Fred. Roeskestraat

27 juni 2013

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk1	**Inleiding**	**7**
1.1	Algemeen	7
1.2	Leeswijzer	8
Hoofdstuk2	**Plankader**	**11**
2.1	Ligging en begrenzing van het plangebied	11
2.2	Beschrijving van het plangebied	12
2.3	Geldend planologisch kader	13
Hoofdstuk3	**Beleidskader**	**15**
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Regionaal beleid	20
3.4	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk4	**Het ruimtelijk kader**	**31**
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	31
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	32
Hoofdstuk5	**MER Zuidas - de Flanken**	**37**
5.1	Algemeen	37
5.2	Zuidas Flanken: plangebied en beoogd programma	37
5.3	M.e.r.-plicht	39
5.4	M.e.r.-procedure	39
5.5	Inhoud MER	40
5.6	Doorwerking MER Zuidas Flanken in bestemmingsplan Fred. Roeskestraat	47
5.7	Conclusie	49
Hoofdstuk6	**Verkeer en parkeren**	**51**
6.1	Verkeersonderzoek Zuidas	51
6.2	Verkeersonderzoek Fred Roeskestraat	54
6.3	Parkeren	54
6.4	Openbaar vervoer	56
6.5	Langzaam verkeer	56
6.6	Conclusie	56
Hoofdstuk7	**Geluid**	**57**
7.1	Algemeen	57
7.2	Toetsingskader	57
7.3	Onderzoeken	61
7.4	Conclusie	65
Hoofdstuk8	**Luchtkwaliteit**	**67**
8.1	Algemeen	67
8.2	Toetsingskader	67
8.3	Onderzoeken en conclusie	70
Hoofdstuk9	**Externe veiligheid**	**71**

9.1	Algemeen	71
9.2	Toetsingskader	71
9.3	Verantwoording	73
9.4	Conclusie	75
Hoofdstuk10	**Bodem**	**77**
10.1	Toetsingskader	77
10.2	Resultaten onderzoeken	77
10.3	Conclusie	77
Hoofdstuk11	**Water**	**79**
11.1	Algemeen	79
11.2	Toetsingskader	79
11.3	Effect van de ontwikkelingen	83
Hoofdstuk12	**Natuur en Landschap**	**89**
12.1	Algemeen	89
12.2	Toetsingskader	89
12.3	Resultaten onderzoeken	90
12.4	Conclusies	91
Hoofdstuk13	**Hoogbouwaspecten**	**93**
13.1	Bezonning	93
13.2	Luchthavenindelingsbesluit (LIB)	95
Hoofdstuk14	**Cultuurhistorie en archeologie**	**97**
14.1	Algemeen	97
14.2	Toetsingskader	97
14.3	Resultaten onderzoeken	99
14.4	Conclusie	100
Hoofdstuk15	**Juridische planbeschrijving**	**103**
15.1	Algemeen	103
15.2	Planvorm	103
15.3	Milieuhinderlijke functies	103
15.4	Regels m.b.t. geluid	104
15.5	Artikelgewijze toelichting	106
Hoofdstuk16	**Economische uitvoerbaarheid**	**111**
Hoofdstuk17	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**113**
17.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	113
17.2	Participatie	115

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

De Zuidas ontwikkelt 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. Een van deze deelprojecten is het project Fred. Roeskestraat. Voor het project Fred. Roeskestraat is een Uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat (versie mei 2010) opgesteld waarover inspraak heeft plaatsgevonden. In november 2006 is het concept Uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat vrijgegeven voor inspraak. De inspraakperiode heeft niet geleid tot ingrijpende wijzigingen in het uitvoeringsbesluit. Eind 2008 werd het Uitvoeringsbesluit afgerond, maar in de besluitvorming aangehouden vanwege het mogelijke vertrek van de Rietveld Academie. Eind 2009 werd duidelijk dat de Rietveld Academie in het gebied zal blijven.Met het wegnemen van de onzekerheden omtrent de Rietveld Academie stelde Zuidas Amsterdam begin 2010 voor de besluitvorming van het uitvoeringsbesluit voort te zetten en opnieuw bestuurlijk aan te bieden. Het Uitvoeringsbesluit is uiteindelijk door de Gemeenteraad vastgesteld op 16 februari 2011. Het Uitvoeringsbesluit geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van het gebied Fred. Roeskestraat en vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

Tijdens de behandeling van het Uitvoeringsbesluit in de gemeenteraad is een motie vastgesteld waarin de raad het college opdraagt om flexibiliteit in het beoogde kantorenprogramma op te nemen zodat als de markt daarom vraagt het mogelijk is een hoger percentage woningen te realiseren. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de uitvoering van deze motie. Voor de British School- kavel (kavel III) en de voormalige ROC-kavel (kavel IV) is binnen het bestemmingsplan een flexibel programma opgenomen. Voor de betreffende kavels is een maximum gesteld aan het totaal programma, conform het Uitvoeringsbesluit, maar hierbinnen niet aan het woningbouwprogramma. Het realiseren van kantoren en voorzieningen blijft ook nog steeds mogelijk.

In verband met de beoogde ontwikkeling van Zuidas Amsterdam - de Flanken is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Met de Flanken wordt het deel van het gebied Zuidas bedoeld dat aan weerszijden van de A10 Ringweg Zuid ligt. Deze Flanken bestaan uit verschillende deelgebieden waaronder dit bestemmingsplangebied Fred. Roeskestraat. In het MER Zuidas - de Flanken worden de milieueffecten, onder andere op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en flora en fauna van de voorgenomen activiteit onderzocht en vergeleken met verschillende alternatieven. In het MER Zuidas - de Flanken wordt rekening gehouden met de cumulatieve effecten als gevolg van de gehele Zuidasontwikkeling. De procedure van deze milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) is gekoppeld aan het eerste te nemen ruimtelijke besluit voor één van de deelgebieden van de Flanken van de Zuidas: bestemmingsplan Kenniskwartier Noord West. Dit bestemmingsplan is inmiddels door de gemeenteraad vastgesteld (14 juli 2011) en onherroepelijk. Ook in voorliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met de bevindingen uit het MER.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet voor het gebied Fred. Roeskestraat deels in een actualisatie van de nu geldende bestemmingsplannen voor een aantal bestaande functies en deels in nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden. Op grond van dit bestemmingsplan kan een totaal nieuwbouwprogramma van 54.280 m² bruto vloeroppervlakte aan woningen, kantoren en voorzieningen (waaronder onderwijs) worden gerealiseerd.

Kenmerkend aan de Fred. Roeskestraat is dat er zich momenteel veel (internationale) onderwijsfuncties in het gebied bevinden. Een bijzondere educatieve en culturele functie in het gebied is de vestiging van de Rietveld Academie. De academie heeft (inter-)nationale bekendheid. De ambitie is om de academie ook voor Zuidas een belangrijke rol te laten blijven spelen. Dit kan onder andere door mogelijkheden aan te bieden voor uitbreiding. Ook is momenteel de British School in het deelgebied gevestigd.

Het plangebied onderscheidt zich verder van andere gebieden (in Zuidas) door de aanwezigheid van het Zuideramstelkanaal en de grote volwassen bomen. De bomen geven het gebied een groen karakter wat vooral geldt voor de oevers van het Zuideramstelkanaal. Het Zuideramstelkanaal maakt het mogelijk om per boot het waterstelsel van Amsterdam, waaronder de grachtengordel, te bereiken.

In het bestemmingsplan zijn de volgende bestaande functies opgenomen:

- Roomskatholieke begraafplaats Buitenveldert
- Olympic Plaza
- Forumgebouw
- Rietveld Academie
- British School
- Geert Groote School en Geert Groote College
- Tweede Openluchtschool

Het opnemen van de begraafplaats Buitenveldert in onderhavig bestemmingsplan is een uitbreiding ten opzichte van het plangebied zoals opgenomen in het Uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat. De begraafplaats wordt overeenkomstig de bestaande situatie opgenomen. Hiervoor is gekozen zodat ook voor dit deel van Zuidas een actueel bestemmingsplan geldt en aan de wettelijke verplichtingen hieromtrent wordt voldaan.

Hoewel het Uitvoeringsbesluit voorziet in ontwikkeling van de British School kavel is deze nog niet op korte termijn voorzien. Nieuwbouw van de British School is nog altijd gewenst maar er is nog geen locatie voorhanden en bouwplan ontwikkeld. Naar verwachting zal de British School nog enige jaren op de bestaande locatie zijn gevestigd. In onderhavig bestemmingsplan is de British School dan ook opgenomen.

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het Stadsdeel Zuid. Bij besluiten van de gemeenteraad van1997, 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.

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 (o.a.) afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

1.2 Leeswijzer

Het bestemmingsplan Fred. Roeskestraat bestaat uit de plankaart en de planregels en gaat vergezeld van een toelichting. Op de plankaart zijn de toekomstige bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling. De plankaart en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid en resultaten van uitgevoerde onderzoeken) en de onderbouwing bij de bestemmingsplanregeling.

In de hoofdstukken 2 Plankader en 3 Beleidskader wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In de hoofdstukken 6 Verkeer en parkeren tot en met 14 Cultuurhistorie en archeologie worden de achtergronden van de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dit laatste hoofdstuk worden zowel de uitkomsten weergegeven van het bestuurlijk overleg o.g.v. art. 3.1.1. 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. lid 1 onder e, Bro)

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

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 wordt globaal begrensd door:

- de zuidelijke oever van het Zuideramstelkanaal aan de noordzijde
- de westelijke en zuidelijke rand van de havenkom van het Zuideramstelkanaal en de oostgrens van de begraafplaats Buitenveldert aan de oostzijde
- het talud van de A10 en de op- en afrit S108 aan de zuidzijde
- de Amstelveenseweg aan de westzijde

De A10 en de op- en afrit S108 maken geen onderdeel uit van het plangebied.



Figuur 1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plangrens zoals deze op de bestemmingsplankaart is aangegeven.

Het plangebied is gelegen tussen stedelijke gebieden van uiteenlopende aard.

Ten noorden, aan de overkant van het Zuideramstelkanaal, ligt de Stadionbuurt, een gewaardeerd grotendeels particulier woongebied dat onderdeel uitmaakt van het Plan Berlage, gerealiseerd in de periode '20-'40 van de vorige eeuw. Plannen voor gemengde bebouwing op het Stadionplein zijn in voorbereiding. Het Olympisch Stadion en het terrein er omheen zijn belangrijke accommodaties voor (sportieve) evenementen op lokaal, landelijk en internationaal niveau.

Aan de oostzijde van het plangebied bevindt zich een deels monumentaal naoorlogs woongebied met daarin opgenomen het Spinoza Lyceum, een school voor middelbaar Daltononderwijs. Ten zuidoosten van de Fred. Roeskestraat bevindt zich het rechtbankgebied met de vestiging van jeugdzorginstelling Spirit, een gebied dat in het kader van de Zuidas op termijn geheel vernieuwd zal worden, met een nieuw rechtbankgebouw en toevoeging van woningbouw.

Aan de zuidzijde vormt de A10 met afrit een harde grens. De Amstelveenseweg verbindt het plangebied met het gebied ten zuiden van de A10, het Kenniskwartier met de vestigingen van VU Medisch Centrum en Vrije Universteit.

Voor de ontsluiting van het plangebied met openbaar vervoer is naast het station Zuid ook het metrostation Amstelveenseweg van belang. Samen met de onderwijsvoorzieningen aan de Fred. Roeskestraat ontstaat dan een belangrijk cluster van (internationale) educatieve voorzieningen.

Aan de westzijde ligt aan de overzijde van de Amstelveenseweg het naoorlogse Olympisch Kwartier Zuid, gekenmerkt door twee opvallende complexen van de hand van de gerenommeerde architect Aldo van Eijck: het voormalig Burgerweeshuis en het kantorencomplex Tripolis. Verder kent het gebiedverschillende kantoorachtige voorzieningen en, samen met het daarachter gelegen Park Schinkeleilanden, sportaccommodaties als de Sporthallen Zuid, het Frans Ottenstadion en voetbalvereniging Arsenal. Ook hier vinden vele sportevenementen plaats.

De Fred. Roeskestraat maakt, samen met het IJsbaanpad, onderdeel uit van een belangrijke oost-westverbinding voor langzaam verkeer, een nieuwe zuidelijke wandelweg. Met de haaks daarop staande fietsroute langs de museumspoorlijn is een recreatieve verbinding tot stand gebracht met het Amsterdamse Bos en in noordelijke richting naar het Vondelpark en de grachtengordel.

Zuidas is niet alleen een internationaal zakencentrum, maar ook een fantastische woonomgeving met vele sport- en studiefaciliteiten en een directe verbinding vanuit de Fred Roeskestraat met de sportas. De Sportas loopt van het Olympisch Stadion tot aan de hockeyvelden in het Amsterdamse Bos en zal ontwikkeld worden tot een topsportlocatie voor verschillende sporten zoals roeien, hockey, atletiek en tennis. Het gebied moet een open, uitnodigende en veilige uitstraling krijgen. Binnen het gebied is er ook ruimte voor aan sport gerelateerde bedrijvigheid.

2.2 Beschrijving van het plangebied

De Fred. Roeskestraat is waarschijnlijk het minst bekende deel van Zuidas, omdat het enigszins verscholen ligt tussen de Parnassusweg en de Amstelveenseweg. Het gebied wordt wel druk bezocht door schoolkinderen, studenten van de Rietveld Academie en bezoekers van de begraafplaats Buitenveldert en het Uitvaartcentrum Zuid. Ook ligt het gebied in de luwte van drukke verkeersstraten en wordt er nu niet gewoond. In de directe omgeving liggen belangrijke functies met stedelijke en zelfs landelijke betekenis zoals de Sporthallen Zuid, het Olympisch stadion, de Vrije Universiteit (met academisch ziekenhuis) en de rechtbank Parnas.

Kenmerkend aan de Fred. Roeskestraat is dat er zich momenteel veel onderwijsfuncties in het gebied bevinden: de Rietveld Academie, de Geert Grooteschool/college, de Openluchtschool en de British School. De Rietveld Academie is een bijzondere educatieve en culturele functie in het gebied. De academie heeft (inter-)nationale bekendheid. De ambitie is om de academie ook voor Zuidas een belangrijke rol te blijven laten spelen. Dit kan onder andere door mogelijkheden aan te bieden voor uitbreiding. De British School zal op termijn verhuizen naar een definitieve locatie.

In het zuidelijke deel van het bestemmingsplangebied is de Rooms Katholieke begraafplaats

Buitenveldert gesitueerd. Deze begraafplaats is circa 5 hectare groot. De bezoekerstoegang ligt aan de noordzijde van de begraafplaats. Deze toegang wordt geflankeerd door bebouwing van één laag hoog waarin zich het kantoor, de kapel en het bedrijfsgebouw van de begraafplaats bevinden.

Op de hoek Amstelveenseweg en de Fred. Roeskestraat markeren twee kantoorgebouwen de entree van het gebied aan de westkant. Het betreft het Forumgebouw en Olympic Plaza.

Ten zuiden van de Fred. Roeskestraat is nu een groot parkeerterrein gelegen.. De A10 wordt in de nabije toekomst ondergronds gebracht (het Zuidas Dok) waarbij ruimte zal vrijkomen voor met name een substantiële uitbreiding van het station Zuid. Door het ondergronds brengen van de snelweg zal ook de door het wegverkeer veroorzaakte geluidhinder ter plaatse van het Dok aanzienlijk afnemen.

Het plangebied onderscheidt zich verder van andere gebieden (in Zuidas) door de aanwezigheid van het Zuideramstelkanaal en de grote volwassen bomen. De bomen geven het gebied een groen karakter wat vooral geldt voor de oevers van het Zuideramstelkanaal. Het Zuideramstelkanaal maakt het mogelijk om per boot het waterstelsel van Amsterdam, waaronder de grachtengordel, te bereiken.

2.3 Geldend planologisch kader

Het geldende planologisch kader wordt gevormd door meerdere bestemmingsplannen:

- bestemmingsplan Kop Fred. Roeskestraat (31/3/1999 vastgesteld)
- bestemmingsplan Scholenstrook Fred. Roeskestraat (15/12/1998 vastgesteld)
- bestemmingsplan Zuidstrook (23/10/1991 vastgesteld)
- bestemmingsplan Prinses Irenestraat (zeer beperkt deel van het plangebied)
- bestemmingsplan Zuideramstelkanaal Uitbreidingsplan in hoofdzaak (beperkt deel aan de oostzijde van het plangebied)

Deze bestemmingsplannen voorzien niet in de beoogde ontwikkelingen. Hiernaast schrijft de Wet ruimtelijke ordening voor dat bestemmingsplannen elke 10 jaar moeten worden geactualiseerd. Er wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken en te voorzien in een geactualiseerd juridisch planologisch kader. Het nieuwe bestemmingsplan zal deels conserverend van aard zijn (m.b.t. de te handhaven fucties) en deels ontwikkelingsgericht.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 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 Snelwegomgeving.

