels gesteld in de uitwerkingsplannen. Dit betekent dat per afzonderlijk uitwerkingsplan regels ten aanzien van het

maximum bouwprogramma worden gesteld.

ad. c: Voor ondergrondse gebouwen geldt dat deze een maximum bouwdiepte van drie bouwlagen mogen hebben. In beginsel is er geen reden hieraan in het uitwerkingsplan nadere regels te stellen. Wel kan het zijn dat op bouwplanniveau nadere eisen moeten worden gesteld. Daarin voorziet de mogelijkheid om in het uitwerkingsplan een nadere eisen regeling op te nemen (zie ook verderop in deze toelichting). Voor wat betreft ondergrondse gebouwen kan verder worden opgemerkt dat het daarbij gaat om alle ondergrondse gebouwen, dat wil zeggen met inbegrip van eventuele gebruiksruimten ten behoeve van bovengronds programma maar vooral ook parkeervoorzieningen.

ad. d: Voor gebouwde parkeervoorzieningen geldt sowieso dat deze uitsluitend ondergronds mogen worden gerealiseerd. Vanwege het bepaalde onder c volgt reeds dat deze een maximum bouwdiepte mogen hebben van drie bouwlagen. Met betrekking tot de wijze van ontsluiting van de parkeervoorzieningen worden in uitwerkingsplannen nadere regels gesteld, waarbij (in verband met een goede verkeerskundige doorstroming) in elk geval wordt bepaald dat gebouwde parkeervoorzieningen niet rechtstreeks op de Gustav Mahlerlaan mogen worden ontsloten.

ad. e: Het bestemmingsplan maakt middels een uitwerkingsplicht wonen mogelijk. Op grond van de Wet geluidhinder moeten onder andere woongebouwen worden beschouwd als geluidsgevoelige gebouwen. Met betrekking tot woningen is de Wet geluidhinder van toepassing (zie hoofdstuk 7). Uitgangspunt van de Wet geluidhinder is dat de daarin opgenomen regeling eerst van toepassing is op in dit geval het uitwerkingsplan. Wel is het van belang om voorafgaand aan de bestemmingsplanvaststelling een geluidonderzoek uit te voeren, teneinde aannemelijk te maken dat een goede uitwerking wel mogelijk is.

Hoewel dit in beginsel ook reeds rechtstreeks volgt uit de wet zelf, wordt hiermee beoogd invulling gegeven aan het bepaalde in artikel 76 van de Wet geluidhinder dat bij de vaststelling van een uitwerkingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden in acht moeten worden genomen van de Wet geluidhinder. Daarbij is voor een tweetal situaties bepaald op welke wijze daarbij invulling dient te worden gegeven aan het gemeentelijk beleid. Indien de voorkeursgrenswaarden zoals bedoeld in het eerste lid van artikel 76 van de wet geluidhinder worden overschreden, kunnen op basis van het tweede lid hogere waarden worden vastgesteld. Bepaald is dat wanneer dat het geval is, in de uitwerkingsregels wordt opgenomen dat wanneer het woningbouw betreft, elke woning in elk geval wel dient te voldoen aan het vereiste van ten minste één stille zijde. Mochten hogere waarden niet volstaan, dan kan een dove gevel worden voorgeschreven. Voor die gevallen is eveneens bepaald dat dan in geval van woningbouw sprake dient te zijn van ten minste één stille zijde per woning.

ad. f: Eveneens in verband met het geluidsaspect is bepaald dat eerstelijnsbebouwing aan de zijde van de A10 binnen een als 'aaneengebouwd' aangegeven zone moet worden gerealiseerd als aaneengesloten bebouwing. Het gaat daarbij nadrukkelijk om bebouwing, en niet om gebouwen. Dit wil zeggen dat het ook bereikt kan worden door het plaatsen van bouwkundige constructies tussen gebouwen. Dat met betrekking tot het aaneengesloten realiseren van bebouwing regels worden gesteld brengt met zich mee dat dit kan meebrengen dat dit niet over de gehele bouwhoogte geldt, maar slechts voor een deel ervan. Het uitgangspunt van aaneengeslotenheid kan bijdragen aan een beter woon- en leefklimaat voor het erachter gelegen gebied. Het gaat daarbij met name om geluidgevoelige functies. Afhankelijk van de in dat erachter gelegen gebied kan die noodzaak echter afwezig zijn, namelijk wanneer er geen geluidgevoelige functies worden mogelijk gemaakt. In dat geval kan worden afgezien van het voorschrift van aaneengeslotenheid. Ook indien er inmiddels geen noodzaak bestaat omdat er geen sprake blijkt van een te hoge geluidsbelasting kan van het voorschrift van aaneengeslotenheid worden afgezien in het uitwerkingsplan. Tot slot dient er in het plangebied een verkeerskundige ontsluiting te komen. Deze mag niet onmogelijk worden gemaakt middels het voorschrift van aaneengeslotenheid. Zie ook ad. j.

ad. g: Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het noodzakelijk dat de bebouwing langs de Gustav Mahlerlaan zich presenteert als een straatwand. Daarmee wordt aangesloten op het reeds bestaande beeld in het gebied Mahler. Om dit te bewerkstelligen is voor delen van het bestemmingsvlak een verplichte gevellijn bepaald. Op de verbeelding zijn die delen middels een gevellijn aangeduid. Via de regels is bepaald dat daar waar dit het geval is, nadere regels worden gesteld ten aanzien van het percentage van de gevel dat dient te worden opgericht in deze lijn (verplichte gevellijn). De verplichting geldt vanaf een hoogte van 10 meter tot en met een hoogte van 30 meter, en tot een maximum van 80% van de gevel.

ad. h: Evenals langs de Gustav Mahlerlaan is het ook van belang dat bebouwing langs de Buitenveldertselaan zich als een straatwand zal presenteren. De precieze ligging daarvan is nader te bepalen en vast te leggen.

ad. i: In aanvulling op het gestelde onder g is een bepaalde maat voor de afzonderlijke gebouwen langs de Gustav Mahlerlaan eveneens van belang om de gewenste straatwand te realiseren. Hoewel een aantal noord-zuidstraten noodzakelijk is, en pleinen grenzend aan de Gustav Mahlerlaan wenselijk zijn, mag de maat daarvan niet dusdanig groot zijn dat de straatwand te zeer wordt doorbroken. Om die reden is bepaald dat voor de gebouwen in de eerste lijn langs de Gustav Mahlerlaan een minimale maat van 40 meter wordt gesteld. Het betreft een maat die aansluit op de reeds bestaande bebouwing binnen Mahler, en die de gewenste straatwand bepaald. Het is ook mogelijk hierin te voorzien middels aaneengesloten bouwblokken met meerdere gebouwen.

ad. j: Er wordt voorzien in een aantal straten vanaf de Gustav Mahlerlaan. In de toekomst zullen deze straten, afhankelijk van de Dok-ontwikkeling, eventueel kunnen worden doorgetrokken. Zie ook ad. f. Van belang is dat dusdanige regels in uitwerkingsplannen worden opgesteld dat realisatie van een goede verkeerskundige ontsluiting mogelijk is. Hiertoe dient te worden voorzien van regels die een noord-zuid gericht strook van ten minste 16 meter en met een maximum van 20 meter onbebouwd laten. Uitgezonderd van dat verbod zijn ondergrondse gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde in het algemeen. Voorwaarde is daarbij uiteraard dat deze laatste een goede verkeerskundige ontsluiting niet in de weg staan.

ad. k: Het is wenselijk binnen de te bebouwen gronden openbare ruimte met een bepaalde maat mogelijk te maken, in te richten als verblijfsgebied. Het gaat daarbij om onder andere pleinen en straten. Gelet op de maat van het bestemmingsvlak in relatie tot de bebouwingsmogelijkheden worden deze voorzien binnen de bestemming. Van de straten is, rekening houdend met de gewenste minimale maat van gebouwen, op de verbeelding via de aanduidingen 'verkeer' aangegeven waar deze mogen komen. Zie ad. i. Met betrekking tot pleinen zijn de ligging en de maximale maat niet nader bepaald. Dit is onderwerp van nadere uitwerking, in welk kader nadere regels zullen worden gesteld. Tevens worden daarbij in verband met bezonning en lichtinval op de pleinen nadere regels gesteld aan de bouwhoogte van gebouwen welke direct grenzen aan de betreffende pleinen.

ad. l: Behalve met betrekking tot gebouwen, dienen er tevens regels te worden gesteld ten aanzien van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Deze regels hebben betrekking op de situering alsmede op de hoogte ervan. Voor wat betreft de bouwhoogte geldt daarbij een maximum van vijf meter, gemeten vanaf maaiveld. Uitgezonderd daarvan zijn de bouwkundige constructies als bedoeld onder ad. f. Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde onder het maaiveld worden in beginsel geen beperkingen gesteld.

ad. m: Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van bij het plan te geven regels ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen. Het gaat met name om nadere eisen die gesteld moeten worden op bouwplanniveau. Ten aanzien van een aantal onderwerpen

en onderdelen is deze mogelijkheid opgenomen.

Regels met betrekking tot gebruik

Ook voor wat betreft het toegestaan gebruik is er gekozen voor een zo groot mogelijke flexibiliteit. Dit blijkt reeds uit het bepaalde in het eerste lid. Desondanks is er ook aan het gebruik een aantal regels te stellen, waarbinnen nadere uitwerking plaats dient te vinden. Ook voor wat betreft het gebruik geldt als uitgangspunten het vastgestelde uitvoeringsbesluit. Voor zover dat vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening nodig wordt geacht, is daaraan nu reeds een aantal nadere regels gesteld.

ad. a: In de specifieke gebruiksregels is allereerst aangegeven dat het gestelde in artikel 12 in acht dient te worden genomen. In dat artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. Deze zijn evenzeer van toepassing op het uitwerkingsplan.

ad. b: Vanwege de milieuhinder die bepaalde functies ten opzichte van een andere functie kunnen hebben, en gelet op het beoogd functioneel gemengde karakter van de bestemming, is bepaald dat de functies die binnen de bestemming zijn toegestaan, uitsluitend zijn toegestaan voor zover deze vallen onder categorie 1 en 2 van de Staat van Inrichtingen (zie ook paragraaf 15.3).

ad. c: In verband met de situering van geleuidsgevoelige functies, en het gebruik van gebouwen ten behoeve van geluidsgevoelige functies worden in een uitwerkingsplan nadere regels gesteld, een en ander ter voldoende aan het bepaalde in de Wet geluidhinder. Met name is van belang dat wordt uitgesloten dat in een gebouw dat in beginsel niet voor geluidsgevoelige bestemmingen is bedoeld, en waar een voor geluidsgevoelige functies te zware geluidsbelasting op de gevel aanwezig is, middels een flexibele bestemmingsregeling zonder enige restrictie tevens geluidsgevoelige functies kunnen worden gevestigd. Dit kan op verschillende wijzen gebeuren. Het is mogelijk dat aan bepaalde bebouwing slechts de mogelijkheid wordt gegeven van vestiging van niet-geluidsgevoelige functies. Het is eveneens mogelijk om in beginsel alle functies mogelijk te maken, maar de vestigingsmogelijkheid voor geluidsgevoelige functies middels een nadere regeling afhankelijk te stellen van het voldoen aan de wettelijke normen, dan wel het gerealiseerd zijn van dove gevels. Het is aan het college hieraan bij de uitwerking nadere invulling te geven.

ad. d: Onder de toegestane functies zoals die in het eerste lid van het artikel zijn aangegeven kunnen in beginsel tevens functies worden verstaan die vallen onder het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). In lid 1.28 van de begripsbepalingen is aangegeven welke functies daaronder vallen. Deze zijn in de regel niet zondermeer toegestaan. Wettelijk is bepaald dat er in elk geval geen sprake mag zijn van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit (zie paragraaf 8.2.3). Aanvullend daarop is er de gemeentelijke Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam (zie paragraaf 8.2.5). Onderdeel van de richtlijn is het uitgangspunt dat 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. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Verder geldt als uitgangspunt dat bij drukke stedelijke wegen binnen een afstand van 50 meter geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van die uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. De in het beleid gestelde bijzondere omstandigheden kunnen slechts in beeld worden gebracht in het kader van een concrete situatie. Voorliggend nog uit te werken plan is daarvoor te globaal, en mogelijk zal ook een uitwerkingsplan daarvoor nog niet direct in kunnen voorzien. Aan de andere kant is het wenselijk flexibiliteit in te bouwen om, voor zover mogelijk, ook bepaalde vormen van gevoelige functies, zoals bij voorbeeld kinderdagverblijf, in dit gebied mogelijk te maken. Daarin is voorzien middels de regel dat burgemeester en wethouders in de uitwerking regels stellen omtrent de mogelijkheid van binnenplanse ontheffing ten behoeve van de vestiging van gevoelige bestemmingen.