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

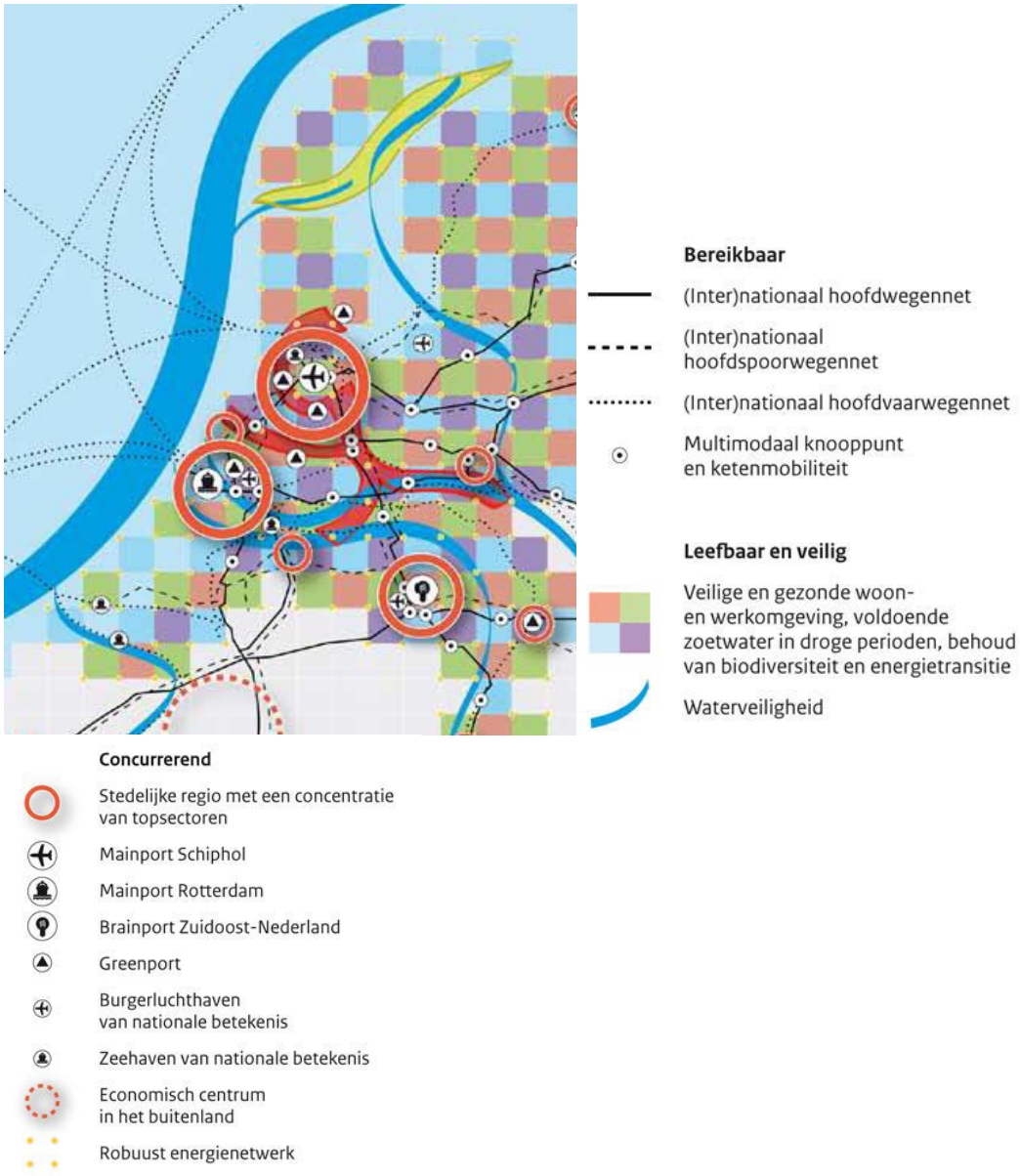
In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, 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:

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).

De topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar concentreren zich vooral in de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys. Daarbij gaat het om de haven van Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost-Nederland, de Greenports Venlo, Westland-Oostland, Aalsmeer, Noord-Holland Noord, Boskoop en Bollenstreek, Energyport in Groningen, Food Valley in Wageningen, Health Valley in Nijmegen, Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, Utrecht Science Park en de nanotechnologie in Twente en Delft. Deze stedelijke regio's beschouwt het Rijk van nationale betekenis en hiermee gaat het Rijk samen met decentrale overheden aan de slag. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

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.

3.1.2 Amvb Ruimte

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

In 2012 is het besluit aangevuld met onder meer de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening en de ecologische hoofdstructuur (EHS).

3.1.3 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) beschrijft het kabinet het te voeren milieubeleid. 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 betrekt de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040, Kwaliteit door veelzijdigheid

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

In de structuurvisie worden de (ruimtelijke) ontwikkelingen en de voornaamste keuzes, die de Provincie Noord-Holland moet maken, omschreven. Ook wordt geschetst hoe de Provincie er in 2040 uitziet en op welke wijze de Provincie met deze structuurvisie bij zal dragen aan het realiseren van dit toekomstbeeld.

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. Door voorzichtig om te gaan met uitleg buiten bestaande kernen wordt ingespeeld op de veranderingen in de bevolkingsontwikkeling op langere termijn. Door in te zetten op het op eigen grondgebied opwekken van duurzame energie draagt ze bij aan de CO2-reductie. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de Provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

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

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurgebieden 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 recreatieve en toeristische voorzieningen.

De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

In de structuurvisie is de bestemmingsplanlocatie opgenomen als metropolitaan stedelijk gebied en vastgestelde kantorenlocatie. Het ontwikkelen van een kantorenprogramma, zoals met dit bestemmingsplan o.a. mogelijk wordt gemaakt, draagt bij aan de provinciale doelstelling om voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten (waaronder kantoorlocaties) beschikbaar te stellen. Het belang van kantoren als fysieke werkplek in Noord-Holland neemt sterk toe. Daardoor wordt het belang van kantoorontwikkeling steeds prominenter voor de ruimtelijke inrichting. Het gaat daarbij niet alleen om de gebouwen zelf en de inpassing in de omgeving maar ook om de infrastructuur, inclusief parkeermogelijkheden. Ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is belangrijk, om verkeerscongestie te voorkomen.

Hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit en een goede inpassing in, en vervlechting van kantoren met het

stedelijke gebied is belangrijk omdat met name het zuiden van de provincie Noord-Holland veel internationale en internationaal georiënteerde kantoorbedrijven huisvest. De keuze van deze bedrijven voor vestiging in Amsterdam en omgeving of een andere internationale grootstedelijke regio zoals Londen, Parijs, Frankfurt, Brussel, Milaan, is deels afhankelijk van de kwaliteit van het vestigingsklimaat, en dus ook de kwaliteit van de kantooromgeving. Deze internationale bedrijven leveren veel werkgelegenheid en toegevoegde waarde op.

In bestaand bebouwd gebied is menging van kantoorfuncties met stedelijke functies als wonen, recreëren, winkelen en cultuur belangrijk om monofunctionele, geïsoleerde werkgebieden te voorkomen.

De specifieke bestemmingsplanlocatie past binnen de ruimtelijke inrichting zoals de provincie die voor ogen heeft met een goede inpassing in de omgeving, voldoende parkeergelegenheid en goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Door realisatie van het binnen het bestemmingsplan beoogde kantoren- woon- en voorzieningenprogramma wordt uitvoering gegeven aan het versterken van de internationale concurrentiepositie en functiemenging binnen bestaand bebouwd gebied.

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 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.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties

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

Tijdens de 6e Noordvleugelconferentie in 2007 is besloten dat de Noordvleugel 3,5 miljoen vierkante meter (waarvan 1,5 miljoen m² in Amsterdam) geplande kantoorruimte gaat schrappen in Amsterdam, Almere, Haarlemmermeer en omstreken. Dit is nodig omdat er in de regio op dit moment teveel kantoren gepland staan.

In vervolg hierop is op 23 juni 2011 de conferentie Plabeka gehouden om commitment te geven aan de Uitvoeringsstrategie 2010 – 2040 van het Plabeka. De uitvoeringsstrategie van Plabeka richt zich op het versterken van het internationale profiel, het creëren van evenwicht tussen vraag en aanbod naar werklocaties, het op elkaar afstemmen van kwaliteit en kwantiteit en de organisatie en rolverdeling van partijen bij de uitvoering.

Het doel van de uitvoeringstrategie is om 2.200 ha verouderde bedrijventerreinen te verbeteren via herstructurering, 1,5 miljoen m² aan bestaande kantoren te herontwikkelen voor meer duurzame kantoorconcepten en nog eens 1,5 miljoen m² aan incourante kantoorpanden aan de kantorenmarkt te onttrekken voor andere dan kantoorfuncties. In de Metropool Regio Amsterdam (MRA) zijn daarnaast afspraken gemaakt om in de periode tot 2040 van het planaanbod van nieuwe kantoren 1,9 miljoen m² te schrappen (40% van het totale planaanbod) en meer dan 500 ha aan nieuwe bedrijventerreinontwikkelingen (23% van het planaanbod) te bevriezen. De MRA geeft met deze afspraken als eerste regio invulling aan de oproep van het Rijk om gezamenlijk de leegstand van kantoren aan te pakken binnen van het Actieprogramma Aanpak Leegstand Kantoren.

Dit plan past binnen de regionale afspraken. In paragraaf 3.4.7 wordt nader ingegaan op het gemeentelijk beleid en de mogelijkheden van kantoorvestiging.

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 komende 10 jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

3.3.3 Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan

De Stadsregio Amsterdam heeft ook een beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer in de stadsregio Amsterdam: 'Regionaal Verkeer & Vervoerplan december 2007 (RVVP). Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. In hoofdstuk 6 wordt verder aangegeven op welke wijze dit plan invulling geeft aan het bovengenoemde beleid.

3.3.4 Regionale OV-Visie 2010-2030van de Stadsregio Amsterdam

De OV-Visie 2010-230 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam

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.

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 en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
    a. kennisstad (onderwijs en 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

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

In de Nota Locatiebeleid Amsterdam zijn parkeernormen opgenomen. Er is voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de

directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk. Daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen 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 een 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 paragraaf Parkeren 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 of verschillende plekken plaatsvinden.

Deze complexiteit maakt het vaak niet mogelijk op gebouwniveau of bestemmingsplanniveau 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 kantoorvloeroppervlakte. 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 in Amsterdam

Binnen het instrumentarium van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (en de Nota Hoogbouw in Amsterdam, vastgesteld door het college van B&W op 17 mei 2011) zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onderhavig bestemmingsplangebied ligt in een gebied (langs de ringweg A10/Ringlijn, met name rond de OV-knooppunten) waar hoogbouw wordt gestimuleerd.

Aan de hand van een hoogbouweffectrapportage (HER), waarin de effecten van het hoogbouwplan op het stedelijke landschap in beeld zijn gebracht, wordt beoogd de centrale stad te betrekken bij de

beoordeling of een hoogbouwplan verantwoord is. In bepaalde gevallen is het opstellen van een HER verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. Voor het nu voorliggende bestemmingsplangebied is een rapportage over landschappelijke effecten niet verplicht gesteld.

In onderhavig bestemmingsplan geldt in principe een maximum bouwhoogte van 30 meter (met hoogteaccenten tot maximaal 40 meter). In het kader van het Uitvoeringsbesluit en het voorliggend bestemmingsplan is wel onderzoek gedaan naar een aantal hoogbouwgerelateerde onderwerpen zoals bezonning, windhinder, straalpaden en het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). In hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving.

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 beidt 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 uitgiften 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 26.410m² 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 Woonvisie Amsterdam tot 2020, “Wonen in de Metropool”

In de op 30 oktober 2008 door B&W vastgestelde woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context bezien, 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, Betaalbare stad, Zorgzame Stad en Duurzamestad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

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.

3.4.9 Woonvisie 2011 - 2014 Stadsdeel Zuid

Op 30 juni 2012 heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid ingestemd met de "Woonvisie 2011-2014". 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.

3.4.10 Beleidsnotitie Short Stay

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

Het short stay beleid in het kort:

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

In het voorliggende bestemmingsplan is in alle bestemmingen 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.

3.4.11 Nota detailhandelsbeleid

Op 23 mei 2012 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.

De Zuidas wordt voor alle functies ontwikkeld tot een 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.

In dit bestemmingsplan wordt maar beperkt detailhandel in de plint van de nieuwbouw toegestaan.

3.4.12 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: succesvolen 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.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan de Visie.

3.4.13 UitvoeringsbesluitFred. Roeskestraat

De ontwikkelingsstrategie zoals verwoord in de Visie Zuidas 2009 wordt verder uitgewerkt in verschillende deelprojecten. Een van deze deelprojecten is het project Fred. Roeskestraat. Het Uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat (versie mei 2010 en vastgesteld door de gemeenteraad op 16 februari 2011) geeft de ambities weer voor de ontwikkeling van het gebied Fred. Roeskestraat en vormt de basis voor dit bestemmingsplan. Met dit bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan het Uitvoeringsbesluit. In het Uitvoeringsbesluit is omschreven welk programma er zal komen, wordt het stedenbouwkundig ontwerp gepresenteerd en worden aandachtspunten en randvoorwaarden gegeven voor verdere uitwerking.

Het doel is om het plangebied Fred. Roeskestraat op termijn te transformeren van een monofunctioneel gebied met voornamelijk scholen naar een gemengd gebied met wonen, kantoren, onderwijsfuncties en voorzieningen. Hierdoor sluit het gebied beter aan op Zuidas en Amsterdam Zuid. De huidige kavelstructuur met open tussenruimten is een belangrijk onderscheidende kwaliteit en moet behouden en versterkt worden. De tussenruimtes geven zicht op het Zuideramstelkanaal en maken routes mogelijk vanaf de Fred. Roeskestraat naar het water en via de brug naar Amsterdam Zuid.

Het is de ambitie om de kunst- en cultuurfunctie te behouden en uit te bouwen. De Rietveld Academie is in die zin een belangrijke functie in het gebied. Het uitbouwen kan plaatsvinden in de plinten van de nieuwe gebouwen en in de mogelijke paviljoens aan de zuidzijde.

De openbare ruimte krijgt een kwaliteitsimpuls door het versterken van de groenstructuur. Hierbij moeten doorgaande routes door het gebied duidelijk worden vormgegeven. De groenstructuur, die voornamelijk bestaat en zal bestaan uit bomen, is de 'groene basis' waarin de gebouwen opgenomen zijn.

In hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader wordt meer inhoudelijk op het programma en de stedenbouwkundige spelregels voor het bestemmingsplangebied Fred. Roeskestraat ingegaan. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitgangspunten zoals die zijn opgenomen met betrekking tot verkeer en parkeren.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

In dit hoofdstuk wordt de planologische en stedenbouwkundige visie die ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan beschreven. Bij de beschrijving van deze visie wordt uitgegaan een streefbeeld. Een bestemmingsplan geeft randvoorwaarden voor de ontwikkeling in die richting, maar kan de realisatie niet dwingend voorschrijven. Ook is het niet zo dat alle onderdelen van de visie altijd in directe zin vertaald zijn in de bestemmingsplanregeling.

De terreinen van de British School kavel (kavel III) en het voormalige ROC (kavel IV) worden bestemd voor woningen en voorzieningen. Het oorspronkelijk programma van circa 10.000 m² voor de twee scholen kan op deze wijze toenemen naar ongeveer 44.000 m² brutovloeroppervlakte.

Tijdens de behandeling van het Uitvoeringsbesluit in de gemeenteraad is een motie vastgesteld waarin de raad het college opdraagt om flexibiliteit in het beoogde kantorenprogramma op te nemen zodat als de markt daarom vraagt het mogelijk is een hoger percentage woningen te realiseren. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de uitvoering van deze motie. Voor de British School- kavel (kavel III) en de voormalige ROC-kavel (kavel IV) is binnen het bestemmingsplan een flexibel programma opgenomen. Voor de betreffende kavels is een maximum gesteld aan het totaal programma, conform het Uitvoeringsbesluit, maar hierbinnen niet aan het woningbouwprogramma. Het realiseren van voorzieningen (beide kavels) en kantoren (kavel British School) blijft ook nog steeds mogelijk.

Op de voormalige ROC kavel en British School kavel kunnen diverse woningtypen gerealiseerd worden. Het situeren van voordeuren direct aan een publiekstoegankelijk gebied levert een bijdrage aan een veilige woonomgeving. Om het woonprogramma te verrijken is menging met voorzieningen die ook 's avonds open zijn wenselijk. De entrees van de woningen moeten goed aansluiten op het maaiveld. Clustering van de juiste hoeveelheid woningen met een aantrekkelijke inrichting van de directe omgeving moet leiden tot een inspirerende woonomgeving.

De kavel van de Rietveldschool kan uitgebreid worden met studentenwoningen en atelierwoningen. Deze sluiten aan bij de creatieve sfeer van de academie. De Rietveld Academie heeft aangegeven uit te willen breiden met een bouwvolume van ongeveer 7.000 m² brutovloeroppervlakte. Hiervan zou ongeveer de helft studentenwoningen en de andere helft onderwijsvoorzieningen kunnen zijn. Het programma wordt in overleg met de Rietveld Academie nader bepaald. Studentenwoningen vallen onder de categorie goedkope woningen.

Aan de zuidzijde van de Fred. Roeskestraat is volgens het Uitvoeringsbesluit ruimte voor circa 3.600 m² brutovloeroppervlakte kleine kantoorunits en/of voorzieningen. Dit programma moet in de vorm van paviljoens gerealiseerd worden. Hieraan is circa 2.400 m² brutovloeroppervlakte kantorenprogramma toegevoegd (dit kantorenprogramma is in mindering gebracht op het programma van de British School en de ROC kavel) omdat vanuit de markt is aangegeven dat hier vraag naar bestaat. 1.200 m² brutovloeroppervlakte van de paviljoens betreft een uitbreiding van het kantoorprogramma van Olympic Plaza.