Alds voorwaarde voor toepassing van die binnenplanse ontheffingsmogelijkheid wordt in het uitwerkingsplan gesteld dat er geen sprake mag zijn van een (dreigende) overschrijding en dat de GGD om advies is gevraagd.

ad. e: In lid 1 van de bestemmingsregels is aangegeven welke functies binnen de gronden met de bestemming Gemengd - uit te werken mogen worden gevestigd. Dit is niet onbeperkt. Allereerst is middels de regels met betrekking tot het bouwen al gesteld dat bovengrondse gebouwen gezamenlijk maximaal een brutovloeroppervlakte mogen hebben van 143.000 m². Het is echter nodig aan de toegestane functies nog nadere beperkingen te stellen, waarbinnen in uitwerkingsplannen vervolgens nader uitwerking wordt gegeven. Daartoe worden voor de verschillende functies per functie maxima gesteld ten aanzien van het maximum brutovloeroppervlakte dat is toegestaan. voor wonen geldt bovendien dat een maximum aantal is opgenomen. Het gaat om totalen voor het gehele bestemmingsvlak. Middels uitwerkingsplannen kan daaraan een verder gedetailleerde invulling worden gegeven.

ad. f: Het kan in verband met een goede ruimtelijke ordening nodig zijn nadere regels te stellen aan de situering van bepaalde functies. In elk geval is in de regels gesteld dat een aantal publieksaantrekkende functies uitsluitend in de eerste twee bouwlagen mag worden gesitueerd. Maar bijvoorbeeld ook de situering van woonfuncties ten opzichte van niet-geluidgevoelige bebouwing kan bepalend zijn voor het wel of niet bereiken van een optimale leefomgevingskwaliteit en daarmee aanleiding vormen tot een nadere regeling in de uitwerking omtrent de situering ervan.

ad. g: Ook met betrekking tot de wegen die voor de ontsluiting van het gebied noodzakelijk zijn, worden in de uitwerking nadere regels gesteld. De kaders waarbinnen dat dient te gebeuren zijn opgenomen in de uitwerkingsregels. Bepaald is dat deze in elk geval dienen te komen binnen het daartoe op de verbeelding aangegeven aanduidingsvlak 'verkeer'. Bovendien dienen de wegen vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening een regime te kennen van maximaal 30 km/u.

ad. h: Het bepaalde onder g heeft uitsluitend betrekking op het reguliere autoverkeer. Voor de toegankelijkheid van het gebied voor distributieverkeer en taxiverkeer geldt dat daarvoor ook voorzieningen kunnen worden getroffen buiten de gronden die als 'verkeer' zijn aangeduid. Wel worden ook daaraan indien dat vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening nodig is regels gesteld met betrekking tot de situering ervan.

ad. i: Met betrekking tot parkeren wordt allereerst gesteld dat dit uitsluitend mag plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen. Er wordt middels een parkeernormering per functie verder invulling gegeven aan de parkeerbalans die in het uitvoeringsbesluit is opgenomen voor het gehele Kenniskwartier (zie paragraaf 6.2.6).

ad. j: Parkeergelegenheid ten behoeve van kort parkeren in de vorm van ophalen en wegbrengen, alsmede taxistandplaatsen zijn van de bepalingen onder i uitgezonderd.

Overige regels

hierin is bepaald dat de uitwerking kan plaatsvinden middels één integraal uitwerkingsplan, dan wel middels meerdere uitwerkingsplannen.

Derde lid: Bouwregels

In het derde lid is onder a een bouwverbod opgenomen, inhoudend dat slechts gebouwd mag worden in overeenstemming met een in werking getreden uitwerkingsplan. Onder verwijzing naar het vierde lid (zie hierna) is daarbij wel een afwijkingsmogelijkheid opgenomen.

Verder is onder b een uitzondering op het bouwverbod opgenomen, namelijk voor zover het bouwwerken, geen gebouwen zijnde betreft. In bouwhoogte zijn deze gemaximaliseerd op 3 meter, gemeten vanaf maaiveld.

Vierde lid: Afwijken van de bouwregels

In het vierde lid is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen van het in het derde lid opgenomen bouwverbod.

Artikel 9 Waarde-Archeologie

De gronden waarvoor een lage archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming Waarde-Archeologie gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 10.000 m² en dieper is dan 1,20 m onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Artikel 10 Anti-dubbelregel

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 11 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures 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.

Overigens zijn hierbij overschrijdingsmogelijkheden voor wat betreft de bouwhoogte buiten de regeling gelaten. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingsbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van de bestemming Gemengd volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien. Voor de overige bestemmingen geldt dat de betreffende regeling geen toegevoegde waarde zou hebben. Er is dan wel sprake van een conserverende regeling voor de bestaande situatie, dan wel van bestemmingen die nauwelijks tot geen bebouwing kennen.

In de algemene bouwregels is een regeling getroffen ten aanzien van de in het plangebied te realiseren ondergrondse parkeervoorzieningen. De situatie kan zich voordoen dat bovengronds niet direct wordt voorzien in het maximaal toelaatbare programma. Omdat de parkeernorm in beginsel een relatie legt tussen aantal parkeerplaatsen en programma, kan dit betekenen dat er in eerste instantie (bij een niet maximaal ingevuld bovengrondse programma) een lager aantal parkeerplaatsen zou mogen worden gerealiseerd en in gebruikgenomen dan in de eindsituatie (met het volledige bovengronds programma gerealiseerd). Het is niet reëel ervan uit te gaan dat een op basis van een deel van het eindprogramma

gedimensioneerde ondergrondse parkeervoorziening, bij toevoeging van programma in een later stadium wordt uitgebreid. De mogelijkheid dient te bestaan bij aanvang van eerste bouw direct te voorzien in een grotere dimensionering van de parkeervoorziening ten behoeve van in de toekomst nog te realiseren bebouwing. De regeling onder b voorziet in die mogelijkheid. De regeling betreft alleen het oprichten, en niet het gebruik. Dat wordt geregeld in de algemene gebruiksregels.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen.

Allereerst is in dit artikel in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd.

Verder is een regeling opgenomen met betrekking tot parkeren. Om wille van de duidelijkheid is er voor gekozen de parkeerregeling voor alle bestemmingen op een en dezelfde locatie in de regels onder te brengen.

Allereerst is bepaald dat parkeren binnen de gronden met de bestemming Gemengd uitsluitend ondergronds plaats mag vinden, dat wil zeggen dat de parkeervoorzieningen zich onder het uiteindelijk maaiveld dienen te bevinden. Parkeergelegenheid ten behoeve van kortparkeren in de vorm op- en afhalen, en taxistandplaatsen zijn van deze beperking uitgezonderd. Overigens is het wel zo dat er vanwege waterhuishoudkundige aspecten in het betreffende bestemmingsvlak sprake zal zijn van een naar het noorden toe oplopend maaiveldniveau. Met het uiteindelijk beoogde maaiveld mag rekening worden gehouden.

Ten aanzien van de verschillende in de bestemming Gemengd mogelijk gemaakte functies worden parkeernormen voorgeschreven. Het gaat om maxima. Daarnaast geldt voor het gehele bestemmingsplan een totaalnorm. Daarbij is tevens een onderverdeling van dat aantal parkeerplaatsen in het gebied op hoofdlijnen aangegeven.

Voor wat betreft de parkeervoorzieningen binnen de bestemming Gemengd is verder een bepaling opgenomen over de locatie van de ontsluiting. Deze mag niet rechtstreeks plaatsvinden vanaf en op de Gustav Mahlerlaan, maar dient te gebeuren vanuit de voorziene noordzuidstraten binnen het bestemmingsvlak.

Voor de gronden met de bestemming Sport is bepaald dat er maximaal 20 parkeerplaatsen mogen zijn. Binnen de gronden met de Verkeersbestemmingen mogen maximaal 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden ingericht. Het gaat overigens om een tijdelijke inrichting. Bij de uiteindelijke inrichting van de Gustav Mahlerlaan met 2x2 rijstroken komen deze parkeerplaatsen te vervallen.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Overigens zijn hierbij overschrijdingsmogelijkheden voor wat betreft de bouwhoogte buiten de regeling gelaten. Dit vanwege de maximale bouwhoogte die het Luchthavenindelingsbesluit toestaat. Aangezien die reeds in de bouwregeling van de bestemming Gemengd volledig wordt benut, kan daarvoor niet in extra mogelijkheden worden voorzien. Voor de overige bestemmingen geldt dat de betreffende regeling geen toegevoegde waarde zou hebben. Er is dan wel sprake van een conserverende regeling voor de bestaande situatie, dan wel van bestemmingen die nauwelijks tot geen bebouwing kennen.

Artikel 14 Algemene procedureregels

Bij de toepassing 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 dit artikel een procedure voorgeschreven.

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. Om die reden zijn geen procedureregels opgenomen met betrekking tot de wijzigingsmogelijkheid.

Artikel 15 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 ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 16 Overgangsrecht

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

Artikel 17 Slotregel

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

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is (en blijft) van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Ook ziet de gemeenteraad geen noodzaak om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erpacht 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 het kader van het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier is een grondexploitatie opgesteld. De gemeenteraad heeft hierover op 16 februari 2011 besloten. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en de daar voorziene ontwikkeling maken onderdeel uit van het Kenniskwartier en van de daarvoor vastgestelde grondexploitatie.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Algemeen

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

- Burgemeester en Wethouders van Amstelveen
- Dagelijks Bestuur stadsdeel Zuid
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet
- Ministerie van Defensie voor Noord-Holland
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie)
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu /Rijkswaterstaat Noord-Holland (I&M/Rijkswaterstaat N-H)
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Provincie Noord-Holland

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

- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Stadsregio Amsterdam

Hieronder wordt de inhoud van de binnengekomen reacties samengevat. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze met de reacties in het bestemmingsplan rekening is gehouden.

Verder is met betrekking tot de planvorming op meerdere momenten de gelegenheid geboden aan een ieder tot het geven van een reactie op de planvoornemens. In paragraaf 17.4 wordt hier nader op ingegaan.

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

In het kader van het bestuurlijk overleg is de volgende reactie ontvangen:

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet

Namens het Hoogheemraadschap vraagt Waternet aandacht voor het volgende:

- Het in de toelichting opgenomen toetsingskader is gedateerd. Geadviseerd wordt dit aan te passen.
- In het uitvoeringsbesluit is een waterput aangeduid. De precieze uitwerking ervan is nog onder studie. Een opengewerkte waterstructuur is een mogelijkheid. Deze is niet op de verbeelding opgenomen, maar is binnen de bestemming Verkeer-3 mogelijk.

Gemeentelijke reactie:

- *De beschrijving van het geldend beleid is in overeenstemming gebracht met het laatst vastgestelde beleid.*
- *Ook de constatering met betrekking tot de mogelijkheden binnen de bestemming Verkeer-3 (in het ontwerp bestemmingsplan reeds gewijzigd in Verkeer-2) is juist. Voor zover het wenselijk zal blijken binnen de betreffende gronden een opengewerkte waterstructuur aan te brengen, dan is dat passend binnen die bestemming.*

17.3 Maatschappelijk overleg

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Externe veiligheid

In het kader van het maatschappelijk overleg is van de Brandweer Amsterdam-Amstelland een reactie ontvangen. Aangegeven is dat weliswaar aandacht besteed wordt aan externe veiligheid, maar dat een integraal veiligheidsbeeld van het plangebied ontbreekt. De brandweer plaatst ten aanzien van externe veiligheid een aantal opmerkingen.

Reactie:

Inmiddels is, na ontvangst van het advies, aanvullend onderzoek gedaan naar de externe veiligheid en meer in het bijzonder de toename van het groepsrisico als gevolg van deze planontwikkeling (zie paragraaf 9.3.2). Dit advies is in het kader van de verantwoordingsplicht ook aan de Regionale Brandweer voorgelegd. Het advies en de wijze waarop dat in de plannen is betrokken is in de toelichting van dit bestemmingsplan opgenomen (zie paragraaf 9.4.7). In aanvulling daarop wordt nog opgemerkt dat het bestemmingsplan geen gebouwen mogelijk maakt binnen een zone van 30 meter van de A10 Zuid

Bedrijfshulpverlening

Bedrijfshulpverleners zijn opgeleid voor een calamiteit binnen het bouwwerk. Bij externe veiligheid komt het "gevaar" van buiten het bouwwerk, het ontruimen van het gebouw is hier dan ook niet altijd de juiste oplossing. Wij adviseren om in het bestemmingsplan te borgen dat de bedrijfshulpverleners van de bedrijven op de hoogte worden gebracht van de calamiteit en de effecten hiervan.

Reactie:

Het valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan om een dergelijke bepaling op te nemen. Het advies zal worden meegegeven aan ontwikkelende partijen.

Positionering vluchtwegen

Er wordt niet aangegeven op welke wijze de voorwaarde om de vluchtroutes van de risicobron (A10 zuid) af te laten lopen wordt geborgd. Het betreft hier niet alleen de positionering van de uitgangen van de gebouwen maar ook het ontwerp van de straten. Wij adviseren u om in het bestemmingsplan op te nemen dat dit bij de definitieve verkaveling wordt geborgd.

Reactie:

In de planregels is de mogelijkheid opgenomen om, indien daartoe aanleiding bestaat, nadere eisen te stellen aan de situering van vluchtwegen ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van de bouwwerken. Verder kent het plan een ontsluitingsstructuur die is gericht op de Gustav Mahlerlaan, oftewel van de A10 af.

Ontsluiting plangebied

Het belang van twee ontsluitingen voor motorvoertuigen wordt onderkend, maar het is niet duidelijk of het flankgebied Kenniskwartier noord ook daadwerkelijk twee ontsluitingen krijgt. Voor de hulpverlening is het van belang dat zij de mogelijkheid hebben om het plangebied, bij een incident, bovenwinds te benaderen. Wij adviseren u om twee ontsluitingen voor motorvoertuigen in het bestemmingsplan te borgen.

Reactie:

De hoofdontsluiting van het plangebied vindt plaats langs de zuidzijde, vanaf de Gustav Mahlerlaan.

Kenniskwartier Noord (vastgesteld)

Middels een aantal noordzuid-geïntendeerde straten wordt het gebied daarvanaf ontsloten. Tevens zal een aantal pleinen worden ingericht, welke eveneens toegankelijk zullen zijn voor de hulpdiensten.

Hulpverlening

Het is van belang dat de hulpverlening over voldoende bluswater kan beschikken. Dit belang wordt in het onderliggende plan erkend. Er wordt echter niet aangegeven op welke wijze het overleg tussen ontwerpers en brandweer wordt geborgd. Wij adviseren u om dit overleg in het bestemmingsplan te borgen.

Reactie:

Het valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan om een dergelijke bepaling op te nemen.

Restrisico

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat er scenario's mogelijk zijn waarbij de capaciteit van de hulpverlening onvoldoende is. Er dienen maatregelen getroffen te worden om dit scenario te voorkomen, dan wel effecten te verminderen of dit dient als restrisico door het bevoegd gezag te worden geaccepteerd.

Reactie:

Zoals de Regionale Brandweer aangeeft in het aanvullend advies is de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen klein. Dit neemt niet weg dat de gevolgen groot kunnen zijn. Bij de besluitvorming over het bestemmingsplan moet daar rekening mee worden gehouden. De gemeenteraad betreft het aspect van externe veiligheid in zijn afweging. Gelet op de verschillende maatregelen en het hiervoor beschreven belang van de voorgenomen ontwikkeling (als onderdeel van de Zuidas) wordt geconcludeerd dat het aanvaardbaar is om voor het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord het groepsrisico te laten toenemen en de oriëntatiewaarde te overschrijden.

17.4 Participatie

Zoals in hoofdstuk 5 is aangegeven is er ten behoeve van de Zuidas Flanken een m.e.r.-procedure doorlopen. Op grond van artikel 7.13 van de Wet milieubeheer (zoals deze gold voor 1 juli 2010) is op 28 april 2010 kennisgegeven van de startnotitie m.e.r. ten behoeve van de Zuidas Amsterdam - Flanken. De startnotitie heeft met ingang van 29 april 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder is de mogelijkheid geboden zienswijzen naar voren te brengen. In de Nota van Beantwoording zienswijzen en adviezen Startnotitie MER Zuidas Flanken is aangegeven op welke wijze de zienswijzen zijn betrokken in het MER, danwel worden betrokken bij de verdere ruimtelijke planvorming. De Nota van beantwoording maakt onderdeel uit van het Besluit Reikwijdte en detailniveau MER Zuidas Amsterdam - Flanken. Inmiddels is deze procedure afgerond.

Daarnaast heeft op niveau van het projectgebied kenniskwartier in 2010 inspraak plaatsgevonden in het kader van het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier. Het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier is op 16 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Hoewel een MER is opgesteld, is er desondanks voor gekozen nogmaals op grond van artikel 1.3.1 Bro kennis te geven van de voorbereiding van het bestemmingsplan. Aangezien er reeds in het kader van de startnotitie m.e.r. de

mogelijkheid is geboden zienswijzen naar voren te brengen, en een ieder bovendien in de gelegenheid is gesteld tot het geven van een reactie op het Uitvoeringsbesluit Kenniskwartier, is ervan afgezien die mogelijkheid nogmaals in het kader van dit bestemmingsplan te bieden. De kennisgeving is op 25 april 2012 gepubliceerd in de Echo. Tevens is de kennisgeving langs elektronische weg bekendgemaakt.

Kenniskwartier Noord

Bestemmingsplan, vastgesteld:

Inhoudsopgave

Regels	3
Hoofdstuk1 Inleidende regels	4
Artikel 1 Begrippen	4
Artikel 2 Wijze van meten	10
Hoofdstuk2 Bestemmingsregels	11
Artikel 3 Bedrijf	11
Artikel 4 Groen	12
Artikel 5 Sport	13
Artikel 6 Verkeer - 1	14
Artikel 7 Verkeer - 2	15
Artikel 8 Gemengd - uit te werken	16
Artikel 9 Waarde-Archeologie	20
Hoofdstuk3 Algemene regels	22
Artikel 10 Anti-dubbeltelregel	22
Artikel 11 Algemene bouwregels	23
Artikel 12 Algemene gebruiksregels	24
Artikel 13 Algemene afwijkingsregels	25
Artikel 14 Algemene procedureregels	26
Artikel 15 Overige regels	27
Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels	28
Artikel 16 Overgangsrecht	28
Artikel 17 Slotregel	29

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord met identificatienummer NL.IMRO.0363.K1004BPGST-VG01 van de gemeente Amsterdam

1.2 bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

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

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aanduidingsvlak

Een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.6 archeologisch rapport

Rapport, zoals bedoeld in artikel 39, lid 2 Monumentenwet 1988, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

1.7 automatenhal

Een voor het publiek toegankelijke ruimte waar meer dan twee spelautomaten of andere mechanische toestellen in de zin van artikel 30 van de Wet op de Kansspelen, zoals die geldt op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan, zijn opgesteld.

1.8 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.9 bebouwingspercentage

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

1.10 bestaande bebouwing of gebruik

Bebouwing of gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.11 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.12 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.13 bouwen

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

1.14 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.15 bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd.

1.16 bouwvlak

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

1.17 bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.18 brutovloeroppervlakte (bvo)

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

1.19 culturele voorzieningen

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

1.20 consumentverzorgende dienstverlening

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

1.21 detailhandel

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

1.22 dove gevel

Een bouwkundige constructie waarin,

- a. geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A);
- b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

1.23 eerste bouwlaag

De eerste volledige bouwlaag op of boven maaiveld.

1.24 gebouw

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

1.25 geldwisselkantoor

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

1.26 geluidsgevoelige functie

Bewoning of een andere geluidsgevoelige functie (of de gebouwen en terreinen die daartoe dienen) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.27 geluidwerend vlies

Een bouwkundige constructie aangebracht aan de buitenzijde van een gevel met het doel een geluidsreductie op deze gevel te bewerkstelligen als gevolg waarvan voldaan wordt aan het gestelde in de Wet geluidhinder, en waarbij de afstand tussen geluidwerende vlies en gevel tenminste 0,5 meter is en waarbij er tussen geluidwerende vlies en gevel sprake is van buitenlucht, met openingen ten behoeve van de luchtverversing met een capaciteit van tenminste 6 dm³ per seconde per m² vloeroppervlak van de achterliggende woning(en).

1.28 gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

Categorieën van gevallen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

1.29 groenvoorziening

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

1.30 hoofdgebouw

Een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt.

1.31 horeca I

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

1.32 horeca III

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

1.33 horeca IV

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

1.34 horeca V

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

1.35 horeca VI

Het bedrijfsmatig aanbieden van logies anders dan in een woning voor kortstondig verblijf van tenminste één week tot maximaal één jaar aan natuurlijke personen die buiten de gemeente hun hoofdverblijf c.q. vaste woon- of verblijfplaats hebben.

1.36 kantoor

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

1.37 kelder

Een bijzondere bouwlaag, waarbij de vloer van de bovengelegen bouwlaag ten hoogste 0,70 meter boven het gemiddeld aangrenzende maaiveld is gelegen.

1.38 langzaamverkeersroute

Verkeersverbinding, die uitsluitend bedoeld is voor fietsers en voetgangers en vergelijkbare verkeersdeelnemers.

1.39 maaiveld

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

1.40 maatschappelijke dienstverlening

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

1.41 nutsvoorziening

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, gemalen, warmte/koudeopslag (ook in de bodem), telefooncellen en zendmasten, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.42 omgevingsvergunning voor het bouwen

Een vergunning als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Voor zover in artikel 16, lid 16.1 sub a, in de aanhef wordt gesproken over een omgevingsvergunning voor het bouwen krachtens welke gebouwd kan worden, wordt daaronder mede verstaan een bouwvergunning verleend op basis van de Woningwet.

1.43 ondergronds

Gelegen onder maaiveld.

1.44 peil

Onder het peil wordt verstaan: het N.A.P., tenzij anders in de planregels aangegeven.

1.45 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord van de gemeente Amsterdam.

1.46 praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis

Dienstverlening, voornamelijk bestaande uit hoofdarbeid, waarbij in overwegende mate de woonfunctie behouden blijft.

1.47 prostitutie

Het aanbieden of verrichten van seksuele diensten tegen een materiële vergoeding.

1.48 prostitutiebedrijf

Een bedrijf waar prostitutie wordt bedreven.

1.49 seksinrichting

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

1.50 shortstay

Het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één huishouden of voor maximaal vier personen indien deze personen deel uitmaken van meerdere huishoudens voor een aaneensluitende periode van tenminste één week en maximaal zes maanden.

1.51 smartshop

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

1.52 Staat van Inrichtingen

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

1.53 stille zijde

een gevel of geveldeel met een geluidsbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde van de wet geluidhinder.

1.54 verbeelding

digitale of analoge kaart van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord met bijhorende verklaring, waarop de bestemmingen van de in het plan aangewezen gronden, zijn aangegeven.

1.55 watergang

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

1.56 waterstaatkundige werken

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

1.57 weg

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

1.58 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.59 zakelijke dienstverlening

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

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwdiepte van een bouwwerk

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

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk

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

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk

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

2.4 de brutovloeroppervlakte van een gebouw

de bebouwde oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen bij elkaar opgeteld.

2.5 de minimum bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf peil tot aan het punt van het gebouw of bouwwerk, geen gebouwszijnde, waaraan de bouwhoogte ten minste moet voldoen, waarbij in ieder geval geldt dat de omhullende gevel van een gebouw aan deze minimum bouwhoogte moet voldoen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Bedrijf aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een verkooppunt motorbrandstoffen, uitsluitend zonder vulpunt lpg, met de daarbij behorende op- en afritten;
- b. nutsvoorzieningen;
- c. voet en fietspaden;
- d. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten;
- e. groenvoorzieningen;
- f. waterlopen en waterpartijen;

met de daarbij behorende:

- g. parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende in- en uitritten.

3.2 Bouwregels

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

- a. Voor gebouwen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. gebouwen mogen uitsluitend worden gerealiseerd binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak;
 - 2. maximale bouwhoogte: 5 meter, gemeten vanaf maaiveld;
 - 3. maximaal bebouwingpercentage: 100%;
- b. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximale bouwhoogte van 3 meter, gemeten vanaf maaiveld.

3.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 3.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 12 in acht dient te worden genomen.

3.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om het bestemmingsplan te wijzigen met dien verstande dat op de gronden als bedoeld in lid 3.1 de bestemming Bedrijf, met inbegrip van de bepalingen van de leden 3.1 tot en met 3.3, komt te vervallen en wordt gewijzigd in de bestemming Groen als bedoeld in artikel 4, met inbegrip van alle in dat artikel geldende bepalingen, alsmede ten behoeve van pleinen en overig verblijfsgebied.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
 - b. waterberging, watergangen, waterlopen en andere waterpartijen;
 - c. nutsvoorzieningen;
 - d. voet- en fietspaden.
- e. De voor Groen aangewezen gronden zijn tevens bestemd voor op- en afritten van het in artikel 3 genoemde verkooppunt voor motorbrandstoffen.

4.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met een maximale bouwhoogte van 3 meter, gemeten vanaf maaiveld.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen in verband met het functioneel gebruik van de gronden nadere eisen stellen aan de situering en afmetingen van bouwwerken, geen gebouwen.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 4.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 12 in acht dient te worden genomen.

Artikel 5 Sport

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Sport aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. sportterreinen, met (sport)kantine;
- b. buitenschoolse opvang;
- c. groenvoorziening;
- d. fiets- en voetpaden;
- e. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- f. parkeervoorzieningen.

5.2 Bouwregels

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

- a. Voor gebouwen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. gebouwen mogen uitsluitend worden gerealiseerd binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken;
 - 2. maximaal aantal bouwlagen: 2 bouwlagen, gemeten vanaf maaiveld;
 - 3. maximaal bebouwingsspercentage: 100%, tenzij op de verbeelding anders aangegeven;
 - 4. ongeacht het bepaalde 1 zijn per voetbalveld maximaal 2 dug-outs toegestaan buiten de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken, met een maximale lengte van 6 meter per dugout, en een maximale hoogte van 2 meter, gemeten vanaf maaiveld;
 - 5. ongeacht het bepaalde onder 1 tot en met 4 mag een tribune worden opgericht met een maximale bouwhoogte van 8 meter, gemeten vanaf maaiveld.
- b. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:
 - 1. lichtmasten en geluidsinstallaties: maximale bouwhoogte 15 meter, gemeten vanaf maaiveld;
 - 2. ballenvangers: maximale bouwhoogte 6 meter, gemeten vanaf maaiveld;
 - 3. terreinafscheidingen: maximale bouwhoogte 3 meter, gemeten vanaf maaiveld;
 - 4. hekwerken rondom de afzonderlijke sportvelden: maximale bouwhoogte 1,10 meter, gemeten vanaf maaiveld.
- c. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 3 meter, gemeten vanaf maaiveld.

5.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 5.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 12 in acht dient te worden genomen.
- b. Ongeacht het bepaalde in lid 5.1 is ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' uitsluitend een gelijkrichterstation toegestaan.
- c. Bovengronds zijn maximaal 20 parkeerplaatsen toegestaan;

Artikel 6 Verkeer - 1

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. straten en wegen, met inachtneming van het aantal rijstroken zoals op de verbeelding staat aangegeven;
- b. tramverkeer;
- c. parkeervoorzieningen, alsmede in- en uitritten;
- d. voet- en fietspaden;
- e. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- f. kunstwerken, zoals viaducten, tunnels, bruggen;
- g. voorzieningen ten behoeve van tramverkeer;
- h. groenvoorzieningen;
- i. waterlopen en waterpartijen;
- j. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met een maximale bouwhoogte van 3 meter, gemeten vanaf maaiveld.

6.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 6.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 12 in acht dient te worden genomen.
- b. Voor de functie welke is genoemd in lid 6.1, onder b, geldt dat deze uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer'.