Door deze toevoegingen kan in totaal circa 54.000 m² brutovloeroppervlakte nieuw programma worden toegevoegd.

	m² BVO
Totaal huidig programma	60.800

Vermindering door sloop programma kavel III en IV	10.000
Toe te voegen programma	54.280
Totaal toekomstig (huidig-sloop + toegevoegd)	105.080

Figuur 2 Programma in m² brutovloeroppervlakte

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Thema's

Het groene kader als basis

De bestaande groenstructuur is de kernkwaliteit van het gebied door de aanwezigheid van veel volwassen bomen. Solitair staand en in groepen bieden zij het kader waarbinnen diverse gebouwen een plek vinden. Het uitgangspunt is om in essentie de groenstructuur te behouden en waar dat nodig is om het groene karakter te versterken. Uiteindelijk moet het beeld ontstaan van een deelgebied Fred. Roeskestraat met een lommerrijk karakter en chique uitstraling.

Diversiteit

De tweede kernkwaliteit "diversiteit" betekent het creëren van verschillende functies, met onder andere kantoren, scholen, woningen, begraafplaats, rechtbank etc. Het betekent ook dat er verschillende vormen van verkaveling zijn die passen in het aanwezige kavelpatroon. Het betreft half open bouwblokken, solitaire gebouwen en paviljoens. De architectuur moet toegesneden zijn op een rijke detaillering en duurzaam materiaalgebruik. Plinten moeten herkenbaar zijn vormgegeven ten opzichte van het hoofd bouwvolume.

Fijnmazigheid

Fijnmazigheid betekent het goed toegankelijk maken van het gebied voor de gebruiker en de passant. Het gebied tussen het Zuideramstelkanaal en de Fred. Roeskestraat heeft te weinig goede dwarsverbindingen in noord-zuidrichting. Er moeten meer goed toegankelijke doorsteken gemaakt worden, zodat de Fred. Roeskestraat en het Zuideramstelkanaal beter bereikbaar worden. Deze van groen voorziene doorgangen zijn ook van visuele betekenis, omdat hierdoor heldere zichtlijnen worden gecreëerd.

Functiemenging

De toename van de bebouwing moet gepaard gaan met functiemenging. Concreet betekent het dat van het totale nieuwbouwprogramma van 54.280 m² de verhouding tussen wonen en werkfuncties minimaal 40% uit wonen en maximaal 60% kantoren en voorzieningen moet bestaan. Door op de British School-kavel en voormalige ROC-kavel de flexibiliteit te geven om meer woningen te realiseren in plaats van het beoogde kantorenprogramma kan aan deze doelstelling worden bijgedragen. De doelstelling van de Visie Zuidas is om minimaal 25% wonen te realiseren. Ook hieraan wordt voldaan.

Verdichting

De huidige floor space index (FSI), waarmee de bebouwingsdichtheid wordt aangegeven, is in de noordelijke strook van de Fred. Roeskestraat ongeveer 1.4. Het betreft de uit te geven kavels, exclusief de openbare ruimte. Door de verdichting met het voorgenomen programma zal de dichtheidsfactor in het

totale plangebied oplopen tot gemiddeld FSI 2.4. Op de ontwikkelingskavels III en IV is een FSI van 4 uitgangspunt. Hierdoor wordt een inhaalslag gemaakt in met name de woonfunctie. Voor de woonfunctie wordt conform de Visie Zuidas een bruto verdiepingshoogte van 3,30 meter aangehouden. Deze verdiepingshoogte maakt uitwisselbaarheid van functies mogelijk en werkt kwaliteitsverhogend.

Versterken van de wandel- en fietsroutes

Het fietspad in de Fred. Roeskestraat is onderdeel van de lange recreatieve oost-west route tussen Amstel en Schinkel die door verschillende deelgebieden in Zuidas gaat, waaronder de Rai, Beatrixpark en Strawinsky (Prinses Irenestraat). Via het IJsbaanpad en de sluis over de Schinkel is Amsterdam West bereikbaar. De verwachting is dat met de verdere ontwikkeling van Zuidas de fietsroute in betekenis zal toenemen. Daarnaast heeft het fietspad een belangrijke functie in de ontsluiting van het plangebied. De opgave is om het fietspad op een zodanige manier uit te voeren (herinrichting) dat er een comfortabele, veilige en herkenbare route ontstaat voor fietsers.

Langs het Zuideramstelkanaal bevindt zich een zeer aangename wandelroute. Deze wandelroute kan in de toekomst een belangrijke schakel vormen tussen het Olympisch stadion en het centrumgebied van de Zuidas. Het pad wordt nu voornamelijk lokaal gebruikt.

Ook de verbinding over de brug tussen Jasonstraat en Fred. Roeskestraat wordt verbeterd, waardoor er een sterkere relatie ontstaat tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van het Zuideramstelkanaal.

Kwaliteitsimpuls Openbare ruimte

De openbare ruimte in de Fred. Roeskestraat heeft momenteel een voornamelijk functionele inrichting en uitstraling. De bestaande openbare ruimte behoeft een kwaliteitsimpuls om de openbare ruimte beter aan te sluiten op het kwaliteitsniveau van Zuidas.

4.2.2 Openbare ruimte

De openbare ruimte bestaat uit de volgende hoofdruimtes:

- de oeverzone van het Zuideramstelkanaal
- de groene doorgangen noord-zuid georiënteerd
- het straatprofiel van de Fred. Roeskestraat
- de semi parkstrook ten zuiden van de Fred. Roeskestraat

Oeverzone Zuideramstelkanaal

Karakteristiek voor de oever zijn de bestaande bomen langs het Zuideramstelkanaal. De bomen hebben een hoge visuele en fysieke kwaliteit en zoals gezegd, moeten deze zoveel mogelijk behouden blijven. Uitgangspunt is dat het uitzicht vanaf de Stadionkade wat betreft de bomen niet wezenlijk verandert. Slechts een beperkt aantal bomen in deze zone zal moeten wijken t.b.v. van de planontwikkeling of om andere (kwalitatief betere) bomen meer kansen te geven.

De wandelroute langs het Zuideramstelkanaal neemt aan betekenis toe. Voorgesteld wordt om het voetpad ten westen van de brug te verbreden en nieuwe bestrating aan te brengen. Verder wordt voorgesteld om enkele nieuwe verblijfsplekken langs het water in te richten. Gedacht wordt aan zitelementen in het gras.

Het pleintje ten zuiden van de brug wordt opnieuw ingericht en krijgt meer het karakter van een verblijfsplek. Het oostelijk deel van het voetpad zal zijn huidige ligging behouden, maar wordt opnieuw bestraat.

Groene doorgangen

Teneinde meer relatie tussen de Fred. Roeskestraat en het Zuideramstelkanaal te creëren, zijn tussen de verschillende kavels groene doorsteken of straatjes geprojecteerd. De tussenstraatjes hebben twee belangrijke functies. De eerste is het behouden van het groene karakter, zodat de noordelijke oever op een natuurlijke manier wordt verbonden met de voortuinen en de Fred. Roeskestraat. De tweede functie is het behouden van de visuele relatie tussen de oever en de straat. Op deze manier wordt de transparantie en het groene karakter van het gebied gehandhaafd. Deze straatjes zijn 13 meter breed en hebben een voetpad in het midden. De stroken tussen het voetpad en de bebouwing worden beplant met bijvoorbeeld kleine bomen en bodembedekkers.

Aan de oostkant van de Rietveld Academie wordt in het verlengde van de Jasonstraat en de bestaande brug een fiets/voetgangersstraatje aangelegd. Zo wordt ook de Stadionkade op een directe manier aan de Fred. Roeskestraat verbonden. Ook ten westen van de Geert Grooteschool/College is een doorgang geprojecteerd. Deze verbinding heeft een meer lokale functie. Hierdoor kan o.a. de fietsenstalling van het college beter worden ontsloten.

De doorsteek tussen de Rietveld Academie en het Forum-gebouw bevindt zich op eigen terrein. In overleg met de eigenaren zal moeten worden bekeken of deze doorsteek een wat meer openbaar karakter kan krijgen en hoe deze doorsteek vormgegeven kan worden.

Profiel Fred. Roeskestraat

De Fred. Roeskestraat krijgt het karakter van een ´parkway´, of laan, en vormt geen visuele onderbreking tussen de bebouwde strook aan de noordkant en de parkstrook aan de zuidkant van de straat.

Onder het voet- en fietspad aan de noordzijde en het voetpad aan de zuidzijde bevinden zich zones voor kabels en leidingen. In het project MENZring noord wordt gewerkt aan de juiste plaatsbepaling van de kabels en leidingen die in compacte vorm onder de grond komen te liggen. Er dient een goede afstemming te zijn met de plek waar de bomen staan. De bestaande essen in het profiel van de Fred. Roeskestraat hebben een slechte kwaliteit. De bomen dienen op termijn vervangen te worden door nieuwe exemplaren.

Parkstrook

De parkeerstrook ten zuiden van de straat zal een parkachtige uitstraling krijgen, al dan niet aangevuld met paviljoens. De inrichting ervan refereert door het onregelmatig grid van bomen, aan de voortuinen aan de noordkant van de straat. Ter plaatse van de Roomskatholieke Begraafplaats Buitenveldert kan tussen de bomen geparkeerd worden. Ook is er in de parkstrook ruimte voor speelplekken en kunstzinnige uitingen/follies. De Fred. Roeskestraat kan hiermee een belangrijke recreatieve rol voor de Zuidas gaan spelen. Ten oosten en ten westen van de gebouwen van de begraafplaats is een bosschage van essen te vinden. De bomen zijn van een goede kwaliteit.

De parkstrook ligt verhoogd ten opzichte van de rijweg, op het niveau van het trottoir aan de noordzijde. De zone is voor een groot deel verhard. Daar waar minder gebruik is, of minder bewegingen zijn, kan de verharding een meer open karakter krijgen. Dit principe zal in een volgende fase verder uitgewerkt worden. Voordeel hiervan is tevens dat het regenwater makkelijker in de ondergrond kan zakken.

Parkeren ten behoeve van de begraafplaats en uitvaartcentrum blijft mogelijk. Het is zeer goed voorstelbaar dat de paviljoens en de inrichting van de openbare ruimte zich zullen richten op de noordelijk gelegen kavels.

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

4.2.3 Spelregels ontwikkelingskavels

Voor de te ontwikkelen kavels zijn globale spelregels opgesteld. In de spelregels worden de belangrijkste eisen vastgelegd waar toekomstige bouwplannen aan moeten voldoen. In de vervolgfase worden bouwenveloppen opgesteld, waarin ook de aansluiting op het openbaar gebied en andere voorwaarden verder gespecificeerd worden.

De stedenbouwkundige structuur in de strook ten noorden van de Fred. Roeskestraat bestaat uit een reeks kavels van uiteenlopende afmetingen. De kavels zijn verankerd in de omliggende stedenbouwkundige structuur van Zuid en van de Zuidas. De gebouwen en/of gebouwonderdelen hebben een diverse architectuur.

Telkens is er sprake van een waterblok/strook aan de zijde van het Zuideramstelkanaal en straatblokken aan de zijde van de Fred. Roeskstraat. De gebouwen zijn gesitueerd rondom een (centrale) binnenruimte. Een goede referentie voor dit type verkaveling is de verkaveling op het terrein van de Rietveld Academie. Hier is het hoofdgebouw achter op de kavel gesitueerd. Het hoofdgebouw is door middel van een hof verbonden met de Fred. Roeskestraat. De gebouwen hebben aan de straatkant een royale voortuin waarin grotere bomen kunnen groeien. De voortuinen zijn op het zuiden georiënteerd waardoor de voortuinen een goede bezonning hebben.

De onderlinge samenhang in de noordstrook wordt gegarandeerd door de gedefinieerde rooilijnen en de hoogtevoorschriften.

Aan de zuidzijde van de straat is de inrichting voornamelijk parkachtig. Hier kunnen in het groen paviljoens worden gesitueerd.

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

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). In paragraaf 5.3 is nader ingegaan op de m.e.r.-plicht voor dit project. Inmiddels is ook een MER in voorbereiding in verband met de toekomstige realisatie van het Dok waarmee de A10 ondergronds wordt gebracht. Deze MER zal worden gekoppeld aan het bestemmingsplan en/of het tracébesluit die die ontwikkeling mogelijk maakt.

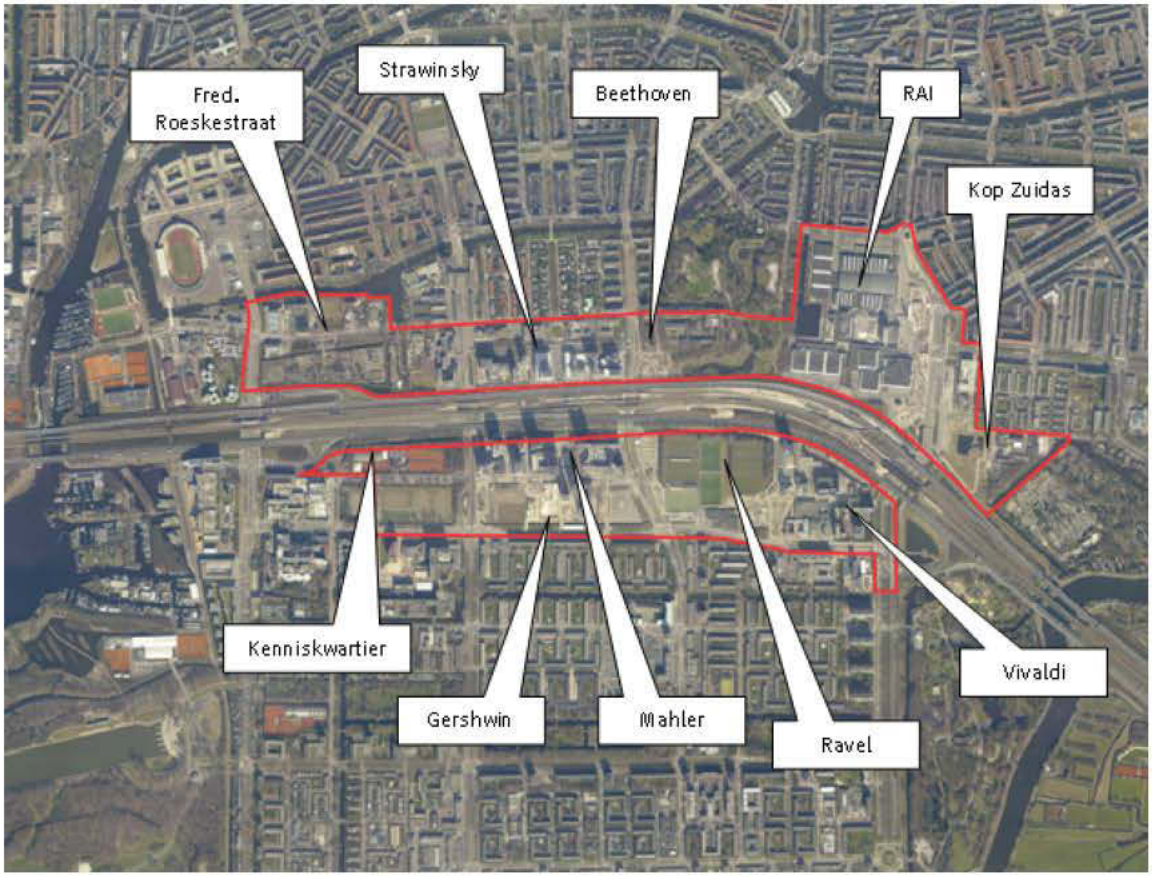
Het doel van een m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om ten behoeve van het ontwikkelen van plannen en het nemen van besluiten inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen 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 het wettelijk kader geschetst, en wordt ingegaan op de m.e.r.-plicht voor de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.4 wordt ingegaan op de voorgeschreven en doorlopen procedure. In de volgende twee paragrafen komt de milieueffectrapportage inhoudelijk aan bod, waarbij in paragraaf 5.5 de uitkomsten en conclusies van de uitgevoerde milieueffectrapportage worden behandeld, welke betrekking hebben op het gehele projectgebied van de Zuidas Flanken. In paragraaf 5.6 wordt meer expliciet ingegaan op de betekenis voor (de besluitvorming over) voorliggend bestemmingsplan. Tot slot wordt in paragraaf 5.7 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 heeft de Minister van Infrastructuur & Milieu, in de vorm van een ontwerp structuurvisie met een plan-MER, de concept voorkeursbeslissing over de aanpak van het ZuidasDok bekend gemaakt (maart 2012). Deze aanpak houdt onder meer in dat de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas ondergronds wordt gebracht. Voor deze plannen geldt dat de rol van het bevoegd gezag is weggelegd voor het Rijk. De plannen voor het Dok maken geen onderdeel uit van deze m.e.r.-procedure. Hier wordt een zelfstandige 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 (m²)	**Kantoren bvo m²**	**Voorzieningen bvo m²**	**Totaal m²**
MER	ca. 697.000 m²	ca. 635.000 m²	ca. 237.000 m²	ca. 1.569.000 m²

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

5.3 M.e.r.-plicht

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994). In de Wm is beschreven hoe een MER moet worden opgesteld en welke procedure moet worden gevolgd. Het Besluit m.e.r. 1994 bevat overzichten van activiteiten waarvoor een (plan-) m.e.r. verplicht is of waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of een m.e.r. moet worden doorlopen. (Plan-) m.e.r.-plichtige activiteiten zijn opgenomen in onderdeel C, m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten in onderdeel D. In de bijlagen worden ook drempelwaarden genoemd; pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden moet een m.e.r.(beoordeling) worden gemaakt.