Artikel 7 Verkeer - 2

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voet- en fietspaden;
- b. tramverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen;
- c. verblijfs- en kantoorruimte ten behoeve van (personeel van) het openbaar vervoer;
- d. parkeervoorzieningen, alsmede in- en uitritten;
- e. pleinen en overig verblijfsgebied;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. groenvoorzieningen;
- h. waterlopen en waterpartijen;
- i. andere bijbehorende verkeerskundige voorzieningen.

7.2 Bouwregels

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

- a. Voor gebouwen geldt dat deze uitsluitend mogen worden gerealiseerd binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak, met inachtneming van de aangegeven maximale bouwhoogte;
- b. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximale bouwhoogte van 3 meter, gemeten vanaf maaiveld.

7.3 Specifieke gebruiksregels

- a. Voor de in lid 7.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 12 in acht dient te worden genomen.
- b. Voor de functie welke is genoemd in lid 7.1 , onder b, geldt dat deze uitsluitend is toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer'.

Artikel 8 Gemengd - uit te werken

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - uit te werken aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, met inbegrip van short stay, en inclusief praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. kantoren;
- c. horeca V;
- d. horeca VI;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. culturele voorzieningen;
- g. detailhandel;
- h. consumentverzorgende dienstverlening;
- i. zakelijke dienstverlening;
- j. sportvoorzieningen;
- k. horeca I en horeca III;
- l. horeca IV;
- m. nutsvoorzieningen;
- n. wegen;
- o. voet- en fietspaden;
- p. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten;
- q. parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende in- en uitritten;
- r. groenvoorzieningen;
- s. waterlopen en waterpartijen.

8.2 Uitwerkingsregels

Burgemeester en wethouders moeten het plan, voorzover het betreft gronden als bedoeld in lid 8.1, uitwerken met inachtneming van de volgende regels:

8.2.1 Regels met betrekking tot bouwen

- a. Gebouwen mogen binnen het gehele bestemmingsvlak worden gebouwd, met inachtneming van de maximum bouwhoogte zoals op de verbeelding staat aangegeven, waarbij:
 - 1. met betrekking tot de situering van gebouwen binnen het bestemmingsvlak nadere regels worden gesteld, en;
 - 2. met betrekking tot de maximum bouwhoogte nadere regels worden gesteld waarbij in elk geval ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding' voor ten minste 50% van het te bebouwen oppervlak een maximum bouwhoogte geldt van 35 meter, gemeten vanaf maaiveld.
- b. Voor bovengrondse gebouwen geldt binnen het gehele bestemmingsvlak een gezamenlijk maximum brutovloeroppervlakte van 143.000 m², waarbij nadere regels worden gesteld met betrekking tot de situering van het programma binnen het gehele bestemmingsvlak.
- c. Voor ondergrondse gebouwen geldt een maximum bouwdiepte van 3 bouwlagen.
- d. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitsluitend ondergronds toegestaan, waarbij regels worden gesteld over de wijze van ontsluiting ervan, waarbij in elk geval wordt uitgesloten dat deze rechtstreeks op de Gustav Mahlerlaan worden ontsloten.
- e. Voor gebouwen welke geheel of gedeeltelijk kunnen worden gebruikt ten behoeve van geluidsgevoelige functies, wordt het bepaalde in artikel 76 van de Wet geluidhinder in acht genomen, met inachtneming van het volgende:
 - 1. voor zover de geluidswaarden als bedoeld in artikel 76, lid 1 van de Wet geluidhinder aan één of meer zijden worden overschreden, maar toepassing kan worden gegeven aan het bepaalde in artikel 76, lid 2, van de Wet geluidhinder, dan dient, voor zover het woningbouw betreft, elke

- woning te beschikken over ten minste één stille zijde;
2. voor zover de geluidswaarden als bedoeld in artikel 76, lid 2 van de Wet geluidhinder aan één of meer zijden worden overschreden, dienen gebouwen aan de betreffende zijden te zijn voorzien van een dove gevel dan wel van een vliesgevel, waarbij, voor zover het woningbouw betreft, elke woning dient te beschikken over ten minste één stille zijde.
- f. Met betrekking tot de eerstelijnsbebouwing aan de zijde van de A10 worden ter plaatse van de aanduiding 'aaneengebouwd' regels gesteld met betrekking tot het aaneengesloten realiseren van bebouwing, tenzij daartoe in verband met de geluidsbelasting vanuit oogpunt van een goed woon- en leefklimaat geen nut of noodzaak bestaat, of indien dit vanwege de verkeerskundige ontsluiting van het gebied niet mogelijk is.
 - g. Met betrekking tot gebouwen in de eerste lijn aan de zijde ter plaatse van de aanduiding 'gevellijn' worden regels gesteld ten aanzien van het percentage van de gevel van de betreffende bebouwing dat in deze gevellijn moet worden opgericht. Het vorenstaande geldt tot een maximum van 80% vanaf een bouwhoogte van 10 meter tot 30 meter, gemeten vanaf maaiveld.
 - h. Met betrekking tot gebouwen in de eerste lijn aan de zijde aan de Buitenveldertselaan wordt een aanduiding 'gevellijn' vastgelegd, waarvan de ligging nader te bepalen is, en waaraan regels worden gesteld als bedoeld onder g.
 - i. Met betrekking tot de maat van gebouwen dan wel bouwblokken, bestaande uit meerdere aaneengesloten gebouwen, in de eerste lijn aan de zijde van de Gustav Mahlerlaan worden regels gesteld, met dien verstande dat deze gemeten langs de Gustav Mahlerlaan tenminste 40 meter dient te bedragen.
 - j. Ten behoeve van de verkeerskundige ontsluiting van het gebied voor autoverkeer stellen burgemeester en wethouders nadere regels ten aanzien van de situering en de breedte van wegen, zoals genoemd in lid 8.1, onder n, waarbij per weg in elk geval rekening wordt gehouden met een breedte van ten minste 16 meter, en met een maximale breedte van 20 meter.
 - k. Grenzend direct aan de Gustav Mahlerlaan worden maximaal twee door gebouwen te begrenzen pleinen mogelijk gemaakt. Met betrekking tot de situering en afmetingen van de hiervoor bedoelde pleinen worden nadere regels gesteld. Met betrekking tot gebouwen, grenzend aan een als hiervoor bedoeld plein, worden in verband met de bezonning en lichtinval op de pleinen regels gesteld ten aanzien van de maximale bouwhoogte.
 - l. Met betrekking tot bouwwerken, geen gebouwen zijnde, stellen burgemeester en wethouders nadere regels met betrekking tot de maximale hoogte en de situering ervan, waarbij in elk geval geldt dat deze niet hoger mogen worden dan 5 meter, uitgezonderd bouwkundige constructies als bedoeld onder f.
 - m. Met overeenkomstige toepassing van het bepaalde in artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet kunnen ter voorkoming of beperking van windhinder, ter vergroting van de zelfredzaamheid van gebruikers van gebouwen in geval van calamiteiten, en in verband met de grondwaterhuishouding van het gebied, regels worden gesteld inhoudende dat in de uitwerkingsregels de mogelijkheid wordt opgenomen tot het stellen van nadere eisen.

8.2.2 Regels met betrekking tot gebruik

- a. Voor de in lid 8.1 genoemde gronden geldt dat het bepaalde in artikel 12 in acht dient te worden genomen.
- b. De in lid 8.1, onder b tot en met l, bedoelde functies zijn uitsluitend toegestaan voor zover deze vallen onder categorie 1 en 2 in de van deze regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen.
- c. Met betrekking tot situering van geluidsgevoelige functies en het gebruik van gebouwen ten behoeve van geluidsgevoelige functies worden vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, en met inachtneming van het bepaalde in artikel 76 van de Wet geluidhinder, regels gesteld, één en ander in samenhang met het bepaalde in lid 8.2.1, onder e en f.
- d. Voor zover onder de in 8.1 bedoelde functies tevens kunnen worden begrepen gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit worden met betrekking tot de vestiging daarvan nadere regels gesteld, inhoudende dat deze in beginsel niet zijn toegestaan, zij het dat regels worden opgenomen die

mogelijk maken bij omgevingsvergunning af te wijken van dit verbod zoals bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder c van de wet, een en ander onder voorwaarde dat er geen sprake is van een (dreigende) overschrijding als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), en daarover advies van de GGD is ingewonnen.

- e. Met betrekking tot het gebruik van gronden en gebouwen als bedoeld in lid 8.1 en onverminderd het bepaalde onder 8.2.1, onder b, worden regels gesteld ten aanzien van het maximum toelaatbaar functioneel programma, met inachtneming de volgende maxima per functie(s):
 1. voor de functie welke is genoemd in lid 8.1, onder a, geldt een maximum brutovloeroppervlakte van 80.000 m², met een maximum aantal van 800 woningen;
 2. voor de functies welke zijn genoemd in lid 8.1, onder b tot en met l, geldt een gezamenlijk maximum brutovloeroppervlakte van 88.000 m², waarvan
 - een maximum brutovloeroppervlakte van 70.000 m² mag worden gebruikt ten behoeve van kantoren;
 - een maximum brutovloeroppervlakte van 28.000 m² mag worden gebruikt ten behoeve van horeca V en horeca VI;
 - een maximum brutovloeroppervlakte van 18.000 m² mag worden gebruikt ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 8.1, onder e tot en met l;
 - voor detailhandel een maximum geldt in aanvulling op het vorenstaande een maximum brutovloeroppervlakte van 5.000 m².
- f. Voor zover dit in verband met een goede ruimtelijke ordening nodig is, worden nadere regels gesteld ten aanzien van de situering van de in lid 8.1 bedoelde functies, waarbij in elk geval geldt dat de functies, genoemd in lid 8.1, onder g tot en met k, uitsluitend mogen worden gesitueerd in de eerste bouwlaag en tweede bouwlaag.
- g. Met betrekking tot wegen zoals genoemd in lid 8.1, onder n, worden regels gesteld ten aanzien van de situering daarvan, waarbij geldt dat deze voor zover bedoeld voor openbaar autoverkeer uitsluitend is toegestaan als weg met een regime van maximaal 30 km/u.
- h. Met betrekking tot distributieverkeer en taxiverkeer worden regels gesteld ten aanzien van de situering van de ontsluiting daarvan.
- i. Met betrekking tot parkeren geldt dat parkeren uitsluitend mag plaatsvinden in gebouwde parkeervoorzieningen. Met betrekking tot parkeren worden nadere regels gesteld aan het aantal parkeerplaatsen en de situering ervan, middels een absoluut aantal parkeerplaatsen of middels een parkeernorm, een en ander met inachtneming van het volgende:
 1. voor culturele voorzieningen, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening, zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening, sportvoorzieningen, horeca I, horeca III en horeca IV geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100 m² brutovloeroppervlakte;
 2. voor horeca V en horeca VI geldt een minimum parkeernorm van 0,375 parkeerplaats per hotelkamer en een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per hotelkamer;
 3. voor kantoren geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² brutovloeroppervlakte;
 4. voor wonen geldt een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 100 m² brutovloeroppervlakte, met een minimum van 1 parkeerplaats per woning.
- j. Parkeergelegenheid ten behoeve van kort parkeren in de vorm van opafhalen en wegbrengen en taxistandplaatsen zijn van de onder i genoemde beperkingen uitgezonderd.

8.2.3 Overige regels

De uitwerking van de bestemming Gemengd - uit te werken kan in zijn geheel dan wel in delen plaatsvinden.

8.3 Bouwregels

- a. Op de in lid 8.1 bedoelde gronden mag slechts worden gebouwd in overeenstemming met een in

werking getreden uitwerkingsplan, behoudens het bepaalde in lid 8.4.

- b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waarvoor een maximumbouwhoogte geldt van 3 meter, gemeten vanaf maaiveld.

8.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in lid 8.3 teneinde omgevingsvergunning voor het bouwen te verlenen, mits het bouwplan past in een ontwerp-uitwerkingsplan.

Artikel 9 Waarde-Archeologie

9.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor Waarde-Archeologie aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor doeleinden ter bescherming en behoud van archeologische waarden.
- b. De bestemming Waarde-Archeologie is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

9.2 Bouwregels

- a. Op en onder de in lid 9.1 genoemde gronden mag worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met in achtneming van de volgende bepalingen:
- b. Voor zover met betrekking tot de in lid 9.1 genoemde gronden sprake is van bodemverstoring, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouwen een archeologisch rapport te overleggen.
- c. Aan de vergunning als bedoeld onder a kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.
- d. Het bepaalde onder a en b is niet van toepassing op een bodemverstoring:
 1. die betrekking heeft op een gebied met een kleinere oppervlakte dan 10.000 m² of een kleinere diepte dan 1,20 m onder maaiveld;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

9.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ter bescherming van de in lid 9.1 genoemde archeologische waarden nadere eisen te stellen aan de situering van de bouwwerken, indien uit het archeologisch rapport onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden zoals bedoeld in lid 9.1 aanwezig zijn.

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

Werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden mogen uitsluitend ten dienste van de in lid 1 genoemde primaire bestemming en de overige aan de gronden toegekende bestemmingen uitgevoerd worden, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. Op en onder de in lid 9.1 genoemde gronden is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, van het bevoegd gezag (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:
 1. het uitvoeren van groundbewerkingen op een grotere diepte dan 1,20 meter onder maaiveld of indien het water betreft dieper dan de waterbodem, waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen, egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
 2. het aanbrengen van drainage;
 3. het aanleggen en verbreden van wateren;
 4. het verlagen of verhogen van het waterpeil;

5. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
6. het verrichten van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem.
- b. De aanvrager van een vergunning zoals bedoeld onder a dient een archeologisch rapport te overleggen.
- c. De onder a genoemde werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden mogen de archeologische waarden zoals bedoeld in lid 1 niet onevenredig schaden.
- d. Aan de onder a genoemde vergunning kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.
- e. Het bepaalde onder a en d is niet van toepassing op een bodemverstoring:
 1. die betrekking heeft op een gebied met een kleinere oppervlakte dan 10.000 m² of een kleinere diepte dan 1,20 m onder maaiveld;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

9.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het plan te wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming Waarde-Archeologie geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:

- a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 11 Algemene bouwregels

Het is toegestaan de in dit plan aangegeven bouw- en/of bestemmingsgrenzen te overschrijden ten behoeve van:

- a. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 0,2 meter;
- b. gevelaccenten, gevel- en kroonlijsten, pilasters, overstekende daken, erkers, balkons en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en deze werken niet lager gelegen zijn dan 9 meter boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,5 meter langs een rijweg danwel boven een rijwielpad en danwel boven een voetpad, voor zover dit rijwielpad of voetpad geen deel uitmaakt van de bedoelde strook van 1,5 meter.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

- a. Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van:
 - 1. inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
 - 2. het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van automatenhallen, seksinrichtingen, raam- resp. straatprostitutie en prostitutiebedrijven, telefoneerinrichtingen of belhuis, geldwisselkantoren, en smartshops.
- b. Ten aanzien van parkeren geldt dat ter plaatse van de gronden met de bestemmingen Verkeer - 1, en Verkeer - 2 maximaal 110 parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn toegestaan.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels omgevingsvergunning om af te wijken van de bouw- dan wel gebruiksregels kan worden verleend, zijn burgemeester en wethouders bevoegd omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan met dien verstande dat:

- a. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen kunnen worden toegestaan met een maximale bouwhoogte van 6 meter, gemeten vanaf maaiveld, en een maximale brutovloeroppervlakte van 25 m²;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, bebouwing ten behoeve van al dan niet ondergrondse afvalopslag, geluidwerende voorzieningen, steigers, duikers en andere waterstaatkundige werken worden toegestaan;
- c. geringe afwijkingen worden toegestaan welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 1 meter.

Artikel 14 Algemene procedureregels

Burgemeester en wethouders nemen bij het stellen van nadere eisen als bedoeld in artikel 8, lid 8.2, sublid 8.2.1, onder q, artikel 4, lid 4.3 en artikel 9, lid 9.3 de volgende regels in acht:

- a. Burgemeester en wethouders leggen het ontwerp van de te stellen nadere eis, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp ter inzage;
- b. Voorafgaand aan de terinzagelegging geven Burgemeester en wethouders in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op andere geschikte wijze kennis van het ontwerp, volstaan kan worden met het vermelden van de zakelijke inhoud;
- c. Belanghebbenden kunnen bij Burgemeester en wethouders naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over de ontwerp naar voren brengen;
- d. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen als bedoeld in het voorgaande lid bedraagt twee weken, welke termijn aanvangt met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd.

Artikel 15 Overige regels

Waar in de planregels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die regelingen, zoals zij luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

16.1 Overgangsrecht bouwwerken

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

16.2 Overgangsrecht gebruik

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

Artikel 17 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord.

Kenniskwartier Noord

Bestemmingsplan, vastgesteld:

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW					
0111, 0113		Akkerbouw en fruitteelt (bedrijfsgebouwen)	1	1	2 C	1	2
0112	0	Tuinbouw:					
0112	1	- bedrijfsgebouwen	1	1	2 C	1	2
0112	2	- kassen zonder verwarming	1	1	2 C	1	2
0112	3	- kassen met gasverwarming	1	1	2 C	1	2
0112	4	- champignonkwekerijen (algemeen)	2	1	2 C	1	2
0112	5	- champignonkwekerijen met mestfermentatie	3.2	1	2 C	1	3.2
0112	6	- bloembollendroog- en prepareerbedrijven	2	1	2 C	1	2
0112	7	- witlofkwekerijen (algemeen)	2	1	2 C	1	2
0121		Fokken en houden van rundvee	3.2	2	2 C	0	3.2
0122	0	Fokken en houden van overige graasdieren:					
0122	1	- paardenfokkerijen	3.1	2	2 C	0	3.1
0122	2	- overige graasdieren	3.1	2	2 C	0	3.1
0123		Fokken en houden van varkens	4.1	2	3.1 C	0	4.1
0124	0	Fokken en houden van pluimvee:					
0124	1	- legkippen	4.1	2	3.1 C	0	4.1
0124	2	- opfokkippen en mestkuikens	4.1	2	3.1 C	0	4.1
0124	3	- eenden en ganzen	4.1	3.1	3.1 C	0	4.1
0124	4	- overig pluimvee	3.2	2	3.1 C	0	3.2
0125	0	Fokken en houden van overige dieren:					
0125	1	- nertsen en vossen	4.1	2	2 C	0	4.1
0125	2	- konijnen	3.2	2	2 C	0	3.2
0125	3	- huisdieren	2	0	3.1 C	1	3.1
0125	4	- maden, wormen e.d.	3.2	0	2 C	1	3.2
0125	5	- bijen	1	0	2 C	1	2
0125	6	- overige dieren	2	1	2 C	0	2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
014	0	Dienstverlening t.b.v. de landbouw:					
014	1	- algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o. > 500 m²	2	1	3.1	1	3.1
014	2	- algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o. <= 500 m²	2	1	2	1	2
014	3	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. > 500 m²	2	1	3.1	1	3.1
014	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. <= 500 m²	2	1	2	1	2
0142		KI-stations	2	1	2 C	0	2
02	-						
02	-	BOSBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. BOSBOUW					
020		Bosbouwbedrijven	1	1	3.1	0	3.1
05	-						
05	-	VISSERIJ- EN VISTEELTBEDRIJVEN					
0501.1		Zeevisserijbedrijven	3.2	0	3.2 C	3.1	3.2
0501.2		Binnenvisserijbedrijven	3.1	0	3.1 C	1	3.1
0502	0	Vis- en schaaldierkwekerijen					
0502	1	- oester-, mossel- en schelpenteeltbedrijven	3.2	2	3.1 C	0	3.2
0502	2	- visteeltbedrijven	3.1	0	3.1 C	0	3.1
10	-						
10	-	TURFWINNING					
103		Turfwinningbedrijven	3.1	3.1	3.2 C	1	3.2
11	-						
11	-	AARDOLIE- EN AARDGASWINNING					
111	0	Aardolie- en aardgaswinning:					
111	1	- aardoliewinputten	3.2	0	4.1 C	4.1	4.1
111	2	- aardgaswinning incl. gasbeh.inst.: < 100.000 N m³/d	2	0	5.1 C	4.1	5.1
111	3	- aardgaswinning incl. gasbeh.inst.: >= 100.000 N m³/d	3.1	0	5.2 C Z	4.1	5.2
14	-						
14	-	WINNING VAN ZAND. GRIND. KLEI. ZOUT. E.D.					
1421	0	Steen-, grit- en krijtmalerijen (open lucht):					

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
1421	1	- algemeen	1	3.2	4.1	1	4.1
1421	2	- steenbrekerijen	1	4.1	5.2 Z	1	5.2
144		Zoutwinningbedrijven	3.1	1	3.2 C	2	3.2
145		Mergel- en overige delfstoffenwinningbedrijven	1	4.1	5.1 C	3.1	5.1
15	-						
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN					
151	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:					
151	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	3.2	0	3.2 C	3.1	3.2
151	2	- vetsmelterijen	5.2	0	3.2 C	2	5.2
151	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	4.2	0	3.2 C	3.1	4.2
151	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m²	3.2	0	3.2 C	3.1	3.2
151	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. ≤ 1000 m²	3.1	0	3.1 C	2	3.1
151	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. ≤ 200 m²	2	0	3.1	1	3.1
151	7	- loonslachterijen	3.1	0	3.1	1	3.1
151	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m²	3.1	0	3.1	1	3.1
152	0	Visverwerkingsbedrijven:					
152	1	- drogen	5.2	3.2	4.1 C	2	5.2
152	2	- conserveren	4.1	0	3.2 C	2	4.1
152	3	- roken	4.2	0	3.1 C	0	4.2
152	4	- verwerken anderszins: p.o. > 1000 m²	4.2	1	3.1 C	2	4.2
152	5	- verwerken anderszins: p.o. ≤ 1000 m²	3.2	1	3.1	2	3.2
152	6	- verwerken anderszins: p.o. ≤ 300 m²	3.1	1	2	1	3.1
1531	0	Aardappelprodukten fabrieken:					
1531	1	- vervaardiging van aardappelprodukten	4.2	2	4.1 C	3.1	4.2
1531	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²	3.1	1	3.1	3.1	3.1
1532. 1533	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:					
1532. 1533	1	- jam	3.1	1	3.2 C	1	3.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU-CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
1532. 1533	2	- groente algemeen	3.1	1	3.2 C	1	3.2
1532. 1533	3	- met koolsoorten	3.2	1	3.2 C	1	3.2
1532. 1533	4	- met drogerijen	4.2	1	4.1 C	2	4.2
1532. 1533	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	4.2	1	3.2 C	1	4.2
1541	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:					
1541	1	- p.c. < 250.000 t/j	4.1	2	3.2 C	2	4.1
1541	2	- p.c. >= 250.000 t/j	4.2	3.1	4.2 C Z	3.1	4.2
1542	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:					
1542	1	- p.c. < 250.000 t/j	4.1	1	3.2 C	3.2	4.1
1542	2	- p.c. >= 250.000 t/j	4.2	1	4.2 C Z	4.1	4.2
1543	0	Margarinefabrieken:					
1543	1	- p.c. < 250.000 t/j	3.2	1	4.1 C	2	4.1
1543	2	- p.c. >= 250.000 t/j	4.1	1	4.2 C Z	3.1	4.2
1551	0	Zuivelprodukten fabrieken:					
1551	1	- gedroogde produkten. p.c. >= 1.5 t/u	4.1	3.2	5.1 C Z	3.1	5.1
1551	2	- geconcentreerde produkten. verdamp. cap. >=20 t/u	4.1	2	5.1 C Z	3.1	5.1
1551	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	3.1	0	3.2 C	3.1	3.2
1551	4	- melkprodukten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	3.2	0	4.2 C Z	3.1	4.2
1551	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	3.1	3.1	4.2 C	3.1	4.2
1552	1	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. > 200 m²	3.1	0	3.2 C	3.1	3.2
1552	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	1	0	2	0	2
1561	0	Meelfabrieken:					
1561	1	- p.c. >= 500 t/u	4.1	3.2	4.2 C Z	3.2	4.2
1561	2	- p.c. < 500 t/u	3.2	3.1	4.1 C	3.1	4.1
1561		Grutterswarenfabrieken	3.1	3.2	4.1 C	3.1	4.1
1562	0	Zetmeelfabrieken:					
1562	1	- p.c. < 10 t/u	4.1	3.1	4.1 C	2	4.1
1562	2	- p.c. >= 10 t/u	4.2	3.2	4.2 C Z	3.1	4.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
1571	0	Veevoerfabrieken:					
1571	1	- destructiebedrijven	5.2	2	4.1 C	3.1	5.2
1571	2	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	5.2	3.2	3.2 C	2	5.2
1571	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. < 10 t/u water	4.2	3.2	4.1 C	2	4.2
1571	4	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. >= 10 t/u water	5.2	4.1	4.2 C Z	3.1	5.2
1571	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	4.1	3.1	4.1 C	2	4.1
1571	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	4.2	3.2	4.2 C Z	3.1	4.2
1572		Vervaardiging van voer voor huisdieren	4.1	3.2	4.1 C	2	4.1
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:					
1581	1	- v.c. < 2500 kg meel/week	2	1	2 C	1	2
1581	2	- v.c. >= 2500 kg meel/week	3.2	2	3.2 C	2	3.2
1582		Banket, biscuit- en koekfabrieken	3.2	1	3.2 C	2	3.2
1583	0	Suikerfabrieken:					
1583	1	- v.c. < 2.500 t/j	5.1	3.2	4.2 C	3.2	5.1
1583	2	- v.c. >= 2.500 t/j	5.3	4.1	5.2 C Z	4.1	5.3
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:					
1584	1	- Cacao- en chocoladefabrieken: p.o. > 2.000 m²	5.1	3.1	3.2	3.1	5.1
1584	2	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m²	3.2	2	3.1	2	3.2
1584	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	2	1	2	1	2
1584	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	4.2	2	3.1	2	4.2
1584	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. > 200 m²	3.2	2	3.1	2	3.2
1584	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	2	1	2	1	2
1585		Deegwarenfabrieken	3.1	2	1	1	3.1
1586	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:					
1586	1	- koffiebranderijen	5.1	2	4.1 C	1	5.1
1586	2	- theepakkerijen	3.2	1	2	1	3.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
1587		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	4.1	2	3.1	1	4.1
1589		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	4.1	2	3.1	2	4.1
1589.1		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	4.1	3.1	3.1	3.1	4.1
1589.2	0	Soep- en soeparomafabrieken:					
1589.2	1	- zonder poederdrogen	3.2	1	3.1	1	3.2
1589.2	2	- met poederdrogen	4.2	3.1	3.1	3.1	4.2
1589.2		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	4.1	3.1	3.1	2	4.1
1591		Destilleerderijen en likeurstokerijen	4.2	2	4.1 C	2	4.2
1592	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:					
1592	1	- p.c. < 5.000 t/j	4.1	2	4.1 C	2	4.1
1592	2	- p.c. >= 5.000 t/j	4.2	3.1	4.2 C	3.1	4.2
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	1	0	2 C	0	2
1596		Bierbrouwerijen	4.2	2	3.2 C	3.1	4.2
1597		Mouterijen	4.2	3.1	3.2 C	2	4.2
1598		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	1	0	3.2	3.1	3.2
16	-						
16	-	VERWERKING VAN TABAK					
160		Tabakverwerkende industrie	4.1	2	3.1 C	2	4.1
17	-						
17	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL					
171		Bewerken en spinnen van textielvezels	1	3.1	3.2	2	3.2
172	0	Weven van textiel:					
172	1	- aantal weefgetouwen < 50	1	1	3.2	0	3.2
172	2	- aantal weefgetouwen >= 50	1	2	4.2 Z	3.1	4.2
173		Textielveredelingsbedrijven	3.1	0	3.1	1	3.1
174. 175		Vervaardiging van textielwaren	1	0	3.1	1	3.1
1751		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	3.2	2	4.1	1	4.1
176. 177		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	1	3.1	1	3.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
18	-						
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT					
181		Vervaardiging kleding van leer	2	0	3.1	0	3.1
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	1	1	2	1	2
183		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	3.1	1	1	1	3.1
19	-						
19	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)					
191		Lederfabrieken	4.2	2	3.2	1	4.2
192		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	3.1	1	2	1	3.1
193		Schoenenfabrieken	3.1	1	3.1	1	3.1
20	-						
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT. RIET. KURK E.D.					
2010.1		Houtzagerijen	0	3.1	3.2	3.1	3.2
2010.2	0	Houtconserveringsbedrijven:					
2010.2	1	- met creosootolie	4.1	2	3.1	1	4.1
2010.2	2	- met zoutoplossingen	1	2	3.1	1	3.1
202		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	3.2	2	3.2	1	3.2
203. 204. 205	0	Timmerwerfabrieken. vervaardiging overige artikelen van hout	0	2	3.2	0	3.2
203. 204. 205	1	Timmerwerfabrieken. vervaardiging overige artikelen van hout. p.o. < 200 m2	0	2	3.1	0	3.1
205		Kurkwaren-. riet- en vlechtwerfabrieken	1	1	2	0	2
21	-						
21	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER. KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN					
2111		Vervaardiging van pulp	4.1	3.2	4.1 C	3.1	4.1
2112	0	Papier- en kartonfabrieken:					
2112	1	- p.c. < 3 t/u	3.1	2	3.1 C	2	3.1
2112	2	- p.c. 3 - 15 t/u	3.2	3.1	4.1 C Z	3.1	4.1
2112	3	- p.c. >= 15 t/u	4.1	3.2	4.2 C Z	3.2	4.2
212		Papier- en kartonwarenfabrieken	2	2	3.2 C	2	3.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
2121.2	0	Golfkartonfabrieken:					
2121.2	1	- p.c. < 3 t/u	2	2	3.2 C	2	3.2
2121.2	2	- p.c. >= 3 t/u	3.1	2	4.1 C Z	2	4.1
22	-						
22	-	UITGEVERIJEN. DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA					
221		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	1	0	1
2221		Drukkerijen van dagbladen	2	0	3.2 C	1	3.2
2222		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	2	0	3.2	1	3.2
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	1	0	2	0	2
2223	A	Grafische afwerking	0	0	1	0	1
2223	B	Binderijen	2	0	2	0	2
2224		Grafische reproductie en zetten	2	0	1	1	2
2225		Overige grafische activiteiten	2	0	2	1	2
223		Reproductiebedrijven opgenomen media	0	0	1	0	1
23	-						
23	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEESTOFFEN					
231		Cokesfabrieken	5.3	5.2	5.3 C Z	3.2	5.3
2320.1		Aardolieraffinaderijen	6	3.2	6 C Z	6	6
2320.2	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	3.1	0	3.2	2	3.2
2320.2	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	4.2	0	3.2	3.1	4.2
2320.2	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.	4.2	0	4.1	3.1	4.2
233		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	1	1	3.2	6	6
24	-						
24	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN					
2411	0	Vervaardiging van industriële gassen:					
2411	1	- luchtscheidingsinstallatie v.c. >= 10 t/d lucht	1	0	5.2 C Z	3.2	5.2
2411	2	- overige gassenfabrieken. niet explosief	3.2	0	5.1 C	3.2	5.1
2411	3	- overige gassenfabrieken. explosief	3.2	0	5.1 C	4.2	5.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
2412		Kleur- en verfstoffenfabrieken	4.1	0	4.1 C	4.1	4.1
2413	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:					
2413	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	3.2	2	4.2 C	4.2	4.2
2413	2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	4.2	3.1	5.1 C	5.2	5.2
2414.1	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:					
2414.1	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	4.2	1	4.1 C	4.2	4.2
2414.1	A2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	5.3	2	5.1 C	5.2	5.3
2414.1	B0	Methanolfabrieken:					
2414.1	B1	- p.c. < 100.000 t/j	3.2	0	4.1 C	3.2	4.1
2414.1	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	4.1	0	4.2 C Z	4.1	4.2
2414.2	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):					
2414.2	1	- p.c. < 50.000 t/j	4.2	0	4.1 C	3.2	4.2
2414.2	2	- p.c. >= 50.000 t/j	5.1	0	4.2 C Z	4.1	5.1
2415		Kunstmeststoffenfabrieken	5.1	4.2	5.1 C	5.1	5.1
2416		Kunstharsenfabrieken e.d.	5.2	2	4.2 C	5.1	5.2
242	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:					
242	1	- fabricage	4.2	3.1	3.2 C	5.3	5.3
242	2	- formulering en afvullen	3.2	1	2 C	5.1	5.1
243		Verf. lak en vernisfabrieken	4.2	2	4.1 C	4.2	4.2
2441	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:					
2441	1	- p.c. < 1.000 t/j	4.1	1	4.1 C	4.2	4.2
2441	2	- p.c. >= 1.000 t/j	4.2	1	4.2 C	5.1	5.1
2442	0	Farmaceutische productenfabrieken:					
2442	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	3.1	1	3.1	3.1	3.1
2442	2	- verbandmiddelenfabrieken	1	1	2	1	2
2451		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	4.2	3.2	4.1 C	3.2	4.2
2452		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	4.2	2	3.1 C	3.1	4.2
2461		Kruit-, vuurwerk- en springstoffenfabrieken	2	1	3.1	5.3	5.3