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven zal ook de komende jaren in de Zuidas op grote schaal de bouw van woningen, kantoren en voorzieningen mogelijk worden gemaakt. De ruimtelijke besluiten die ten aanzien van de ontwikkeling van de Zuidas genomen moeten worden, maken een m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk, namelijk een 'activiteit, die betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 4.000 of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom' (Besluit m.e.r., bijlage C, activiteit 11.2).

Daarnaast geldt ook een m.e.r.-beoordelingsplicht voor de Flanken, vanwege:

- de uitvoering dan wel de wijziging of uitbreiding van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen met een oppervlakte van 100 hectare of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer (Besluit m.e.r., bijlage D, activiteit 11.2); en
- de aanleg van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen, die op zichzelf of gezamenlijk 250.000 bezoekers of meer per jaar aantrekken (Besluit m.e.r., bijlage D, activiteit 10.1).

Aangezien reeds een m.e.r.-plicht bestaat 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.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het bestemmingsplan Kenniskwartier Noord-West (inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad, 14 juli 2011).

5.4 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.

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.

ToetsingsadviesCommissie 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, luchtkwaliteitrapportage 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.

5.5 Inhoud MER

5.5.1 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.

5.5.2 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 een zevenpuntsschaal:

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

beoordelingsschaal

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 automobiliteit	-	-	-
	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	-
	Wegverkeerlawaai ruimtelijk niveau	---	---	---
	Wegverkeerslawaai Woningniveau	-	-	--
	Spoorweglawaai ruimtelijk niveau	-	-	-
	Spoorweglawaai 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 trefkans	-	-	-
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 (geluidsgevoelige objecten).

Het spoorweglawaai neemt ook toe, maar de score hiervoor is 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 een 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 optimaliseringmogelijkheden bij (de situering van) gebouwen om geluidhinder tegen te gaan:

- Het voorzien in een terugloop van de bebouwing, in de geluidschaduw van dichter bij 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 geluidafschermde 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 van woningen, 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 risocogebied
- 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 creëeren (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. 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 duurzaamheidplan 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 ruimteeen 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.

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

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.

5.5.3 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 wegennet 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.

5.6 Doorwerking MER Zuidas Flanken in bestemmingsplan Fred. Roeskestraat

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.

5.6.1 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 de aansluitingen van de Amstelveenseweg (S108) en Europaboulevard (S109) met de A10.

Het nemen van maatregelen in de zin van aanpassing van de betreffende kruispunten wordt noodzakelijk geacht ter voorkoming van de nadelinge milieueffecten als gevolg van de totale flankenontwikkeling. De keuzes die gemaakt moeten worden ter verbetering van de verkeersafwikkeling (zie paragraaf 5.5.3) 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.

5.6.2 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 Luchtkwaliteit wordt daarop nader ingegaan.

5.6.3 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 geluidsituatie 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. Het verkeer van de ontwikkeling van dit bestemmingsplan draagt voor een klein deel hieraan bij. In hoofdstuk Verbroken kruisverwijzing naar 'Geluid ' wordt hier nader op 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.

In hoofdstuk Geluid wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van de A10 op de nieuwe geluidgevoelige bebouwng en de mogelijke maatregelen. In algemene zin kan worden gesteld dat de Wet geluidhinder voldoende voorwaarden schept om waar nodig voorwaarden, voorschriften en beperkingen in bestemmingsplannen op te nemen.

5.6.4 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.

5.6.5 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.

5.6.6 Conclusie

De effecten van de ontwikkeling van dit bestemmingsplan zijn een klein onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas als geheel. De milieueffectrapportage leidt niet tot bijzondere aandachtspunten voor het bestemmingsplan Fred. Roeskestraat.

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.

5.7 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 Verkeersonderzoek Zuidas

6.1.1 Het onderzoek

Om zicht te houden op de ontwikkeling van de bereikbaarheid in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidas is in 2011 de Verkeersstudie Zuidas 2011 uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV). Uit deze Verkeersstudie volgde een pakket met maatregelen om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen, vastgelegd in het Actieplan weginfrastructuur 2011. Om een aantal redenen is deze verkeersstudie en het actieplan geactualiseerd. Ten eerste is sprake van een geactualiseerd strategisch verkeersmodel voor Amsterdam (Genmod). Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige model is dat niet langer wordt uitgaan van het doorgaan van de kilometerheffing. Het Verkeersmodel Zuidas, dat een verfijning is van het strategisch verkeersmodel, is als daarom geactualiseerd.

Een andere aanleiding om een de verkeersstudie te actualiseren volgt uit het aangepaste vastgoedprogrammering en een aangepaste fasering van de ontwikkeling van dit programma als gevolg van marktontwikkelingen.

Het doel van de verkeersstudie is het in beeld brengen van de effecten van verschillende toekomstige ontwikkelingen op de toekomstige bereikbaarheid van de Zuidas. Naast het verschaffen van inzicht in de effecten van de ontwikkelingen op de bereikbaarheid van Zuidas, brengt deze verkeersstudie maatregelen voor eventuele knelpunten in beeld.

Evenals de verkeersstudie van 2011 richt onderhavige verkeersstudie zich 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. In de verkeersstudie is een aantal knelpunten in de bereikbaarheid benoemd. 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.

Statisch verkeersmodel

In deze verkeersstudie is gebruik gemaakt van het statische Verkeersmodel Zuidas. De basis voor dit model ligt in het eerder genoemde strategische verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (GenMod). Dit verkeersmodel beschrijft de situatie in de avondspits. Een statisch verkeersmodel voorspelt de toekomstige verkeersbelasting op wegen. Het statische verkeersmodel geeft een inschatting van het antwoord op bovenstaande vraag op basis van onder andere het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en de capaciteit van wegen. Daarbij zijn de uitkomsten van de berekeningen bijgesteld op basis van feitelijke verkeerstellingen.

Het ruimtelijke programma zoals dat is voorzien in de 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 m²)	865.019	970.319	1.081.586	1.219.818	1.239.884
Kantoor (in m²)	727.961	820.061	909.208	1.073.878	1.129.103
Wonen (in m²)	93.602	134.992	306.662	430.812	731.937
Totaal (in m²)	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 het 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. Het overige deel van het programma is doorgeschoven naar na 2030. In deze studie is desondanks uitgegaan van een zeer optimistisch planningsscenario gegeven het huidige economische klimaat.

Kruispuntberekeningen

Kruispunten zijn in het licht van de bereikbaarheid van een gebied belangrijke punten. Op deze plekken komt het verkeer vanuit verschillende richtingen samen en moet het elkaar kruisen. Kruispunten zijn dan ook maatgevend als het gaat om de verkeersafwikkeling en zijn daarmee een belangrijke maat voor de bereikbaarheid. Als het verkeer op de kruispunten niet goed kan worden afgewikkeld, dan loopt het verkeerssysteem vast.

In het kader van het MER zijn daartoe eerder uitgebreide kruispuntberekeningen gedaan. In het kader van de actuele studie 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.

Uit de analyse volgen per kruispunt eventuele maatregelen die getroffen moeten worden om een aanvaardbare verkeersafwikkeling op dat kruispunt in de toekomst te blijven te garanderen. Om ook iets te kunnen zeggen over de termijn waarop eventuele maatregelen noodzakelijk zijn, zijn bij de berekeningen verschillende jaren in beeld gebracht . Het gaat hierbij om de jaren 2015, 2020 en 2023.

Dynamisch verkeersmodel

De getallen uit het statische Verkeersmodel Zuidas zijn ingebracht in een zogenaamd dynamisch verkeersmodel. Een dynamisch verkeersmodel laat individuele voertuigen zien, waar een statisch model enkel aantallen voertuigen kan tonen. De individuele voertuigen, maar ook fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer bewegen zich over het netwerk in dit model. 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 Dynamisch zijn de jaren 2012 en 2013 doorgerekend.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor een tweetal varianten. In de eerste variant worden de invloeden van de A10 op het onderliggend wegennet meegenomen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de toeritdoseerinstallatie die aan staat. In de tweede variant is er vanuit gegaan dat het verkeer richting de

A10 zonder vertraging de A10 op kan rijden. Deze variant is toegevoegd om te kunnen bepalen of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn als er op de A10 geen vertraging is.

Op 9 juli 2012 is de bestuursovereenkomst ZuidasDok getekend. Dit project voorziet in o.a. in verbetering van de doorstroming op de A10 Zuidas. De wijze waarop het onderliggend wegennet wordt aangesloten veranderd daarmee ook. Oplevering van het gehele project is voorzien omstreeks 2023. Deze ontwikkeling is nog niet meegenomen in het dynamisch model.

6.1.2 Resultaten

Statisch verkeersmodel

In de Zuidas wordt ruimtelijk programma toegevoegd. Daardoor is te verwachten dat het verkeer van en naar de Zuidas in zijn totaliteit zal toenemen. Dat blijkt ook uit het totaal aantal ritten dat van en naar de Zuidas gaat, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Het aantal ritten neemt 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 die ervoor zorgen dat mensen het openbaar vervoer prefereren boven de auto. Een voorbeeld daarvan zijn de reistijden van het openbaar vervoer op verschillende relaties met Zuidas zoals Schiphol en Utrecht. De reistijden nemen in de toekomst vrijwel allemaal af.

Kruispuntberekeningen

Op de volgende kruispunten ontstaan 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.

Problemen met de doorstroming houdt in dat er wachtrijen ontstaan bij de kruispunten die langer zijn dan de beschikbare ruimte in de opstelvakken. Voor de kruispunten zijn dus maatregelen nodig om te zorgen voor een acceptabele doorstroming. In het rapport staan de maatregelen, die overigens geen betrekking hebben op

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 plan van aanpak vastgesteld (Actieplan weginfrastructuur Zuidas 2011, zie bijlagen). Daarin staan

de maatregelen beschreven, waarbij per maatregel een situatieomschrijving van het knelpunt wordt weergegeven, alsmede de voorgestelde oplossing, een kostenraming voor de oplossing en een planning op hoofdlijnen.

Stand van zaken aanpassingen

Inmiddels is begonnen met de aanpak van de eerst optredende knelpunten. Ten behoeve van de aanpassingen aan het kruispunt Amstelveenseweg - De Boelelaan is inmiddels een vergunning verleend. Zodra deze in werking is getreden zullen de werkzaamheden worden uitgevoerd. Voor de op- en afritten naar de A10 vanaf de Amstelveenseweg worden momenteel de ontwerpen opgesteld.

Dynamisch verkeersmodel

In grote lijnen blijkt uit de resultaten dat de maatregelen zoals die zijn voorgesteld naar aanleiding van de kruispuntberekeningen effectief blijken. Hiervoor is gekeken naar de gemiddelde reistijd, wachtrijen en de spreiding in de gemiddelde reistijd.

Bovenstaande punten zijn indicatoren van de bereikbaarheid. Het laatste punt zegt daarbij ook iets over de betrouwbaarheid van de reistijd. Als er veel spreiding is in de gemiddelde reistijd is bij het vertrek niet goed een voorspelling te doen hoe lang er over dat traject gedaan wordt. Daarmee is de reistijd in dat geval onbetrouwbaar.

Uit de berekeningen blijkt dat de reistijden in de 2012 en 2023 op het onderliggend wegennet vergelijkbaar zijn.

6.1.3 Conclusie

Het wordt in de toekomst drukker op Zuidas. Het gebruik van alle vervoersmodaliteiten neemt toe. De verhouding tussen de vervoerwijzen blijft gelijk. De bereikbaarheid van Zuidas blijkt bij de huidige infrastructuur plaatselijk in de knel te komen. Om dit het hoofd te bieden is een maatregelpakket voorgesteld. De maatregelen concentreren zich op de kruispunten. Voor het plangebied Fred Roeskestraat zijn geen knelpunten voorzien

6.2 Verkeersonderzoek Fred Roeskestraat

De Fred. Roeskestraat. Voor het grootste deel een 30-km weg, wordt overeenkomstig het Uitvoeringsbesluit op termijn heringericht. Zowel het bestaande als het nieuwe profiel (overeenkomstig het Uitvoeringsbesluit) van de Fred. Roeskestraat passen in dit bestemmingsplan.

Met betrekking tot de verkeersafwikkeling binnen en direct grenzend aan het plangebied is onderzoek gedaan. (29 maart 2012, zie bijlage.) Conclusie van dit onderzoek is dat de uitvoering van het bestemmingsplan een goede verkeersdoorstroming niet in de weg staat.

6.3 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. Een strikt parkeerbeleid draagt bij aan het beperken van het aantal autoverplaatsingen. Onderzoek naar de parkeerdruk in de Zuidas (Zie bijlage) toont aan dat de parkeerdruk niet onaanvaardbaar groot is.

Voor wat betreft de parkeernormering gelden de uitgangspunten van Zuidas (Visie Zuidas, 2009) volgens

de vastgestelde Nota parkeernormen uit 2001. De uitgangspunten van de Zuidas voor parkeren gelden ook voor het plangebied Fred. Roeskestraat.

- Voor kantoren geldt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo
- Voor woningen geldt een norm van 1,25 parkeerplaats per woning van 125 m² (inclusief bezoekersparkeren). Dit komt overeen met 1 parkeerplaats per 100 m² bvo.
- Voor voorzieningen wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100 m² bvo, afhankelijk van de functie wordt dit per project verder uitgewerkt.

Voor het gebied Fred. Roeskestraat is een totale parkeerbalans opgesteld waarin zowel de bestaande als de nieuw te realiseren functies en de hiervoor omschreven parkeernormering is betrokken, zie hieronder. Deze komt nagenoeg overeen met het totaal aantal parkeerplaatsen uit het Uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat nl. een totaal van 840 parkeerplaatsen.

Functie	**Programma (m² bvo)**	**Parkeernorm (pp / m² bvo)**	**Aantal parkeerplaatsen**
Kantoor	48.010	1:125	384
Wonen	20.970	1:100	210
Voorzieningen	3.400	1:100	34
Onderwijsvoorzieningen	31.450	1:300 (maatwerk)	105
Begraafplaats	1.200	maatwerk	25
Uitvaartcentrum		maatwerk	50
Maximum aantal extra pp als op kavels III en IV wonen of voorzieningen i.p.v. kantoor wordt gerealiseerd			46
Totaal		**105.050**	**854**

Conform het Uitvoeringsbesluit is de gemiddelde woninggrootte in het gebied 100 m² bvo. Door een parkeernorm te hanteren per vierkante meter woning, en niet per woning, blijft het totaal aantal parkeerplaatsen voor het woningbouwprogramma gelijk.

Voor de onderwijsvoorzieningen is maatwerk toegepast. Dit maatwerk sluit aan bij de praktijksituatie. M.b.t. de overige voorzieningen is uitgegaan 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.

Het totaal aantal parkeerplaatsen dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt is overeenkomstig de totale parkeerbalans. Daarbij is tevens een maximum aantal parkeerplaatsen opgenomen voor het gehele plangebied.

In het Uitvoeringsbesluit is opgenomen dat nader onderzoek moet uitwijzen of en op welke wijze het mogelijk is om het parkeerareaal in de Zuidas gefaseerd met 20% te reduceren. Het parkeren in het projectgebied Fred. Roeskestraat wordt overeenkomstig het Uitvoeringsbesluit grotendeels in parkeergarages opgelost. Een aantal bestaande functies parkeren op maaiveld of op de openbare weg middels een vergunningenstelsel. De nieuwe parkeergarages dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd en worden ontsloten op de Fred. Roeskestraat. In de openbare ruimte wordt het aantal

parkeerplaatsen teruggebracht met van circa 221 naar circa 160 parkeerplaatsen.

6.4 Openbaar vervoer

Zoals ook in het Uitvoeringsbesluit staat aangegeven is het plangebied goed en gemakkelijk bereikbaar per openbaar vervoer. Station Zuid, waar (nacht)bus, tram, metro, trein en in de toekomst hogesnelheidslijn en de Noordzuidlijn bij elkaar komen, ligt op circa 800 meter afstand van het plangebied. Eveneens is het metrostation Amstelveenseweg nabij en hebben tramlijnen 16 en 24 en diverse bussen een halte op de Amstelveenseweg nabij het plangebied.

6.5 Langzaam verkeer

De verschillende functies in het plangebied Fred. Roeskestraat zijn goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers, zowel vanuit het centrum van Amsterdam als vanaf de nabijgelegen stations Zuid en Amstelveenseweg en de trambushalte op de Amstelveensweg.

Voetgangers kunnen het gebied gemakkelijk bereiken en verlaten. Er zijn met name aan de noordzijde van de Fred. Roeskestraat goede trottoirs en omdat de Fred. Roeskestraat een 30 km-weg is en doodlopend voor autoverkeer is de straat relatief autoluw.

Het vrijliggende fietspad langs de Fred. Roeskestraat (hoofdnet fiets) maakt onderdeel uit van de doorgaande route tussen de Amstelveenseweg en het Beatrixpark.

De uitgangspunten uit het Uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat zijn voor zover relevant vertaald naar de plankaart en planregels.

6.6 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

Eén 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 geluidgevoelige bebouwing.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (ontheffing op de geluidbelasting) worden verleend door 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 is, 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 geluidbronnen, 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 Swung - 1

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

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

Een andere wijziging als gevolg van Swung-1 is het aanpassen van de regeling geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden.

Het vervolg op Swung-1 zal Swung-2 zijn, die betrekking zal hebben op de geluidhinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen als ook industrielawaai.

7.2.3 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken' (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 dit bestemmingsplan worden geen inrichtingen mogelijk gemaakt die vallen onder het Inrichtingen en Vergunningenbesluit.