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
2462	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:					
2462	1	- zonder dierlijke grondstoffen	3.2	1	3.2	3.1	3.2
2462	2	- met dierlijke grondstoffen	5.1	2	3.2	3.1	5.1
2464		Fotochemische produktenfabrieken	3.1	1	3.2	3.1	3.2
2466	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	3.1	1	3.1	3.1	3.1
2466	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	4.1	2	3.2 C	4.1	4.1
247		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	4.2	2	4.2 C	4.1	4.2
25	-						
25	-	VERVAARDIGING VAN PRODUCTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF					
2511		Rubberbandenfabrieken	4.2	3.1	4.2 C	3.2	4.2
2512	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:					
2512	1	- vloeropp. < 100 m2	3.1	1	2	2	3.1
2512	2	- vloeropp. >= 100 m2	4.1	3.1	3.2	3.1	4.1
2513		Rubber-artikelenfabrieken	3.2	1	3.1	3.1	3.2
252	0	Kunststofverwerkende bedrijven:					
252	1	- zonder fenolharsen	4.1	3.1	3.2	3.2	4.1
252	2	- met fenolharsen	4.2	3.1	3.2	4.1	4.2
252	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	3.1	2	3.1	2	3.1
26	-						
26	-	VERVAARDIGING VAN GLAS. AARDEWERK. CEMENT-. KALK- EN GIPSPRODUCTEN					
261	0	Glasfabrieken:					
261	1	- glas en glasprodukten. p.c. < 5.000 t/j	2	2	3.2	2	3.2
261	2	- glas en glasprodukten. p.c. >= 5.000 t/j	2	3.2	4.2 C Z	3.1	4.2
261	3	- glaswol en glasvezels. p.c. < 5.000 t/j	4.2	3.2	3.2	2	4.2
261	4	- glaswol en glasvezels. p.c. >= 5.000 t/j	5.1	4.1	4.2 C Z	3.1	5.1
2615		Glasbewerkingsbedrijven	1	2	3.1	1	3.1
262. 263	0	Aardewerkfabrieken:					

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
262. 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	1	1	2	1	2
262. 263	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	2	3.1	3.2	2	3.2
264	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	2	4.1	4.1	2	4.1
264	B	Dakpannenfabrieken	3.1	4.1	4.1	3.2	4.1
2651	0	Cementfabrieken:					
2651	1	- p.c. < 100.000 t/j	1	4.2	5.1 C	2	5.1
2651	2	- p.c. >= 100.000 t/j	2	5.1	5.3 C Z	3.1	5.3
2652	0	Kalkfabrieken:					
2652	1	- p.c. < 100.000 t/j	2	4.1	4.1	2	4.1
2652	2	- p.c. >= 100.000 t/j	3.1	5.1	4.2 Z	3.1	5.1
2653	0	Gipsfabrieken:					
2653	1	- p.c. < 100.000 t/j	2	4.1	4.1	2	4.1
2653	2	- p.c. >= 100.000 t/j	3.1	5.1	4.2 Z	3.1	5.1
2661.1	0	Betonwarenfabrieken:					
2661.1	1	- zonder persen. triltafels en bekistingtrille	1	3.2	4.1	2	4.1
2661.1	2	- met persen. triltafels of bekistingtrillers. p.c. < 100 t/d	1	3.2	4.2	2	4.2
2661.1	3	- met persen. triltafels of bekistingtrillers. p.c. >= 100 t/d	2	4.1	5.2 Z	2	5.2
2661.2	0	Kalkzandsteenfabrieken:					
2661.2	1	- p.c. < 100.000 t/j	1	3.1	3.2	2	3.2
2661.2	2	- p.c. >= 100.000 t/j	2	4.1	4.2 Z	2	4.2
2662		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	3.1	3.1	3.2	2	3.2
2663. 2664	0	Betonmortelcentrales:					
2663. 2664	1	- p.c. < 100 t/u	1	3.1	3.2	3.2	3.2
2663. 2664	2	- p.c. >= 100 t/u	2	4.1	4.2 Z	3.1	4.2
2665. 2666	0	Vervaardiging van produkten van beton. (vezel)cement en gips:					
2665. 2666	1	- p.c. < 100 t/d	1	3.1	3.2	3.1	3.2
2665. 2666	2	- p.c. >= 100 t/d	2	4.1	4.2 Z	4.1	4.2
267	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:					

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
267	1	- zonder breken. zeven en drogen: p.o. > 2.000 m²	1	2	3.2	0	3.2
267	2	- zonder breken. zeven en drogen: p.o. <= 2.000 m²	1	2	3.1	0	3.1
267	3	- met breken. zeven of drogen. v.c. < 100.000 t/j	1	3.2	4.2	1	4.2
267	4	- met breken. zeven of drogen. v.c. >= 100.000 t/j	2	4.1	5.2 Z	1	5.2
2681		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	1	2	3.1	1	3.1
2682	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:					
2682	A1	- p.c. < 100 t/u	4.2	3.2	3.2	2	4.2
2682	A2	- p.c. >= 100 t/u	5.1	4.1	4.1 Z	3.1	5.1
2682	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):					
2682	B1	- steenwol. p.c. >= 5.000 t/j	3.2	4.1	4.2 C Z	2	4.2
2682	B2	- overige isolatiematerialen	4.1	3.2	3.2 C	3.1	4.1
2682	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	3.1	3.1	3.2	3.1	3.2
2682	D0	Asfaltcentrales: p.c.< 100 ton/uur	3.2	3.1	4.1	2	4.1
2682	D1	- asfaltcentrales. p.c. >= 100 ton/uur	4.1	3.2	4.2 Z	3.1	4.2
27	-						
27	-	VERVAARDIGING VAN METALEN					
271	0	Ruwijzer- en staalfabrieken:					
271	1	- p.c. < 1.000 t/j	5.2	5.1	5.2	4.1	5.2
271	2	- p.c. >= 1.000 t/j	6	5.3	6 C Z	4.2	6
272	0	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:					
272	1	- p.o. < 2.000 m2	2	2	5.1	2	5.1
272	2	- p.o. >= 2.000 m2	3.1	3.2	5.3 Z	3.1	5.3
273	0	Draadtrekkerijen. koudbandwalserijen en profielzetterijen:					
273	1	- p.o. < 2.000 m2	2	2	4.2	2	4.2
273	2	- p.o. >= 2.000 m2	3.1	3.1	5.2 Z	3.1	5.2
274	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:					
274	A1	- p.c. < 1.000 t/j	3.2	3.2	4.2	2	4.2
274	A2	- p.c. >= 1.000 t/j	4.1	4.2	5.2 Z	3.1	5.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
274	B0	Non-ferro-metaalwalsenrijen. -trekkerijen e.d.:					
274	B1	- p.o. < 2.000 m2	3.1	3.1	5.1	3.1	5.1
274	B2	- p.o. >= 2.000 m2	4.1	3.2	5.3 Z	3.2	5.3
2751. 2752	0	IJzer- en staalgietenrijen/ -smeltenrijen:					
2751. 2752	1	- p.c. < 4.000 t/j	3.2	3.1	4.2 C	2	4.2
2751. 2752	2	- p.c. >= 4.000 t/j	4.1	3.2	5.1 C Z	3.1	5.1
2753. 2754	0	Non-ferro-metaalgietenrijen/ -smeltenrijen:					
2753. 2754	1	- p.c. < 4.000 t/j	3.2	3.1	4.2 C	2	4.2
2753. 2754	2	- p.c. >= 4.000 t/j	4.1	3.2	5.1 C Z	3.1	5.1
28	-						
28	-	VERVAARD. VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)					
281	0	Constructiewerkplaatsen:					
281	1	- gesloten gebouw	2	2	3.2	2	3.2
281	1a	- gesloten gebouw. p.o. < 200 m2	2	2	3.1	1	3.1
281	2	- in open lucht. p.o. < 2.000 m2	2	3.1	4.1	2	4.1
281	3	- in open lucht. p.o. >= 2.000 m2	3.1	4.1	4.2 Z	2	4.2
2821	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:					
2821	1	- p.o. < 2.000 m2	2	3.1	4.2	2	4.2
2821	2	- p.o. >= 2.000 m2	3.1	3.2	5.1 Z	3.1	5.1
2822. 2830		Vervaardiging van verwarmingsketels. radiatoren en stoomketels	2	2	4.1	2	4.1
284	A	Stamp-. pers-. dieptrek- en forceerbedrijven	1	2	4.1	2	4.1
284	B	Smedenrijen. lasinrichtingen. bankwerkerijen e.d.	3.1	2	3.2	2	3.2
284	B1	Smedenrijen. lasinrichtingen. bankwerkerijen e.d.. p.o. < 200 m2	2	2	3.1	1	3.1
2851	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:					
2851	1	- algemeen	3.1	3.1	3.2	3.1	3.2
2851	10	- stralen	2	4.1	4.1	2	4.1
2851	11	- metaalharden	2	3.1	3.2	3.1	3.2
2851	12	- lakspuiten en moffelen	3.2	2	3.2	3.1	3.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
2851	2	- scoperen (opspuiten van zink)	3.1	3.1	3.2	2	3.2
2851	3	- thermisch verzinken	3.2	3.1	3.2	3.1	3.2
2851	4	- thermisch vertinnen	3.2	3.1	3.2	3.1	3.2
2851	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen. polijsten)	2	3.1	3.2	2	3.2
2851	6	- anodiseren. eloxeren	3.1	1	3.2	2	3.2
2851	7	- chemische oppervlaktebehandeling	3.1	1	3.2	2	3.2
2851	8	- emailleren	3.2	3.1	3.2	3.1	3.2
2851	9	- galvaniseren (vernikkelen. verchromen. verzinken. verkoperen ed)	2	2	3.2	3.1	3.2
2852	1	Overige metaalbewerkende industrie	1	2	3.2	2	3.2
2852	2	Overige metaalbewerkende industrie. in pandig. p.o. <200m2	1	2	3.1	1	3.1
287	A0	Grofsmederijen. anker- en kettingfabrieken:					
287	A1	- p.o. < 2.000 m2	2	3.1	4.1	2	4.1
287	A2	- p.o. >= 2.000 m2	3.1	3.2	5.1	Z 2	5.1
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	2	2	3.2	2	3.2
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; in pandig. p.o. <200 m2	2	2	3.1	1	3.1
29	-						
29	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN					
29	0	Machine- en apparatenfabrieken:					
29	1	- p.o. < 2.000 m2	2	2	3.2	2	3.2
29	2	- p.o. >= 2.000 m2	3.1	2	4.1	2	4.1
29	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	3.1	2	4.2	Z 2	4.2
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS					
30	-						
30	A	Kantoomachines- en computerfabrieken	2	1	2	1	2
31	-						
31	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES. APPARATEN EN BENODIGDH.					
311		Elektromotoren- en generatorenfabrieken	4.1	2	2	3.1	4.1
312		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	4.1	1	2	3.1	4.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
313		Elektrische draad- en kabelfabrieken	3.2	1	4.1	3.2	4.1
314		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	3.2	2	3.2	3.1	3.2
315		Lampenfabrieken	4.1	2	2	4.2	4.2
316		Elektrotechnische industrie n.e.g.	2	1	2	1	2
3162		Koolelektrodenfabrieken	6	4.2	5.3 C Z	4.1	6
32	-						
32	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-. VIDEO-. TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDH.					
321 t/m 323		Vervaardiging van audio-. video- en telecom-apparatuur e.d.	2	0	3.1	2	3.1
3210		Fabrieken voor gedrukte bedrading	3.1	1	3.1	2	3.1
33	-						
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN					
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	2	0	2	0	2
34	-						
34		VERVAARDIGING VAN AUTO'S. AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS					
341	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven					
341	1	- p.o. < 10.000 m2	3.2	1	4.1 C	2	4.1
341	2	- p.o. >= 10.000 m2	4.1	2	4.2 Z	3.1	4.2
3420.1		Carrosseriefabrieken	3.2	1	4.1	2	4.1
3420.2		Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	2	1	4.1	2	4.1
343		Auto-onderdelenfabrieken	2	1	3.2	2	3.2
35	-						
35	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S. AANHANGWAGENS)					
351	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:					
351	1	- houten schepen	2	2	3.1	1	3.1
351	2	- kunststof schepen	3.2	3.1	3.2	3.1	3.2
351	3	- metalen schepen < 25 m	3.1	3.2	4.1	2	4.1
351	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	3.2	3.2	5.1 C Z	3.1	5.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
3511		Scheepssloperijen	3.2	4.1	5.2	3.2	5.2
352	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:					
352	1	- algemeen	3.1	2	3.2	2	3.2
352	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	3.1	2	4.2 Z	2	4.2
353	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:					
353	1	- zonder proefdraaien motoren	3.1	2	4.1	2	4.1
353	2	- met proefdraaien motoren	3.2	2	5.3 Z	3.2	5.3
354		Rijwiel- en motorrijwiel fabrieken	2	1	3.2	2	3.2
355		Transportminindustrie n.e.g.	2	2	3.2	2	3.2
36	-						
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.					
361	1	Meubelfabrieken	3.1	3.1	3.2	2	3.2
361	2	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m2	0	1	1	0	1
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	2	1	1	1	2
363		Muziekinstrumentenfabrieken	2	1	2	1	2
364		Sportartikelenfabrieken	2	1	3.1	2	3.1
365		Speelgoedartikelenfabrieken	2	1	3.1	2	3.1
3661.1		Sociale werkvoorziening	0	2	2	0	2
3661.2		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	2	1	3.1	2	3.1
37	-						
37	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING					
371		Metaal- en autoschredders	2	3.2	5.1 Z	2	5.1
372	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:					
372	A1	- v.c. < 100.000 t/j	2	3.2	4.2	1	4.2
372	A2	- v.c. >= 100.000 t/j	2	4.1	5.2	1	5.2
372	B	Rubberregeneratiebedrijven	4.2	3.1	3.2	3.1	4.2
372	C	Afvalscheidingsinstallaties	4.1	4.1	4.2 C	3.1	4.2
40	-						

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
40	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM. AARDGAS. STOOM EN WARM WATER					
40	A0	Elektriciteitsproductiebedrijven (electrisch vermogen >= 50 MWe)					
40	A1	- kolengestookt (incl. meestook biomassa). thermisch vermogen > 75 MWth	3.2	5.2	5.2 C Z	4.1	5.2
40	A2	- oliegestookt. thermisch vermogen > 75 MWth	3.2	3.2	5.1 C Z	3.2	5.1
40	A3	- gasgestookt (incl. bijstook biomassa). thermisch vermogen > 75 MWth.in	3.2	3.2	5.1 C Z	3.2	5.1
40	A4	- kerncentrales met koeltorens	1	1	5.1 C	6	6
40	A5	- warmte-kracht-installaties (gas). thermisch vermogen > 75 MWth	2	2	5.1 C Z	3.2	5.1
40	B0	bio-energieinstallaties electrisch vermogen < 50 MWe:					
40	B1	- covergisting. verbranding en vergassing van mest. slib. GFT en reststromen voedingsindustrie	3.2	3.1	3.2	2	3.2
40	B2	- vergisting. verbranding en vergassing van overige biomassa	3.1	3.1	3.2	2	3.2
40	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven. met transformatorvermogen:					
40	C1	- < 10 MVA	0	0	2 C	1	2
40	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	3.1 C	2	3.1
40	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	3.2 C	3.1	3.2
40	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	4.2 C Z	3.1	4.2
40	C5	- >= 1000 MVA	0	0	5.1 C Z	3.1	5.1
40	D0	Gasdistributiebedrijven:					
40	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	4.2 C	3.2	4.2
40	D2	- gascompressorstations vermogen >= 100 MW	0	0	5.1 C	4.1	5.1
40	D3	- gas: reduceer-. compressor-. meet- en regelinst. Cat. A	0	0	1 C	1	10
40	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen). cat. B en C	0	0	2 C	1	2
40	D5	- gasontvang- en -verdeelsstations. cat. D	0	0	3.1 C	3.1	3.1
40	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties. gasgestookt:					
40	E1	- stadsverwarming	2	1	3.2 C	3.1	3.2
40	E2	- blokverwarming	1	0	2 C	1	2
40	F0	windmolens:					
40	F1	- wiekdiameter 20 m	0	0	3 C	2	3.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
40	F2	- wiekdiameter 30 m	0	0	4 C	3	4.1
40	F3	- wiekdiameter 50 m	0	0	4 C	3	4.2
41	-						
41	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER					
41	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:					
41	A1	- met chloorgas	3.1	0	3.1 C	5.3	5.3
41	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	1	0	3.1 C	2	3.1
41	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:					
41	B1	- < 1 MW	0	0	2 C	1	2
41	B2	- 1 - 15 MW	0	0	3.2 C	1	3.2
41	B3	- >= 15 MW	0	0	4.2 C	1	4.2
45	-						
45	-	BOUWNIJVERHEID					
45	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	1	2	3.2	1	3.2
45	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	1	2	3.1	1	3.1
45	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	1	2	3.1	1	3.1
45	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	1	2	1	2
50	-						
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S. MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS					
501. 502. 504		Handel in auto's en motorfietsen. reparatie- en servicebedrijven	1	0	2	1	2
502		Groothandel in vrachtauto's (incl. import)	1	1	3.2	1	3.2
5020.4	A	Autoplaatwerkerijen	1	2	3.2	1	3.2
5020.4	B	Autobeklederijen	0	0	1	1	1
5020.4	C	Autospuitinrichtingen	3.1	2	2	2	3.1
5020.5		Autowasserijen	1	0	2	0	2
503. 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	2	1	2
505	0	Benzineservisestations:					
505	1	- met LPG > 1000 m³/jr	2	0	2	4.1	4.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
505	2	- met LPG < 1000 m3/jr	2	0	2	3.1	3.1
505	3	- zonder LPG	2	0	2	1	2
51	-						
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING					
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	1	0	1
5121	0	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	2	2	3.1	2	3.1
5121	1	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	3.2	3.2	4.2 Z	3.1	4.2
5122		Grth in bloemen en planten	1	1	2	0	2
5123		Grth in levende dieren	3.1	1	3.2 C	0	3.2
5124		Grth in huiden, vellen en leder	3.1	0	2	0	3.1
5125. 5131		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	2	1	2	3.1	3.1
5132. 5133		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	1	0	2	3.1	3.1
5134		Grth in dranken	0	0	2	0	2
5135		Grth in tabaksprodukten	1	0	2	0	2
5136		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	1	1	2	0	2
5137		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	2	1	2	0	2
5138. 5139		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	1	1	2	1	2
514		Grth in overige consumentenartikelen	1	1	2	1	2
5148.7	0	Grth in vuurwerk en munitie:					
5148.7	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	1	0	2	1	2
5148.7	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	1	0	2	3.1	3.1
5148.7	3	- professioneel vuurwerk, netto expl. massa per bewaarplaats < 750 kg (en > 25 kg theatervuurwerk)	1	0	2	5.1	5.1
5148.7	4	- professioneel vuurwerk, netto expl. massa per bewaarplaats 750 kg tot 6 ton	1	0	2	5.3	5.3
5148.7	5	- munitie	0	0	2	2	2
5151.1	0	Grth in vaste brandstoffen:					
5151.1	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	1	3.1	3.1	2	3.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
5151.1	2	- kolenterminal. opslag opp. >= 2.000 m2	3.1	5.1	5.1	Z 3.2	5.1
5151.2	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:					
5151.2	1	- vloeistoffen. o.c. < 100.000 m3	3.1	0	3.1	4.1	4.1
5151.2	2	- vloeistoffen. o.c. >= 100.000 m3	3.2	0	3.1	5.1	5.1
5151.2	3	- tot vloeistof verdichte gassen	3.1	0	3.1	4.2	4.2
5151.3		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	3.2	0	2	3.1	3.2
5152.1	0	Grth in metaalertsen:					
5152.1	1	- opslag opp. < 2.000 m2	2	4.2	4.2	1	4.2
5152.1	2	- opslag opp. >= 2.000 m2	3.1	5.1	5.2	Z 1	5.2
5152.2 /3		Grth in metalen en -halfabrikaten	0	1	3.2	1	3.2
5153	0	Grth in hout en bouwmaterialen:					
5153	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	1	3.1	1	3.1
5153	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	1	2	1	2
5153.4	4	zand en grind:					
5153.4	5	- algemeen: b.o. > 200 m²	0	2	3.2	0	3.2
5153.4	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	1	2	0	2
5154	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:					
5154	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	3.1	1	3.1
5154	2	- algemeen: b.o. <= 2.000 m²	0	0	2	0	2
5155.1		Grth in chemische produkten	3.1	1	2	3.2	3.2
5155.2		Grth in kunstmeststoffen	2	2	2	2	2
5156		Grth in overige intermediaire goederen	1	1	2	1	2
5157	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m²	1	2	3.2	2	3.2
5157	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	1	1	3.1	1	3.1
5157.2/3	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m²	1	2	3.2	1	3.2
5157.2/3	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	1	1	3.1	1	3.1
5162	0	Grth in machines en apparaten:					
5162	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	1	3.2	1	3.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
5162	2	- overige	0	1	3.1	0	3.1
517		Overige grth (bedrijfsmeubels. emballage. vakbenodigdheden e.d.	0	0	2	0	2
52	-						
52	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN					
52	A	Detailhandel voor zover n.e.g.	0	0	1	0	1
5211/2.5246/9		Supermarkten. warenhuizen	0	0	1	1	1
5222. 5223		Detailhandel vlees. wild. gevogelte. met roken. koken. bakken	1	0	1	1	1
5224		Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel	1	1	1 C	1	1
5231. 5232		Apotheken en drogisterijen	0	0	0	1	1
5246/9		Bouwmarkten. tuincentra. hypermarkten	0	0	2	1	2
5249		Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt	0	0	1	1	1
5261		Postorderbedrijven	0	0	3.1	0	3.1
527		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	1	1	1
55	-						
55	-	LOGIES-. MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING					
5511. 5512		Hotels en pensions met keuken. conferentie-oorden en congrescentra	1	0	1	1	1
552		Kampeerterreinen. vakantiecentra. e.d. (met keuken)	2	0	3.1 C	2	3.1
553		Restaurants. cafetaria's. snackbars. ijssalons met eigen ijsbereiding. viskramen e.d.	1	0	1 C	1	1
554	1	Café's. bars	0	0	1 C	1	1
554	2	Discotheken. muziekcafé's	0	0	2 C	1	2
5551		Kantines	1	0	1 C	1	1
5552		Cateringbedrijven	1	0	2 C	1	2
60	-						
60	-	VERVOER OVER LAND					
601	0	Spoorwegen:					
601	1	- stations	0	0	3.2 C	3.1	3.2
601	2	- rangeerterreinen. overslagstations (zonder rangeerheuvel)	2	2	4.2 C	4.2	4.2
6021.1		Bus-. tram- en metrostations en -remises	0	1	3.2 C	0	3.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
6022		Taxibedrijven	0	0	2 C	0	2
6023		Touringcarbedrijven	1	0	3.2 C	0	3.2
6024	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²	0	0	3.2 C	2	3.2
6024	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m²	0	0	3.1 C	2	3.1
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	2 C	1	2
61. 62	-						
61. 62	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT					
61. 62	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	1	0	1
63	-						
63	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER					
6311.1	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:					
6311.1	1	- containers	0	1	5.1 C	3.2	5.1
6311.1	2	- stukgoederen	0	2	4.2 C	3.2	4.2
6311.1	3	- ertsen, mineralen e.d.. opslagopp. >= 2.000 m²	3.1	5.2	5.3 C Z	3.1	5.3
6311.1	4	- granen of meelsoorten. v.c. >= 500 t/u	3.2	5.1	5.1 C Z	3.2	5.1
6311.1	5	- steenkool. opslagopp. >= 2.000 m²	3.1	5.2	5.2 C Z	3.2	5.2
6311.1	6	- olie. LPG. e.d.	4.2	0	3.2 C	5.3	5.3
6311.1	7	- tankercleaning	4.2	1	3.2 C	4.1	4.2
6311.2	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:					
6311.2	1	- containers	0	1	4.2	3.1	4.2
6311.2	10	- tankercleaning	4.2	1	3.2	4.1	4.2
6311.2	2	- stukgoederen	0	1	3.2	3.1	3.2
6311.2	3	- ertsen, mineralen. e.d.. opslagopp. < 2.000 m²	2	4.1	4.2	2	4.2
6311.2	4	- ertsen, mineralen. e.d.. opslagopp. >= 2.000 m²	3.1	5.1	5.2 Z	3.1	5.2
6311.2	5	- granen of meelsoorten. v.c. < 500 t/u	3.1	4.2	4.1	3.1	4.2
6311.2	6	- granen of meelsoorten. v.c. >= 500 t/u	3.2	5.1	4.2 Z	3.2	5.1
6311.2	7	- steenkool. opslagopp. < 2.000 m²	3.1	4.2	4.2	3.1	4.2
6311.2	8	- steenkool. opslagopp. >= 2.000 m²	3.1	5.1	5.1 Z	3.2	5.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
6311.2	9	- olie. LPG. e.d.	3.2	0	3.1	5.2	5.2
6312		Veem- en pakhuisbedrijven. koelhuizen	2	1	3.1 C	3.1	3.1
6321	1	Autoparkeerterreinen. parkeergarages	1	0	2 C	0	2
6321	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	1	0	3.2 C	2	3.2
6322. 6323		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	1	0	1
6323	A	Luchthavens	4.1	3.1	6 C	5.1	6
6323	B	Helikopterlandplaatsen	0	3.1	5.1	3.1	5.1
633		Reisorganisaties	0	0	1	0	1
634		Expediteurs. cargadoors (kantoren)	0	0	1	0	1
64	-						
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE					
641		Post- en koeriersdiensten	0	0	2 C	0	2
642	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	1 C	0	1
642	B0	zendinstallaties:					
642	B1	- LG en MG. zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	0	0	0 C	3.2	3.2
642	B2	- FM en TV	0	0	0 C	1	1
642	B3	- GSM en UMTS-steunzenders	0	0	0 C	1	1
65. 66. 67	-						
65. 66. 67	-	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN					
65. 66. 67	A	Banken. verzekeringsbedrijven. beurzen	0	0	1 C	0	1
70	-						
70	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED					
70	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	1	0	1
71	-						
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN. MACHINES. ANDERE ROERENDE GOEDEREN					
711		Personenautoverhuurbedrijven	1	0	2	1	2
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	1	0	3.1	1	3.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	1	0	3.1	1	3.1
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	1	1	2	1	2
72	-						
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE					
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	1	0	1
72	B	Switchhouses	0	0	2 C	0	2
73	-						
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK					
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	2	1	2	2	2
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	1	0	1
74	-						
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING					
74	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	1	0	1
747		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	3.1	1	2	2	3.1
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	1	0	2 C	1	2
7484.3		Veilingen voor landbouw- en visserijprodukten	3.1	2	4.1 C	3.1	4.1
7484.4		Veilingen voor huisraad. kunst e.d.	0	0	1	0	1
75	-						
75	-	OPENBAAR BESTUUR. OVERHEIDSDIENSTEN. SOCIALE VERZEKERINGEN					
75	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	1	0	1
7522		Defensie-inrichtingen	2	2	4.1 C	3.2	4.1
7525		Brandweerkazernes	0	0	3.1 C	0	3.1
80	-						
80	-	ONDERWIJS					
801. 802		Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	0	0	2	0	2
803. 804		Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	1	0	2	1	2
85	-						
85	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG					