7.2.4 Wegverkeersgeluid

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

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

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

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.

Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan 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 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 aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen.

Type Geluidsgevoeliggebouw	**Voorkeurs grenswaarde [dB]**	**Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]**	
Woning	48	buitenstedelijk 53	binnenstedelijk 63
Onderwijsgebouwen	48	buitenstedelijk: 58	binnenstedelijk: 63
Ziekenhuizen en verpleeghuizen	48	63	
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen	48	53	

Bij deze tabel wordt het volgende aangetekend:

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

Onder ziekenhuizen worden algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals algemene verpleeghuizen gerekend;

Onder de bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen vallen verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven.

Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

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.

7.2.5 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.

Type Geluidsgevoeliggebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55	68
Onderwijsgebouwen	53	68
Ziekenhuizen en verpleeghuizen	53	68
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen	53	68

Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

7.2.6 Hogere waarden

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.

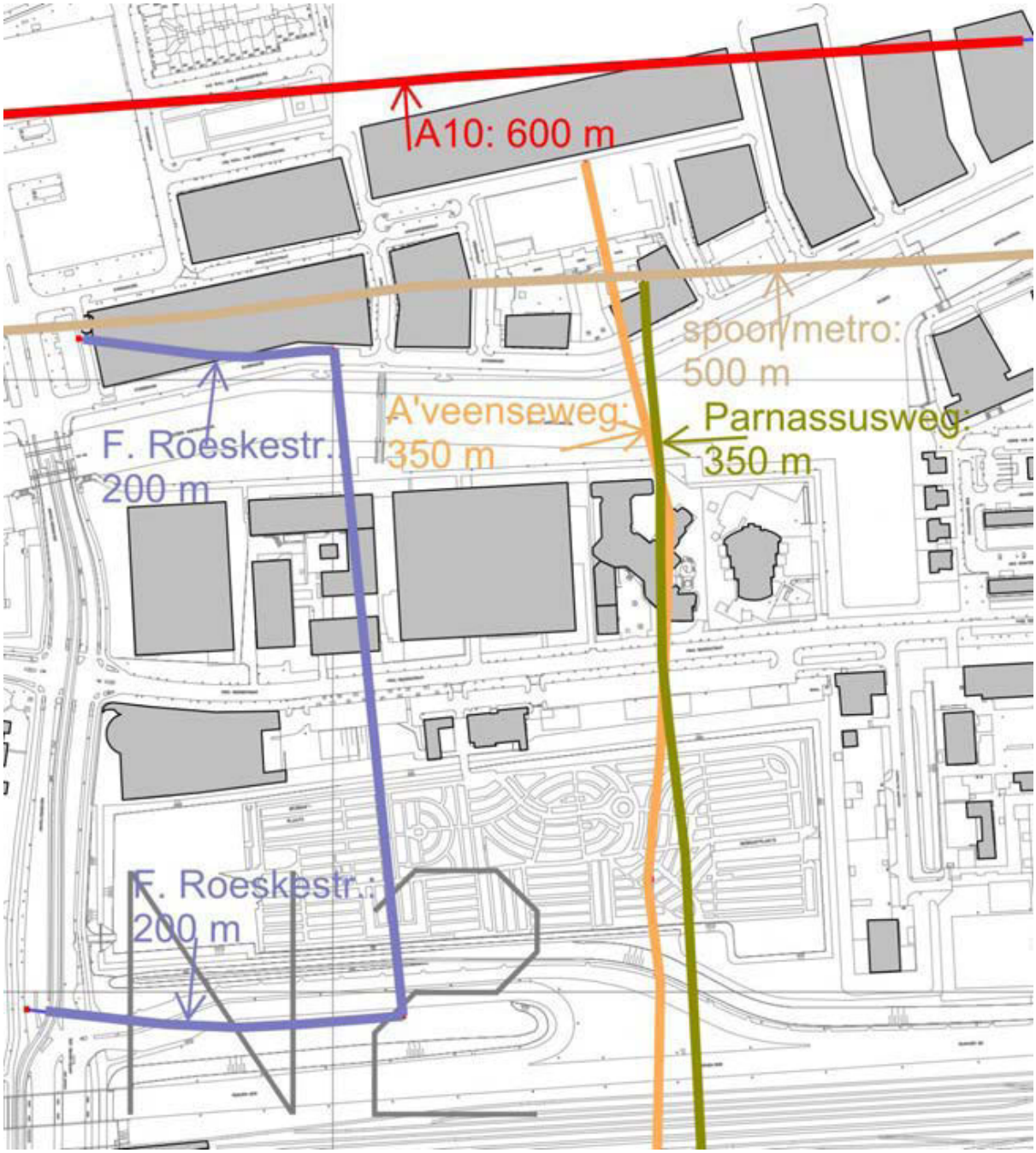
7.2.7 Cumulatie

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.

7.3 Onderzoeken

In relatie tot het bestemmingsplan Fred. Roeskestraat is akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting van de nabijgelegen (spoor)wegen op de nieuw te ontwikkelen geluidgevoelige bebouwing. Binnen het bestemmingsplan kunnen op de Rietveldkavel (kavel II); British School (kavel III) en ROC-kavel (kavel IV) geluidgevoelige objecten (wonen; onderwijsfuncties, gezondheidszorgfuncties) worden gerealiseerd. Tevens wordt een uitbreiding van het Geert Groote College mogelijk gemaakt.

De geplande geluidgevoelige bestemmingen worden door geluid belast afkomstig van de Amstelveenseweg (incl. tram), de Fred. Roeskestraat, de Rijksweg A10 en het spoorwegtraject Amsterdam RAI – Amsterdam Schiphol inclusief metrolijn.



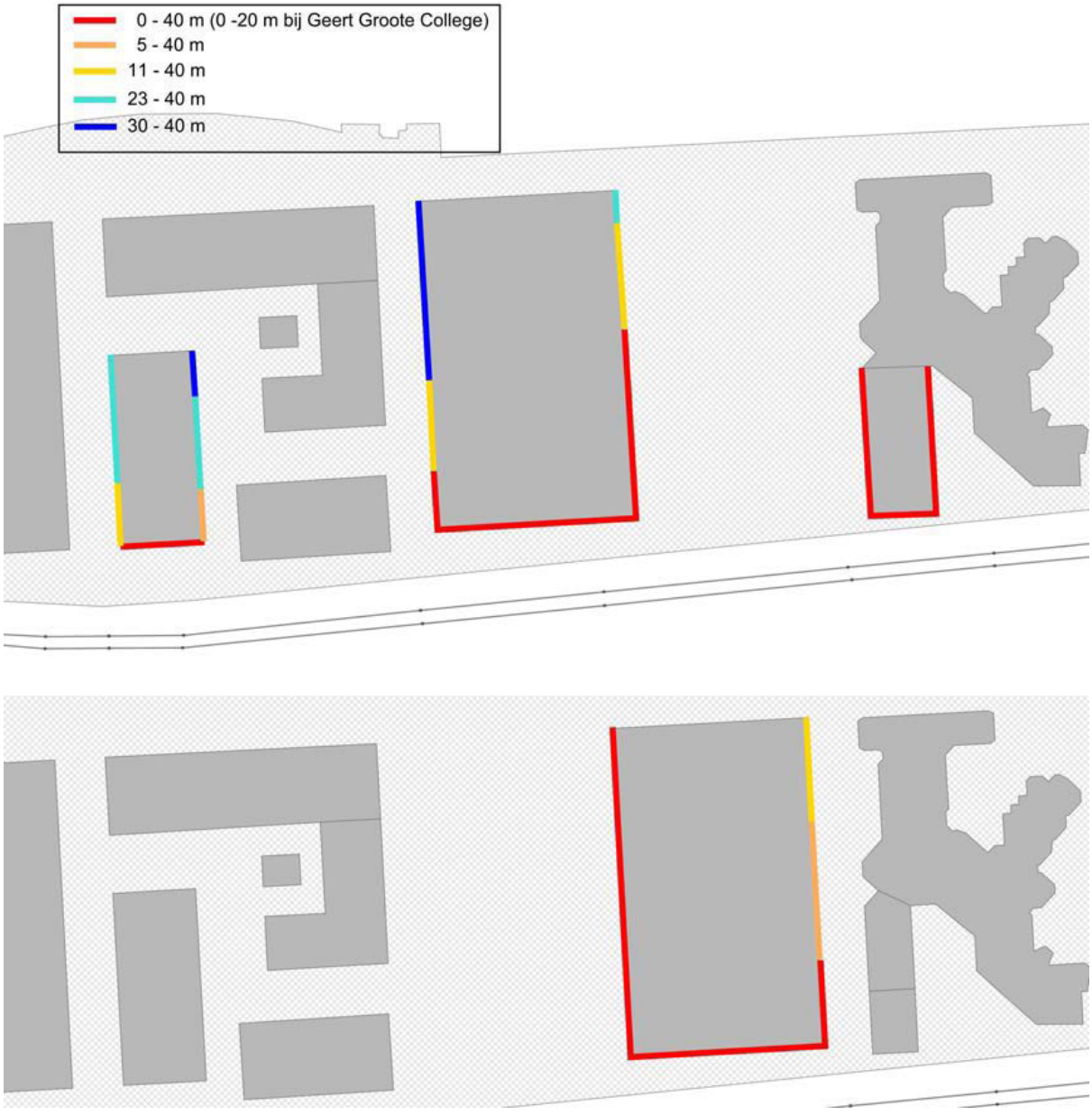
Grenzen geluidzones wegen (inclusief trams) en spoorweg (inclusief metrolijn)

Dove gevels en hogere waarden

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat als gevolg van de (spoor)wegen de voorkeursgrenswaarde en op een aantal gevels ook de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden. Voor die onderdelen van het plan waarbij de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeers- of spoorweglawaai boven de voorkeursgrenswaarde ligt, kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Indien de geluidbelasting echter ook de maximale ontheffingswaarde overschrijdt dient een dove gevel of gebouwgebonden geluidscherm te worden toegepast. Zie hieronder een globaal overzicht waar in het

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

bestemmingsplangebied dove gevels benodigd zijn.



Overzichten benodigde dove gevels vanwege geluid Rijksweg A10

In het akoestisch onderzoek zijn verschillende maatregelen aan zowel de bron, in het overdrachtsgebied als aan de ontvangzijde onderzocht op hun doelmatigheid. De conclusie is dat de maatregelen grote bezwaren met zich mee brengen. Het is dan ook realistisch om voor de geluidgevoelige functies een hogere waarde vast te stellen ten gevolge van wegverkeers- en spoorweglawaai. Daar waar de maximale ontheffingwaarde wordt overschreden dienen bij geluidgevoelige functies dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen te worden toegepast. Daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden maar niet de maximale ontheffingswaarde, dienen hogere waarden te worden vastgesteld. De paviljoens ten zuiden van de Fred. Roeskestraat bieden voor delen van de ontwikkelkavels ten noorden van de Fred. Roeskestraat een geluidafscherming waardoor (na realisatie van de paviljoens) de eerste 2 lagen niet

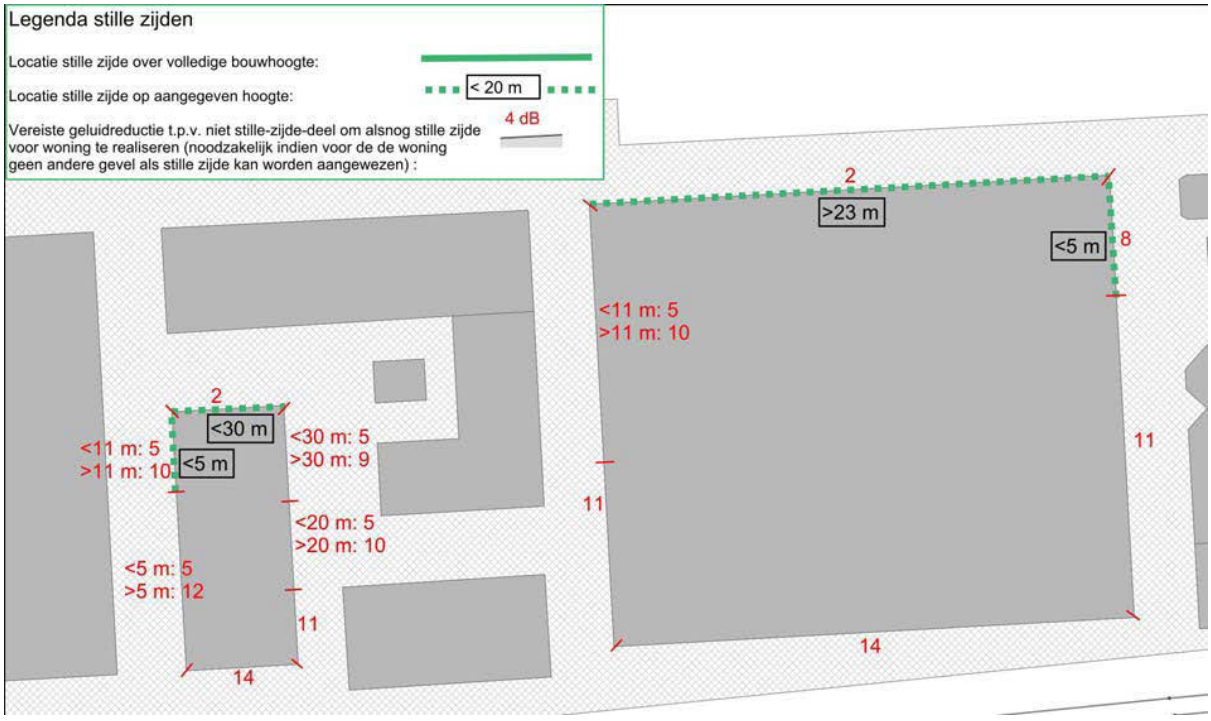
meer met een dove gevel te hoeven worden uitgevoerd.

Cumulatie geluidbronnen

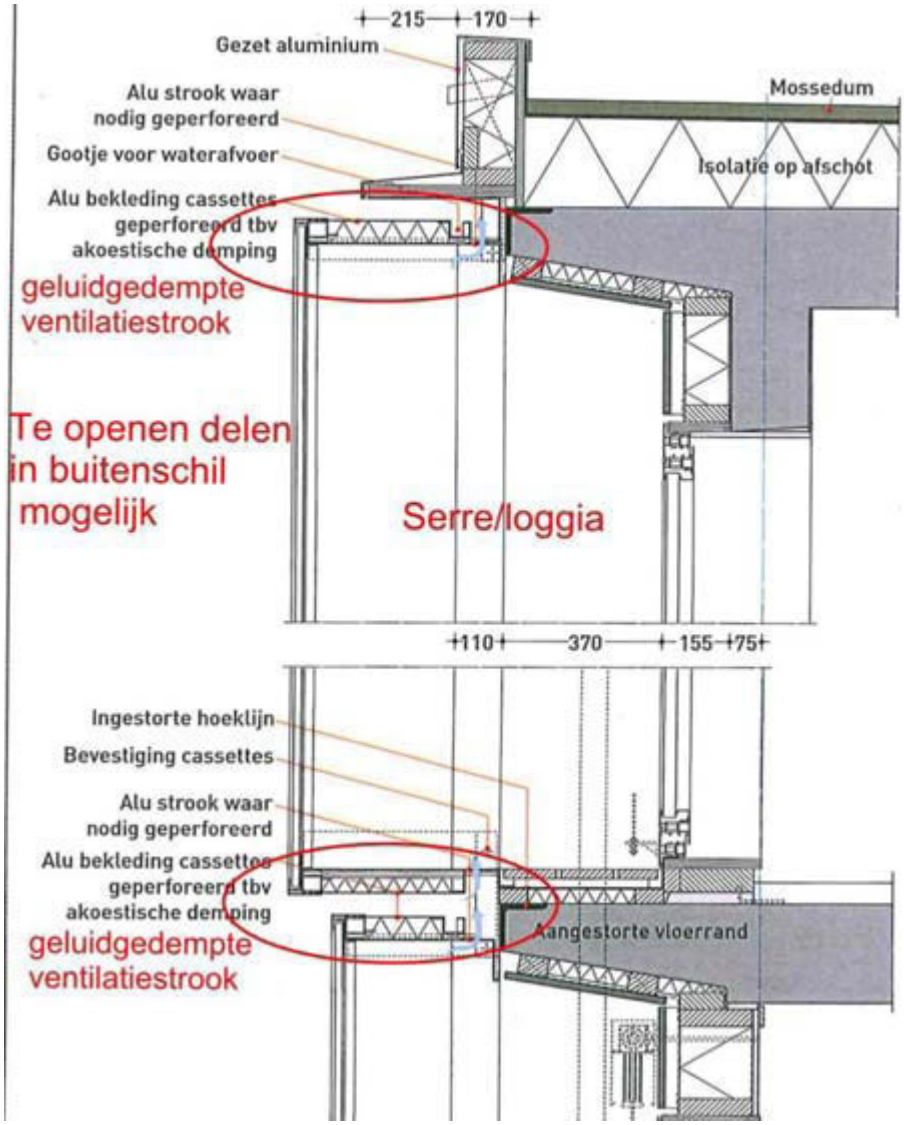
Uit de berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidbelastingen afkomstig van de verschillende geluidbronnen niet tot extra dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen leiden, dan de locaties die vanuit de toets per geluidbron aan de Wet geluidhinder een dove gevel moeten hebben.