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
8511		Ziekenhuizen	1	0	2 C	1	2
8512. 8513		Artsenpraktijken. klinieken en dagverblijven	0	0	1	0	1
8514. 8515		Consultatiebureaus	0	0	1	0	1
853	1	Verpleeghuizen	1	0	2 C	0	2
853	2	Kinderopvang	0	0	2	0	2
90	-						
90	-	MILIEUDIENSTVERLENING					
9001	A0	RWZI's en gierverwerkingsinricht.. met afdekking voorbezinktanks:					
9001	A1	- < 100.000 i.e.	4.1	1	3.2 C	1	4.1
9001	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.	4.2	1	4.1 C Z	1	4.2
9001	A3	- >= 300.000 i.e.	5.1	1	4.2 C Z	1	5.1
9001	B	Rioolgemalen	2	0	1 C	0	2
9002.1	A	Vuillophaal-. straatreinigingsbedrijven e.d.	3.1	2	3.1	1	3.1
9002.1	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	2	2	3.1	2	3.1
9002.1	C	Vuiloverslagstations	4.1	4.1	4.2	2	4.2
9002.2	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:					
9002.2	A1	- mestverwerking/korrelfabrieken	5.1	1	3.2 C	1	5.1
9002.2	A2	- kabelbranderijen	3.2	3.1	2	1	3.2
9002.2	A3	- verwerking radio-actief afval	0	1	4.1 C	6	6
9002.2	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	3.1	1	2	1	3.1
9002.2	A5	- oplosmiddelrugwinning	3.2	0	1	2	3.2
9002.2	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen. thermisch vermogen > 75 MW	4.2	4.1	4.2 C Z	3.1	4.2
9002.2	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	1	1	2	2	2
9002.2	B	Vuilstortplaatsen	4.2	4.1	4.2	1	4.2
9002.2	C0	Composteerbedrijven:					
9002.2	C1	- niet-belucht v.c. < 5.000 ton/jr	4.2	3.2	3.1	1	4.2
9002.2	C2	- niet-belucht v.c. 5.000 tot 20.000 ton/jr	5.2	4.2	3.2	2	5.2
9002.2	C3	- belucht v.c. < 20.000 ton/jr	3.2	3.2	3.2	1	3.2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
9002.2	C4	- belucht v.c. > 20.000 ton/jr	4.1	4.1	3.2	2	4.1
9002.2	C5	- GFT in gesloten gebouw	4.1	3.1	3.2	3.2	4.1
91	-						
91	-	DIVERSE ORGANISATIES					
9111		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	1	0	1
9131		Kerkgebouwen e.d.	0	0	2	0	2
9133.1	A	Buurt- en clubhuizen	0	0	2 C	0	2
9133.1	B	Hondendressuurterreinen	0	0	3.1	0	3.1
92	-						
92	-	CULTUUR. SPORT EN RECREATIE					
921. 922		Studio's (film. TV. radio. geluid)	0	0	2 C	1	2
9213		Bioscopen	0	0	2 C	0	2
9232		Theaters. schouwburgen. concertgebouwen. evenementenhallen	0	0	2 C	0	2
9233		Recreatiecentra. vaste kermis e.d.	2	1	4.2	1	4.2
9234		Muziek- en balletscholen	0	0	2	0	2
9234.1		Dansscholen	0	0	2 C	0	2
9251. 9252		Bibliotheken. musea. ateliers. e.d.	0	0	1	0	1
9253.1		Dierentuinen	3.2	1	3.1 C	0	3.2
9261.1	0	Zwembaden:					
9261.1	1	- overdekt	1	0	3.1 C	1	3.1
9261.1	2	- niet overdekt	2	0	4.1	1	4.1
9261.2	A	Sporthallen	0	0	3.1 C	0	3.1
9261.2	B	Bowlingcentra	0	0	2 C	0	2
9261.2	C	Overdekte kunstijsbanen	0	0	3.2 C	3.1	3.2
9261.2	D	Stadions en open-lucht-ijsbanen	0	0	4.2 C	3.1	4.2
9261.2	E	Maneges	3.1	2	2	0	3.1
9261.2	F	Tennisbanen (met verlichting)	0	0	3.1 C	0	3.1
9261.2	G	Veldsportcomplex (met verlichting)	0	0	3.1 C	0	3.1

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
9261.2	H	Golfbanen	0	0	1	0	1
9261.2	I	Kunstslibanen	0	0	2 C	3.1	3.1
9262	0	Schietinrichtingen:					
9262	1	- binnenbanen: geweer- en pistoolbanen	0	0	4.1 C	1	4.1
9262	10	- buitenbanen met voorzieningen: pistoolbanen	1	0	5.3	4.1	5.3
9262	11	- buitenbanen met voorzieningen: boogbanen	0	0	2	2	2
9262	2	- binnenbanen: boogbanen	0	0	1 C	1	1
9262	3	- vrije buitenbanen: kleiduiven	0	0	4.1	4.2	4.2
9262	4	- vrije buitenbanen: schietbomen	0	0	5.1	6	6
9262	5	- vrije buitenbanen: geweerbanen	1	0	6	6	6
9262	6	- vrije buitenbanen: pistoolbanen	1	0	6	6	6
9262	7	- vrije buitenbanen: boogbanen	0	0	1	4.1	4.1
9262	8	- buitenbanen met voorzieningen: schietbomen	1	0	4.2	5.1	5.1
9262	9	- buitenbanen met voorzieningen: geweerbanen	1	0	5.3	6	6
9262	B	Skelter- en kartbanen. < 8 uur/week in gebruik	3.1	2	5.1 C	2	5.1
9262	C	Skelter- en kartbanen. >=8 uur/week in gebruik	3.1	3.1	5.3 C Z	2	5.3
9262	D	Autocircuits. motorcrossterreinen e.d.. < 8 uur/week in gebruik	3.2	3.1	5.2	3.1	5.2
9262	E	Autocircuits. motorcrossterreinen e.d.. >=8 uur/week in gebruik	3.2	3.2	6 Z	3.1	6
9262	F	Sportscholen. gymnastiekzalen	0	0	2 C	0	2
9262	G	Jachthavens met diverse voorzieningen	1	1	3.1 C	2	3.1
9271		Casino's	1	0	2 C	0	2
9272.1		Amusementshallen	0	0	2 C	0	2
9272.2		Modelvliegtuig-velden	1	0	4.2	3.2	4.2
93	-						
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING					
9301.1	A	Wasserijen en strijkinrichtingen	2	0	3.1 C	2	3.1
9301.1	B	Tapijtreinigingsbedrijven	2	0	3.1	2	3.1
9301.2		Chemische wasserijen en ververijen	2	0	2	2	2

Bijlage Staat van Inrichtingen behorende bij bestemmingsplan Kenniskwartier Noord

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	2	0	2
9301.3	B	Wasserettes. wassalons	0	0	1	0	1
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	1	0	1
9303	0	Begrafenisondernemingen:					
9303	1	- uitvaartcentra	0	0	1	0	1
9303	2	- begraafplaatsen	0	0	1	0	1
9303	3	- crematoria	3.2	1	2	1	3.2
9304		Fitnesscentra. badhuizen en sauna-baden	1	0	2 C	0	2
9305	A	Dierenasiels en -pensions	2	0	3.2 C	0	3.2
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	1 C	0	1