Stille zijde

Vanuit het Amsterdamse geluidbeleid is een voorwaarde voor het toepassen van een dove gevel of het verlenen van de hogere waarden dat er één stille zijde wordt gerealiseerd voor iedere eventuele woonbestemming. De uitvoerbaarheid van deze stille zijdes is ook onderzocht. Er is niet overal direct een stille zijde aanwezig. Hiertoe zullen aanvullende voorzieningen als binnenhoven of maatregelen zoals loggia's of serres moeten worden ingezet. Als extra geluidreductie nodig is dan kunnen deze loggia of serre´s worden uitgevoerd met een geluidabsorberend plafond/wanden)of zelfs met geluiddempende ventilatiestroken. Met dergelijke oplossingen is een maximale reductie van 16 dB mogelijk. Zie hieronder welke geluidreductie moet worden behaald om een stille zijde te kunnen realiseren.



overzicht stille zijden en benodigde geluidreducties voor realiseren stille zijden



Principe serre/loggia met geluidgedempte ventilatiestroken

7.4 Conclusie

Op een aantal locaties worden de geluidnormen zoals die op grond van de Wet geluidhinder gelden overschreden. Voor die onderdelen van het plan waarbij de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeers- of spoorweglawaai boven de voorkeursgrenswaarde ligt, kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Deels worden daarbij ook de maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor die situaties geldt dat, voor zover er sprake is van situering van geluidgevoelige ruimten aan die zijde, dat dove gevels of gebouwgebonden schermen moeten worden toegepast. Deze eis is dan ook in de bestemmingsplanregels als zodanig opgenomen.

Mede gelet op de resultaten van het akoestisch onderzoek zoals dat is gedaan in het kader van het bestemmingsplan is er voor het plangebied nader onderzoek gedaan naar de inrichting van de ontwikkelkavels in het plangebied en het optimaliseren van het woon- en leefklimaat. Het doel van het onderzoek is geweest om voor verschillende gebouwconfiguraties inzicht te verkrijgen in de gevolgen

met betrekking tot dove gevels, stille zijden en geluidreducerende maatregelen. 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 afschermende bebouwing, er sprake is van een zware geluidsbelasting op de west-, zuid- en oostgevel vanwege met name de A10. Veel belangrijker is echter dat ook duidelijk is geworden dat met het nemen van maatregelen (bijvoorbeeld afschermende bebouwing aan de zuidzijde van de kavels, er voor grote delen van het plangebied een goed woon- en leefklimaat kan worden verkregen.

Uit het bovenstaande blijkt dat bij de nadere uitwerking van de positionering van de gebouwen op de kavels een positieve bijdrage kan worden geleverd aan het realiseren van een goed woon- en leefklimaat in het erachter gelegen gebied. Het voorschrijven van één specifieke invulling van de kavels is echter niet gewenst. Er zijn veel meer uitwerkingen denkbaar dan bovenstaande, en de één zal beter uitpakken dan de ander. Daarbij komt dat de daadwerkelijke invulling 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 geluidbelaste locaties, geluidgevoelige functies elders. Om hierin ruimte te bieden wordt geen specifieke inrichting van de kavels voorgeschreven. Dat betekent wel dat voor de planregels uitgegaan moet worden van een worst case benadering.

Om de zelfde redenen is het ook niet wenselijk een bepaalde fasering voor te schrijven. De doorgerekende ontwerpen zijn doorgerekend op het eindbeeld. Wanneer niet alle bebouwing is gerealiseerd, kan een andere akoestische situatie ontstaan, al dan niet tijdelijk van aard. Ook wat dat betreft moet worden uitgegaan van een worst case benadering.

Vanwege de worst case benadering is in de planregels gekozen om zowel dove gevels aan de west, zuid, als oostzijde voor te schrijven. Mocht als gevolg van bijvoorbeeld fasering nut en noodzaak hiervan komen te vervallen, dan kan van die verplichting ontheffing worden verleend. Deze juridische regeling dwingt de ontwikkelende partij goed na te blijven denken over een zo optimaal mogelijke stedenbouwkundige configuratie en fasering, zonder dat de regeling te rigide is, en de feitelijke ontwikkeling in de weg staat.

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 kern van de wet wordt gevormd door het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen.

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

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

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

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

a. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
b. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft,
c. 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 verbetert;
d. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;

e. 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).

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 indien deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma: het NSL.

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-toets' plaats. Daarbij moet worden aangetoond dat het project is *genoemd of beschreven in het NSL, dan wel past binnen het NSL of daarmee niet in strijd is*. Het project Zuidas is in zijn geheel opgenomen in het NSL en dit bestemmingsplan Fred. Roeskestraat maakt hier onderdeel van uit.

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, 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 opgenomen (cursief weergegeven). Het gaat om die bestemmingsplannen 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
Beethoven eerste fase		*17.750*
Kenniskwartier Noord West		41.000
Kenniskwartier Zuid eerste fase	*18.000*	*42.000*
Kenniskwartier Noord	*55.000*	*151.000*
Gershwin	169.500	95.720

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

VUmc e.o. (toevoeging)		140.000
Fred. Roeskestraat	*20.970*	*33.310*
Ravel Studentenhuisvesting	*40.000*	*1.000*
Mahler	*30.000*	*170.000*
Restprogramma NSL	**306.530**	**232.670**

In totaal wordt met voorliggend bestemmingsplan voorzien in toevoeging van 44.280 m² brutovloeroppervlakte programma (54.280 m² bvo nieuw toe te voegen programma en 10.000 m² bvo sloop):

- 21.000 m² bvo wonen
- 26.410 m² bvo kantoren
- 6.900 m² bvo voorzieningen

En eventueel 22.810 m² extra bvo wonen en voorzieningen dat in mindering wordt gebracht op het programma kantoren zodat het totaalprogramma niet wijzigt)

Gezien het nog resterend programma voor wonen, kantoren en voorzieningen past het toe te voegen programma, waarin voorliggend bestemmingsplan voorziet, ruimschoots binnen de uitgangspunten van het NSL.

8.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

De AMvB Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) 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.

Binnen dit bestemmingsplan is geen sprake van vestiging van een gevoelige bestemming (nieuwbouw en/of functiewijziging in een bestaand gebouw) zoals opgenomen in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

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.

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 de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen.

Binnen dit bestemmingsplan is geen sprake van vestiging van een gevoelige bestemming (nieuwbouw en/of functiewijziging in een bestaand gebouw) zoals omschreven in de Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam.

8.3 Onderzoeken en conclusie

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan dit bestemmingsplan Fred. Roeskestraat worden vastgesteld, aangezien het programma dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, past binnen het NSL. De ontwikkeling van dit bestemmingsplan maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Zuidas zoals die is opgenomen in het NSL. Overigens blijkt uit onderzoek dat met betrekking tot luchtkwaliteit in het kader van de m.e.r. Zuidas - de Flanken 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 een dergelijke functie binnen dit bestemmingsplan. Dit is in de planregels als zodanig vastgelegd. Wel is er een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Bij de toepassing van deze binnenplanse afwijkingsmogelijkheid dient rekening te worden gehouden met de criteria uit het Besluit gevoelige bestemmingen en het gemeentelijke beleid hieromtrent.

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.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen met gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen, buisleidingen, luchthavens en windturbines. Ingevolge de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geldt er een verantwoordingsplicht in nieuwe situaties op een afstand van 200 m vanaf het wegtracé. Een deel van het plangebied van dit bestemmingsplan ligt binnen 200 meter van de rijksweg A10 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van (beperkt) kwetsbare objecten. 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 plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

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

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en/of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel voor nieuwe als conserverende ruimtelijke besluiten. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.Ten aan zien van het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en/of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel voor nieuwe als conserverende ruimtelijke besluiten. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven 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

Met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van 10 personen of meer overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR wordt naast de mogelijke ongevalscenario's en bijbehorende ongevals- en uitstromingsfrequenties bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Het GR wordt bepaald voor tenminste één strekkende kilometer weglengte, met ter weerszijden een effectafstand van enkele honderden meters. 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. Het bevoegd gezag moet dan binnen hun besluitvorming afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn en kan gemotiveerd de oriëntatiewaarde overschrijden. Daarbij moet het bevoegd gezag de regionale brandweer in de gelegenheid stellen advies uit te brengen. Dit advies moet vervolgens betrokken worden bij de besluitvorming.

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 Verantwoording

9.3.1 Risico'sin de huidige en toekomstige situatie

In verband met het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is een onderzoek naar de de externe veiligheidsaspecten gedaan. (d.d. 8 april 2013, zie bijlage.) Langs de A10 Zuid is daarbij geen plaatsgebonden 10-6 contour berekend als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zelfs bij een maximale benutting van de gebruiksruimte in 2020 is geen plaatsgebonden 10-6 contour aanwezig. Het vervoer van gevaarlijke stoffen legt daarmee geen ruimtelijke belemmeringen op aan de ontwikkeling van het plangebied.

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. Door realisatie van het bestemmingsplan Fred Roeskestraat is er nagenoeg geen verandering van het groepsrisico, zo blijkt uit het onderzoek.

9.3.2 Maatregelen

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

Routering vervoer van gevaarlijke stoffen

Met betrekking tot het vervoer heeft de gemeente Amsterdam het voornemen dat het maatgevend vervoer (brandbare gassen) niet meer over of tot een aanvaardbaar niveau over de A10 Zuid plaatsvindt maar uitsluitend of grotendeels over de Westrandweg. De ingebruikname van de Westrandweg leidt vanzelf al tot een vermindering van het aantal transporten met gevaarlijke stoffen en dus tot een verlaging van het groepsrisico. De gemeente Amsterdam voert momenteel overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat teneinde het transport van gevaarlijke stoffen (en in het bijzonder brandbare gassen) te routeren via de Westrandweg. De gemeente Amsterdam zet hierbij in op verlaging van de risico's, waarbij de oriëntatiewaarde als richtwaarde geldt.

Ontwikkeling Dok

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft, in de vorm van een structuurvisie, de voorkeursbeslissing over de aanpak van het Zuidas Dok bekendgemaakt. Deze aanpak houdt onder meer in dat de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas ondergronds wordt gebracht. Deze aanpak verbetert de situatie ten aanzien van de externe veiligheid voor de flankprojecten. Met een ondertunneling van de A10 ter hoogte van het centrumgebied van Zuidas is deze rijksweg nauwelijks een risicobron meer. De meeste gevaarlijke stoffen mogen dan namelijk niet meer worden vervoerd.

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 de rapportage zijn ter beperking van de effecten van een plasbrand en voor het vrijkomen van toxische dampen bouwkundige maatregelen voorgesteld zoals het projecteren van gebouwen op meer dan 30 meter afstand vanaf de A10, gemeten vanaf de buitenste rand verharding van de linker- of rechterrijstrook, waardoor deze gebouwen buiten het invloedsgebied van een plasbrand zijn gesitueerd. Een voorbeeld van een andere bouwkundige maatregel is de aanleg van geluidschermen welke de uitstroming van een plas brandbare vloeistoffen kan beperken.

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 (binnen zekere afstand van de weg) extra aandacht moeten worden besteed aan het aspect zelfredzaamheid bij de verantwoording van het groepsrisico.

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 worden geëvacueerd.

Gebouwuitgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Aanbevolen wordt 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. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor deze flankprojecten is het van belang dat er tenminste twee ontsluitingswegen zijn voor motorvoertuigen en dat voetgangers en fietsers het gebied op meerdere manieren kunnen ontvluchten. Langzaam verkeer kan het gebied in twee richtingen ontvluchten.

Hulpverlening

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar de bereikbaarheid van het gebied, de aanwezige bluswatervoorzieningen en de capaciteit om het maatgevende scenario aan te kunnen.

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 vluchtende om het gebied te verlaten.

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.

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. De brandweer en de geneeskundige hulpverlening kunnen in de huidige situatie aan maximaal 200 – 250 slachtoffers hulp bieden in een bepaald gebied. Dit is gebaseerd op de Leidraad Maatramp en de Leidraad Operationele Prestaties. 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 kans dat een BLEVE optreedt is echter bijzonder gering.

9.4 Conclusie

Het te ontwikkelen programma op de bestemmingsplanlocatie (als onderdeel van de totale ontwikkeling van de Zuidas) in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10 Zuid leidt tot een zeer geringe toename van het groepsrisico en een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Het ligt in de lijn der verwachting dat als gevolg van het in gebruik stellen van de Westrandweg en de Tweede Coentunnel 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 ónder het berekende groepsrisico liggen. Naar verwachting zal het groepsrisico ook afnemen tengevolge van het afspraken die zijn gemaakt in het convenant LPG-autogas.

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Toetsingskader

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet in het belang van een goede ruimtelijke ordening worden voorkomen dat wordt gebouwd op verontreinigde grond. Op grond van artikel 8 van de Woningwet (Ww) stelt de gemeenteraad een Bouwverordening vast. Hierin worden onder meer regels gesteld ter voorkoming van het bouwen op verontreinigde grond. Op grond van artikel 7b Ww is het verboden om te bouwen in strijd met deze regels. I.v.m. de haalbaarheid van de uitvoering van het bestemmingsplan wordt voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek gedaan naar de bodemverontreiniging in het plangebied en wordt in kaart gebracht hoe de eventuele verontreiniging kan worden gesaneerd.

10.2 Resultaten onderzoeken

Er is archiefonderzoek uitgevoerd naar het mogelijke gevolgen van vroegere activiteiten voor de milieuhygiënische bodemkwaliteit voor het bestemmingsplangebied Fred. Roeskestraat (Archiefonderzoek locatie Fred. Roeskestraat te Amsterdam, 16 februari 2011). Op basis van dit archiefonderzoek is geconcludeerd dat de locatie op basis van de resultaten (ophoogperiode, activiteiten en tanks) verdacht is. Dit betekent dat als er handelingen in de bodem worden verricht (zoals ontgravingen) op de deellocaties waar geen potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden, kan worden volstaan met een indicatief bodemonderzoek. Voor de deellocaties waar potentieel verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden moet een orienterend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

10.3 Conclusie

Uit het archiefonderzoek blijkt dat er naar verwachting geen dusdanige verontreingingen in de bodem aanwezig zijn dat deze aan uitvoering van het bestemmingsplan in de weg zouden staan. Vervolgonderzoeken kunnen worden uitgevoerd in het kader van de voorbereiding van de uitvoering (gronduitgifte en/of bouwplanuitwerking). Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

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 plankaart en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

4. ruimtelijk relevant waterbeleid;
5. de taken van de waterbeherende instantie;
6. het overleg met de waterbeherende instantie;
7. het huidige watersysteem;
8. 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 en waterplannen

De Kaderrichtlijn Water heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;

de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;

het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;

de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

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:

- een goede bescherming tegen overstroming;
- het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- 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". De Keur AGV 2009 is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Op 13 oktober 2011 heeft het Algemeen Bestuur van AGV de Keur AGV 2011 (de Keur) vastgesteld. Deze Keur is op 1 december 2011 in werking getreden voor het beheergebied van AGV. Met de Keur wil AGV de waterkwaliteit verbeteren, de doorstroming in sloten veilig stellen en de dijken sterk houden.

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 het rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie in de bodem. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, de verdichting van bestaand stedelijk gebied, de aanleg van kassen of de aanleg van wegen is sprake van het verharden van gebieden waar voordien water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem als gevolg van de aanleg van verhard oppervlak dient daarom te worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding in ieder geval niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Daarom is het in de keur verboden om (zonder vergunning) meer dan 1000 m2 verhard oppervlak aan te leggen in bestaand of nieuw in te richten stedelijk gebied. Daar waar een initiatiefnemer of rechtspersoon meer dan de genoemde oppervlakte verhard oppervlak wil aanleggen dient deze vergunning aan te vragen bij het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap stelt in de vergunning eisen aan de wijze van compensatie die in de vorm van voldoende waterbergend oppervlak in het plangebied dan wel andere vormen van (tijdelijke) waterberging zal worden vereist.

Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (richting, vorm, afmetingen, constructie enz.) de wateren, waterkeringen en kunstwerken (bruggen e.d.) moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. In de legger zijn de locaties van de primaire (boezem)wateren, waterkeringen en kunstwerken vastgelegd.

Waterkeringen zijn kunstmatige hoogten en natuurlijke hoogten (hoge gronden), die een waterkerende functie hebben, met inbegrip van daarin of daaraan aangebrachte werken. De waterkeringen zijn van waterhuishoudkundig belang. Zij beschermen lager gelegen gronden in het gebied tegen overstroming door (boezem)wateren met een hoger peilniveau.

Als er werkzaamheden aan het water of een dijk worden uitgevoerd dan is er een watervergunning van het waterschap nodig. Bij de beoordeling van een watervergunning wordt de legger als basis gebruikt.

Waterbeheerplan AGV 2010-2015

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

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

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

Provinciaal waterplan 2010-2015

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

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

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

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

11.2.2 Waterbeleid Visie Zuidas

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 ZuidasDok belangrijk. Het ZuidasDok vormt aan de noordzijde als kunstwerk een verholen waterkering tussen twee watersystemen met een verschillend waterpeil. Daarom zijn minimaal twee

robuuste nieuwe waterlopen vereist: aan de noordzijde de Prinses Irenegracht, aan de zuidzijde de De Boelegracht.

Verder is aangegeven dat de Prinses Irenegracht 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 volgorde van wenselijkheid). In ieder geval moet de afvoer van grondwater via het rioolstelsel worden voorkomen.

Oppervlaktewater 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 buiten het plangebied Zuidas (Amstelpark, Gijsbrecht van Amstelpark en de Schinkeleilanden) aangewezen zijn als bergingsruimte. 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.

Breed Water, Plan gemeentelijke watertaken

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken:

de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;

de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;

het nemen van grondwatermaatregelen.

In dit plan staat hoe deze drie zorgplichten op het gebied van waterbeheer door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen

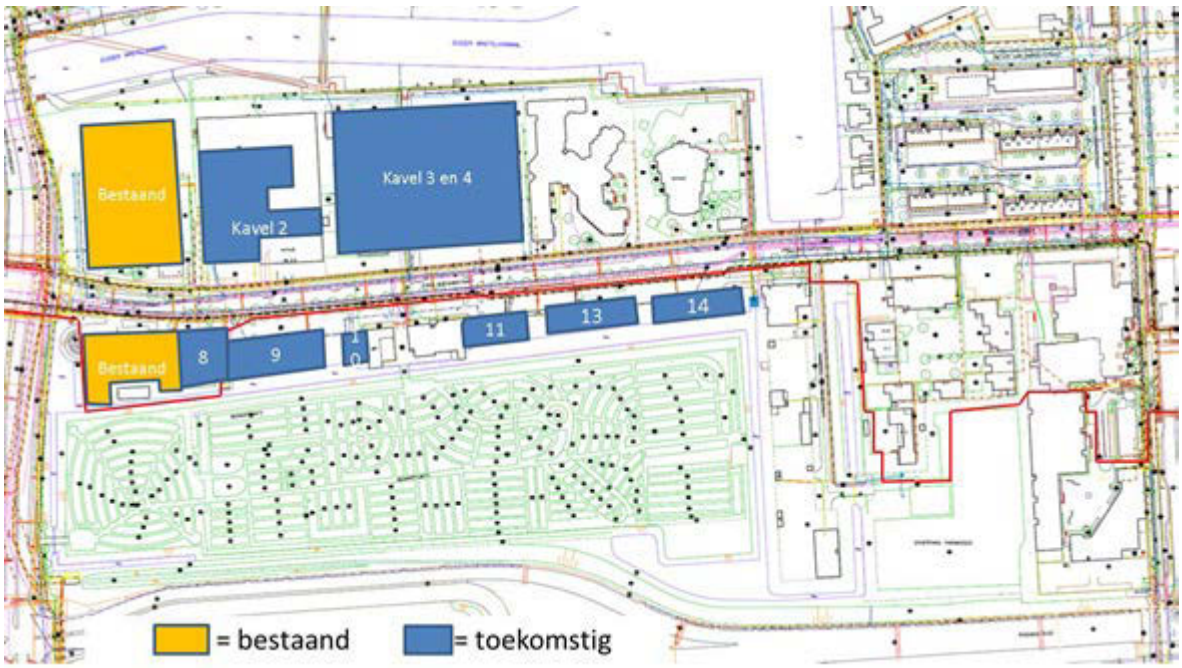
heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat.

11.2.3 Projectgebied Fred. Roeskestraat

Het bestemmingsplan Fred. Roeskestraat faciliteert een aantal ontwikkelingen aan de noordkant van de Fred. Roeskestraat. Daarnaast kunnen aan de zuidzijde van de Fred. Roeskestraat (ter plaatse van de huidige parkeerplaatsen) paviljoens in een omgeving met half-verharding gerealiseerd gaan worden. Daarnaast komt naar verwachting een belangrijk pakket kabels en leidingen (de MENZ-ring noord) door de Fred. Roeskestraat te lopen. In de begraafplaats Buitenveldert worden geen ontwikkeling voorzien.



Figuur : Plankaart uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat



Figuur : Locatie bestaande en toekomstige ondergrondse constructies

11.3 Effect van de ontwikkelingen

Waterkering

In het projectgebied loopt een tracé van een verholen secundair directe waterkering. Deze waterkering is

van regionaal belang en biedt de polder Begraafplaats Buitenveldert (polderpeil NAP-2,0 m) directe bescherming tegen overstromingen door aangrenzend water van de Amstellands boezem (boezempeil NAP -0,4 m). Dit tracé is gedurende de planvormingsperiode verlegd van de Fred Roeskestraat naar de oever van (de insteekhaven van) het Zuider Amstelkanaal. Onder het noordelijke rijweg van de ringweg A10-zuid ligt een verholen secundaire indirecte waterkering, tussen de polder begraafplaats Buitenveldert en de Binnendijkse Buitenveldertse polder (beide met een streefpeil van NAP -2,0 m).



Figuur : Voormalige en huidige tracé verholen secundair directe waterkering

De waterkering bestaat uit een verholen kering wat betekent dat er geen fysieke kering boven of onder de grond waarneembaar is. De waterkering bestaat uit een, door de waterbeheerder Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) aangewezen en in de legger vastgesteld tracé in de ondergrond, met een niet-zichtbaar taludlichaam.

De kering bestaat uit een ondergronds taludlichaam met een drie meter brede kruin (op NAP 0,0 m) en taluds van 1:2 aan de zijde van de Amstellandsboezem en 2:7 aan de zijde van de polder Begraafplaats Buitenveldert. Dit profiel van de waterkering dient vrij te blijven van keringsvreemde objecten. Kelders, wanden en wortelpakketten van bomen zijn niet toegestaan binnen het keurprofiel en voor funderingen, kabels en leidingen gelden beperkingen. Ook de erosie- en explosiekraters van drukleidingen moeten buiten het profiel van de waterkering blijven.

Rond de waterkering zijn verschillende beschermingszones aanwezig waarbinnen beperkingen gelden. In de kernzone, waarbinnen de kruin valt, mag geen bebouwing plaats vinden. Aan de buitenzijdes van de kernzone bevinden zich de beschermingszones. De beschermingszone buitendijks heeft een breedte van 5,9 m en de beschermingszone binnendijks heeft een breedte van 10,5 m. De Buitenbeschermingszone heeft een breedte van 31,6 m. Binnen deze beschermingszones kan alleen gewerkt worden met een ontheffing van het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV).

De ontwikkelingen in het projectgebied Fred. Roeskestraat vallen naar verwachting buiten de kern- en beschermingszones van de waterkeringen, met uitzondering van de uitbreiding van het kabel- en leidingenpakket (MENZ-ring Noord).

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

Oppervlaktewater

Waterkwantiteit en berging

Volgens de Keur dient water dat wordt gedempt vooraf 100% gecompenseerd te worden in hetzelfde peilgebied (watersysteem). Bovendien dient extra verharding vooraf gecompenseerd te worden met extra oppervlaktewater (10% voor de Amstellandsboezem). Voor de Zuidas is de wateropgave van het gehele projectgebied in kaart gebracht en vervolgens verdeeld over de verschillende deelgebieden aan de hand van de Visie Zuidas 2008. De wateropgave is vastgelegd in de waterbergingskaart. De opgave voor het deelgebied Fred. Roeskestraat is om uiteindelijk 0,1 ha oppervlaktewater (gelijk aan referentiesituatie 2001) in het plangebied te realiseren bij een maximaal verhard oppervlak van 7,7 ha (toename van 3,4 ha).

Uit de tabel "verhard_onverhard_roeskestraat", dRO, per email ontvangen op 30 maart 2012, volgt dat bij de ontwikkeling van deelgebied Fred. Roeskestraat het wateroppervlak gelijk blijft aan de referentie- en huidige situatie (0,1 ha) en dat het verharde oppervlak ten opzichte van de referentiesituatie 2001 in de toekomst zal toenemen met circa 0,79 ha. Daarnaast wordt in totaal circa 0,89 ha halfverharding gerealiseerd, waarbij de doorlatendheid meer dan 90 l/s/ha moet zijn.

In 2008 is voor het gehele plangebied Zuidas gekeken onderzocht hoe de waterbalans integraal voor de Zuidas sluitend gemaakt kan worden. Dit onderzoek resulteerde in de waterbergingskaart (tekening "Waterbergingskaart 2008, versie 02 – Deelgebieden", projectnummer 50224, IBA, 25 november 2008). Hierin is opgenomen dat in deelgebied Fred. Roeskestraat de verharding met 3,4 ha toeneemt (tot 7,7 ha) en het wateroppervlak gelijk blijft. Dit zou dus resulteren in een waterbergingstekort van 0,34 ha, wat elders gecompenseerd zou worden.

Binnen het deelgebied Fred. Roeskestraat ontstaat echter door de ontwikkelingen een waterbergingstekort van circa 0,08 ha. Dit is aanzienlijk kleiner (0,26 ha kleiner) dan vastgelegd in de waterbergingskaart van de Zuidas. Hoewel er in het deelgebied dus een waterbergingstekort ontstaat (0,08 ha) is dit voor de gehele Zuidas gezien een vermindering van de vastgelegde waterbergingsopgave van 0,26 ha.

De activiteiten binnen het projectgebied worden opgenomen in de actuele waterbalans Zuidas. Met deze actuele waterbalans wordt gecontroleerd of in het gehele watersysteem voldoende wateroppervlak aanwezig is bij uitvoering van de verschillende werkzaamheden.

Maaiveldinrichting	**Referentiesituatie 2001**	**Toekomstige situatie**	**Verschil**
Water	0,10 ha	0,10 ha	0,00 ha
Verhard	4,13 ha	4,92 ha	+0,79 ha
Onverhard, Waarvan halfverharding	4,07 ha 0,00 ha	3,28 ha 0,89	-0,79 ha
Totaal	8,30 ha	8,30 ha	0,00 ha

Tabel : Samenvatting wijzigingen in maaiveldinrichting [ha]

Waterafvoer, waterkwaliteit en riolering

Het meest noordelijke doodlopende deel van de watergang ten westen van de begraafplaats Buitenveldert wordt gedempt ten behoeve van een hoofddrinkwaterleiding. Dit deel van de watergang heeft echter geen waterafvoerende functie (doodlopend), waardoor de waterafvoer zodoende ongewijzigd

blijft.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodem tegen te gaan wordt het gebruik van uitlogende materialen tijdens de bouw- en gebruiksfase verboden. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen van Waternet/AGV worden gevolgd (geen gebruik van PAK, lood, zink en koper). Daarnaast zal bij het beheer zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater. De wegen zullen regelmatig worden geveegd.

Neerslag die via drukbereden straten (met meer dan 5.000 voertuigbewegingen per etmaal) afstroomt moet afgevoerd worden naar het verbeterd gescheiden rioleringssysteem. In deelgebied Fred. Roeskestraat zijn geen drukbereden straten. Neerslag die op een niet-verontreinigd oppervlak valt moet zoveel mogelijk afgevoerd worden naar het oppervlaktewater.

Het bestaande gescheiden rioleringsstelsel wordt in stand gehouden.

Getracht wordt om een groot deel van het verharde oppervlak (circa 40%) als watervertragend in te richten.

Grondwater

Voor nieuw in te richten gebieden geldt binnen Amsterdam de gemeentelijke grondwaternorm. Deze norm is opgenomen in de nota Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 en stelt: “Een ontwateringsdiepte van 0,50 m beneden maaiveld (=afstand tussen grondwater en maaiveld) mag met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar overschreden worden. Deze norm gaat uit van bouwen zonder kruipruimte. Wanneer bij inrichting van het gebied met kruipruimte wordt gebouwd, mag een ontwateringsdiepte van 0,90 m met een herhalingskans van maximaal 1 keer per 2 jaar overschreden worden. Hierbij wordt als richtlijn een verhoogde grondwaterstand over een periode van 5 dagen achtereen als overschrijdingsduur gehanteerd.”

Met een grondwaterstandberekening dient aangetoond te worden dat voldaan wordt aan de grondwaternorm en dat in omliggende gebieden met bestaande bouw “geen of slechts verwaarloosbare” verslechtering van de grondwatersituatie optreedt.

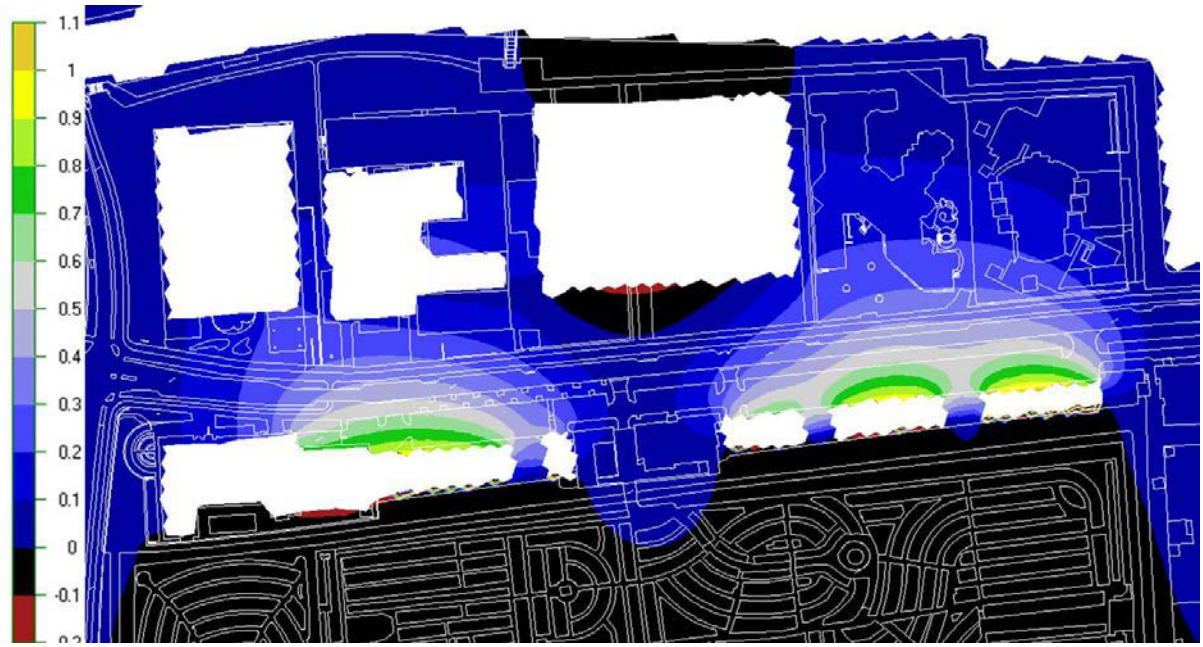
Binnen de randvoorwaarden van de gemeentelijke grondwaternorm kunnen beheerders van kabels, leidingen, wegen, sporen en openbaar groen aanvullende eisen stellen aan de ontwatering.

In de huidige situatie varieert de gemiddelde freatische grondwaterstand (ondiepe grondwater) in het deelgebied Fred. Roeskestraat zich tussen NAP -1,0 m en NAP -0,4 m. De hoogst gemeten grondwaterstand is NAP -0,12 m ter plaatse van de Fred. Roeskestraat nummer 98 (peilbuis F05-191A). De grondwaterstand verloopt naar verwachting van circa NAP -0,4 m ter plaatse van het ZuiderAmstelkanaal (streefpeil) tot circa NAP -2,0 m ter plaatse van de watergang langs de begraafplaats Buitenveldert (streefpeil), waarbij er rekening gehouden moet worden met enige opbolling van het grondwater. Het maaiveldniveau in het deelgebied Fred. Roeskestraat ligt tussen circa NAP +0,4 m (Fred. Roeskestraat) en NAP +0,8 m (Oever ZuiderAmstelkanaal). In het deelgebied wordt in de huidige situatie voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm bij kruipruimteloos bouwen.

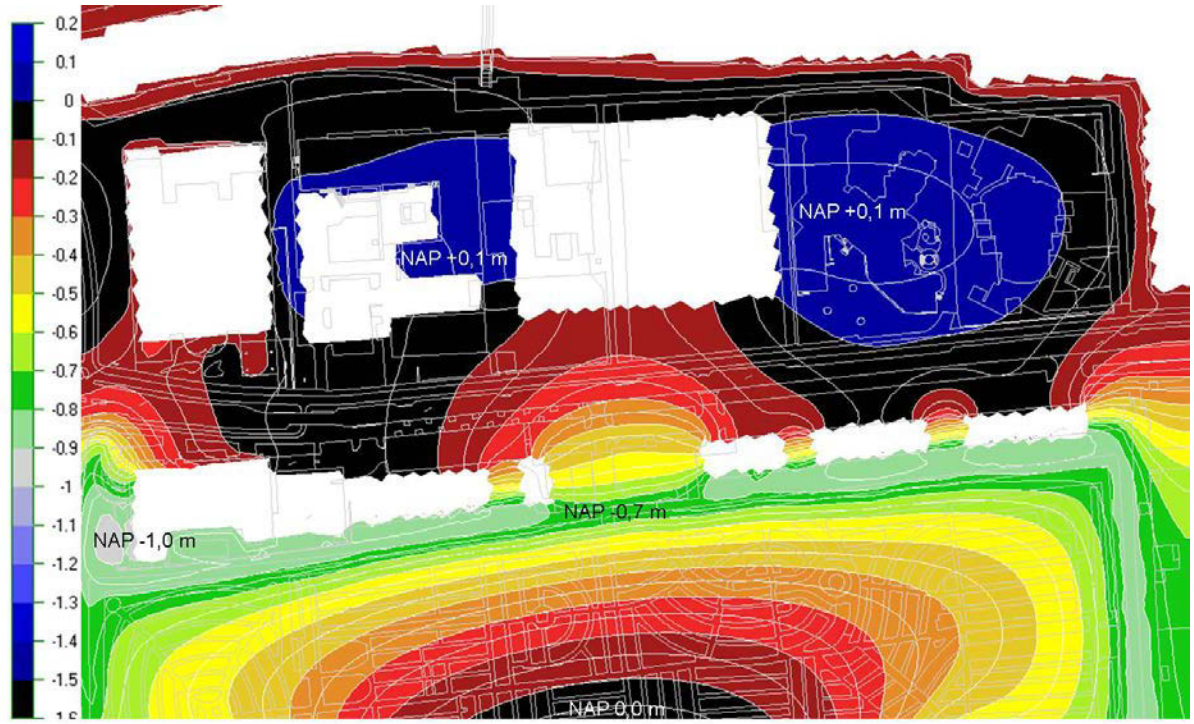
Met het freatisch rekenend grondwatermodel voor de Zuidas, beschreven in het rapport “Groeiend grondwater Zuids”, projectnummer 50334, documentnummer 165909, IBA, februari 2011, is onderzocht wat de effecten zijn van de toekomstige ondergrondse constructies in deelgebied Fred. Roeskestraat op de grondwaterstand (autonome ontwikkeling). Hierbij is uitgegaan van het bestaande watersysteem zonder geprojecteerde Prinses Irenegracht (aan de oostzijde van het deelgebied). Er is voor de

toekomstige ondergrondse constructies rekening gehouden met een blokkade van het totale freatische pakket, dit komt overeen met een parkeergarage van één of meer lagen.

Door de realisatie van de ondergrondse constructies onder kavels 2 t/m 4 en 8 t/m 14 stijgt de maatgevende grondwaterstanden. Direct ten noorden van de kavels 8 t/m 14 (zuidzijde Fred. Roeskestraat) stijgt de maatgevende grondwaterstand maximaal 1 m. Aan de zuidrand van de kavels 2 t/m 4 stijgt de grondwaterstand met maximaal 0,4 m.



Figuur : Wijziging van de maatgevende grondwaterstand [m]



Figuur : Toekomstige maatgevende grondwaterstand

Ter plaatse van de Geert Grooteschool (kavel 5) is de ontwatering in de maatgevende situatie 0,5 m (grondwater NAP +0,1 m en maaiveld NAP +0,6 m). Ter plaatse van kavel 2 is de ontwatering in de maatgevende situatie circa 0,6 m (grondwater NAP +0,1 m en maaiveld NAP +0,7 m).

Bij de kavels ten zuiden van de Fred. Roeskestraat (kavel 8 t/m 14) is de ontwatering 0,7 m (grondwater NAP 0,0 m en maaiveld NAP +0,7 m). Hiermee wordt in het projectgebied voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm.

Voor de ontwikkelingen in het gebied gelden nog enkele grondwater gerelateerde beperkingen:

- Bij de nieuwe bebouwing mag geen kruipruimte toegepast worden, aangezien voor bouwen met kruipruimtes strengere normen gelden dan voor bouwen zonder kruipruimtes;
- Het gebruik van permanente kunstmatige ontwateringmiddelen (drains) is niet toegestaan;
- Ondergrondse constructies, zoals kelders en parkeergarages, moeten waterdicht worden uitgevoerd. Polderconstructies (constructies waarbij een waterdoorlatende vloer gecombineerd zijn met een permanente grondwateronttrekking) zijn niet toegestaan.

Voor de grondwaterkwaliteit zijn geen gegevens beschikbaar. Voorafgaand aan eventuele werkzaamheden dient de bodemkwaliteit en de grondwaterkwaliteit op de locatie nader onderzocht te worden.

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 verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

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

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 verblijfsplaatsen. 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.

Lokaal beleidskader Groen en Bomenstructuur

Het van toepassing zijnde beleid is vastgelegd in de *Visie Groenstructuur (Zuideramstel, augustus 2001)* en voor de aangrenzende gebieden de *Visie Groen en Blauw 2020 (Amsterdam Oud-Zuid, januari 2006)* en daarop het gebaseerde beleid.

Het stadsdeel beschikt over een zeer fraai en gevarieerd bomenbestand. Om dat zo te houden is het Bomenbeleid Stadsdeel Zuid 2012 opgesteld. Het nieuwe bomenbeleid is gericht op het behoud van de hoogwaardige bomenstructuur, het in stand houden van de diversiteit van het bomenbestand, de bomen voldoende ruimte te geven, zodat ze tot volledige wasdom uit kunnen groeien en (het ontwikkelen van) een duurzaam en beheerbaar bomenbestand.

Het bomenbeleid bestaat uit de onderdelen hoofdbomenstructuur, ontwerp en ruimtelijke inrichting, boombeheer en regelgeving, vergunningverlening en handhaving.

12.3 Resultaten onderzoeken

Voor het deelgebied Fred. Roeskestraat is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd.

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van en is tevens niet gelegen in de nabijheid van een Natura 2000-gebied, een Staatsnatuurmonument, een beschermd Natuurmonument en de Ecologische Hoofdstructuur. Negatieve effecten op deze beschermde gebieden zijn derhalve niet te verwachten. Een deel van het projectgebied, begraafplaats Buitenveldert, ligt in de Hoofdgroenstructuur van de Gemeente Amsterdam. Hier zijn echter geen ontwikkelingen voorzien; de bestaande situatie wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

Door de aanwezigheid van goed foerageergebied en geschikte gebouwen als verblijfplaats is er een kans aanwezig dat er vleermuizen in het gebied verblijven. Vleermuizen zijn door Flora- en faunawet streng beschermde soorten. Bij de sloop van gebouwen of kap van bomen moet hier nader onderzoek naar worden gedaan. Indien er verblijfplaatsen van vleermuizen worden aangetroffen dan zijn mitigerende en compenserende maatregelen noodzakelijk om de populatie in stand te houden. Als het vleermuizenonderzoek aan de voorwaarden voldoet en de maatregelen om de populaties in stand te houden voldoende zijn wordt naar verwachting een ontheffing van de Flora- en faunawet verleend.

In het plangebied komen algemene zoogdieren (konijn, egel en bosmuis) voor. Voor deze soorten

geldt een vrijstelling van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen. De broedvogels kunnen worden ontzien door rekening te houden met de broedtijd.

Tevens is er een bomentoets uitgevoerd waaruit is gebleken dat er geen monumentale bomen, zoals bedoeld in de bomenverordening 2008, in het gebied aanwezig zijn. Wel zijn er een aantal beeldbepalende en bijzondere bomen in het gebied te vinden.

12.4 Conclusies

De Fred. Roeskestraat maakt geen onderdeel uit van een vanuit de Natuurbeschermingswet beschermd gebied. Een deel van het projectgebied, begraafplaats Buitenveldert, ligt in de Hoofdgroenstructuur van de Gemeente Amsterdam. Hier zijn echter geen ontwikkelingen voorzien; de bestaande situatie wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

Uit de natuurtoets is gebleken dat er een kans bestaat op de aanwezigheid van vleermuizen in het gebied. Bij de sloop van gebouwen of de kap van bomen moet dit nader worden onderzocht volgens een hiervoor geldend protocol. Als het vleermuizenonderzoek aan de voorwaarden voldoet en de maatregelen om de populaties in stand te houden voldoende zijn wordt naar verwachting een ontheffing van de Flora- en faunawet verleend. Verder zijn er vanuit de Flora- en faunawet geen soorten aangetroffen die een belemmering vormen voor de toekomstige ontwikkelingen in het gebied Fred. Roeskestraat.

De aanwezige bomen in het gebied hebben geen belemmerende invloed op de planontwikkeling en staan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Wel geldt voor alle bomen dikker dan 10 cm een herplantplicht, conform de Bomenverordening 2008.

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Bezonning

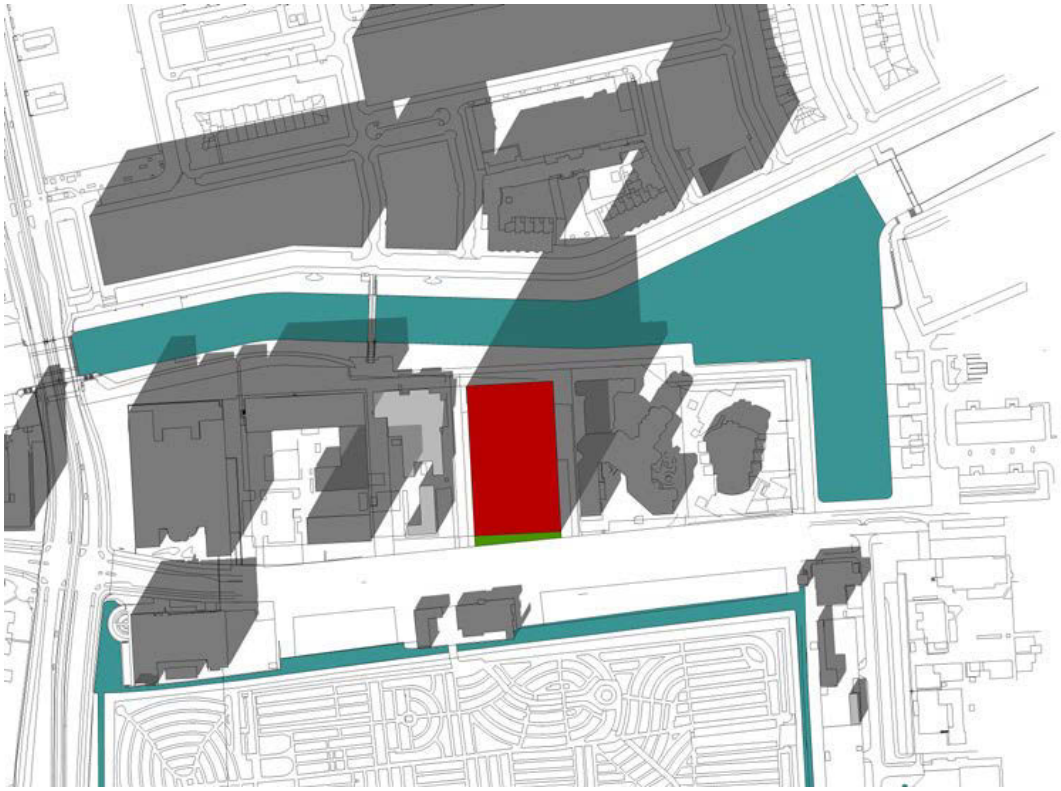
Er bestaan geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op 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.



10.00



12.00



Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

14.00



15.15

13.2 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

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.

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

De maximaal toelaatbare bouwhoogte van het LIB ter plaatse van het bestemmingsplangebied loopt op van circa 60 meter + N.A.P. aan de westkant van het bestemmingsplangebied tot ongeveer 67,5 meter + N.A.P. aan de oostkant van het bestemmingsplangebied. Dit is inclusief ondergeschikte bouwdelen als technische ruimten en technische installaties.

Het bestemmingsplan laat een maximum bouwhoogte toe van 40 meter. De maximaal toelaatbare hoogtes in het bestemmingsplan voldoen aan het LIB. Het LIB vormt dan ook geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Algemeen

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur. Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat niet alleen om de erkende monumenten. De wijze van bescherming via het bestemmingsplan is afhankelijk van de karakteristiek van de cultuurhistorische elementen of gebieden, maar ook van de strategieën: instandhouding, aanpassing en vernieuwing. Het gaat om maatwerk. Van belang zijnde aspecten zijn: (archeologische) rijksmonumenten, (toekomstige) gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorisch waardevolle of karakteristieke bebouwingsstroken, gebouwen en onderdelen van dorpskernen alsmede bekende en te verwachten archeologische waarden.

In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, zal hiermee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van gebied. Het archeologisch erfgoed kan zijn:

1. beschermde terreinen op grond van de Monumentenwet;

2. terreinen van groot archeologisch belang volgens de Archeologische Monumenten Kaart;

3. terreinen met reële archeologische verwachtingswaarden volgens de Indicatieve Kaart

Archeologische Waarden.

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. Met de Monumentenwet 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 Toetsingskader

Monumentenwet

De Monumentenwet biedt bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. In de wet is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan voor het bouwen van een bouwwerk of het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden hiervoor een omgevingsvergunning verplicht worden gesteld. Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een omgevingsvergunning 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. Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden.

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. Dit leidt er onder andere toe dat in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

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 Belvedère-benadering, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. Als toetsingskader voor bestemmingsplannen hanteert de Provincie tevens het beleidskader en de structuurvisie. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening 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 betrekt de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

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.

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

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

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

14.3 Resultaten onderzoeken

Door Bureau Monumentenzorg & Archeologie van Amsterdam is zowel een archeologisch bureauonderzoek als een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd (zie bijlage Archeologisch bureauonderzoek, plangebied Fred. Roeskestraat en bijlage Cultuurhistorische verkenning plangebied Fred. Roeskestraat). De onderzoeken hebben betrekking op het gehele bestemmingsplangebied Fred. Roeskestraat. Met de onderzoeken 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 en de cultuurhistorische kenmerken van de stedenbouwkundige structuur.

Archeologische waarden

De historisch topografische kartering heeft geresulteerd in een overzicht van archeologische informatie over de ontwikkeling van het gebied Fred. Roeskestraat. 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 en een zone met een negatieve verwachting (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. Een specificatie van deze beleidsregels per zone is te vinden op de beleidskaart.

Cultuurhistorischewaarden

De maatschappelijke bestemming die het gebied vanaf het einde van de jaren vijftig kreeg is nog goed zichtbaar. Het merendeel van de percelen wordt nog altijd voor maatschappelijke, hoofdzakelijk educatieve, doeleinden gebruikt. Qua bebouwing dateren enkel het hoofd- en bijgebouw van de Gerrit Rietveld Academie nog uit deze tijd. Het gebouw dateert uit 1967 en is ontworpen door Gerrit Rietveld

en zijn bureau Rietveld, van Dillen en Van Tricht. Het gebouw bestaat uit een rechthoekig hoogbouwvolume en een haaks geplaatst laagbouwvolume met sheddaken. Het tuinontwerp was van Mien Ruys. De school is tegenwoordig een gemeentelijk monument, met uitzondering van de uitbreiding uit 2004. De overige bebouwing in de Fred. Roeskestraat is in de afgelopen 25 jaar vernieuwd. Ook zijn er meer gebouwen met een kantoorfunctie verrezen. De architectuur van de Geert Grote school en het advocatenkantoor van Loeyens & Loeff is bijzonder, maar deze hebben geen monumentale status.

Aan de zuidzijde van de Fred. Roeskestraat is sinds 1835 de R.K. begraafplaats Buitenveldert gelegen. De begraafplaats vormt een groene strook tussen de Ring A10 en de Frederik Roeskestraat. Qua inrichting heeft de begraafplaats grotendeels een twintigste eeuws karakter. De begraafplaats Buitenveldert kent vele bijzondere grafmonumenten, die echter nog niet op hun cultuurhistorische waarde geïnventariseerd zijn. Op dit moment heeft alleen een grafmonument voor de familie Wiegman-Dobbelman uit 1907 van architect Edward Cuypers in 2005 de status van Rijksmonument gekregen.

14.4 Conclusie

Archeologische waarden

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

- een zone met beleidscategorie 5: hoge verwachting, uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder dan 2,50 meter onder maaiveld.
- een zone met beleidscategorie 11: negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring, uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen

De zone met een hoge verwachting betreft de Amstelveenseweg, het tracé van een belangrijke verbindingsweg, waarover sinds de middeleeuwen mensen zich verplaatsten en goederen werden vervoerd. De materiële neerslag bestaat uit sporen van de wegstructuur, losse vondsten of uit ophogingslagen die dateren uit de ontginningsfase en samenhangen met het ontstaan van de kade van waaruit werd ontgonnen. Vanwege de vroege ontstaansgeschiedenis en de lange gebruiksperiode is de archeologische verwachting van de Amstelveenseweg hoog. Daarnaast heeft de zone ten westen en ten oosten van de Amstelveenseweg een hoge verwachting. Het betreft de zone van een aantal boerderijen, buitenplaatsen en woningen. De materiële neerslag betreft sporen van ophogingen, funderingen, tuinaanleg, losse vondsten of afval. Vanwege de lange gebruiksperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog.

De zone met een hoge verwachting is ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden bestemd met een dubbelbestemming Waarde-archeologie. Aan die bestemming is een beschermende regeling gekoppeld. In de artikelsgewijze toelichting wordt nader op de opgenomen regeling ingegaan. Aan de zone met een negatieve verwachting is geen dubbelbestemming gekoppeld.

Er geldt voor het gehele plangebied 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.

Cultuurhistorischewaarden

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

De Fred. Roeskestraat zelf heeft een geringe stedenbouwkundige waarde. Bijzonder is wel de brede groene oeverstrook aan de noordzijde van de Rietveld Academie, langs het Zuidelijk Amstelkanaal. Deze oever heeft dan ook een groenbestemming gekregen in dit bestemmingsplan.

De Rietveld Academie is een gemeentelijk monument, met uitzondering van de uitbreiding uit 2004. Het hoofdgebouw met de haaks daarop geplaatste lagere vleugel omarmen een open ruimte, waarin een paviljoen is neergezet, die deel uitmaakt van het monument. Eventuele uitbreidingen op het voorterrein van de academie dienen rekening te houden met de vrij liggende positie van het hoofdgebouw, de vleugel, het paviljoen en de toegang tot de monumentale entreepartij.

Op de R.K. begraafplaats Buitenveldert heeft het grafmonument voor de familie Wiegman-Dobbelman de status van Rijksmonument. De wet- en regelgeving rondom de bescherming van cultureel erfgoed is vastgelegd in de Monumentenwet 1988 en middels een vergunningenstelsel in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (omgevingsvergunning).

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

15.1 Algemeen

Bij het opstellen van het 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 zijn opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en regels, vergezeld van een toelichting. De plankaart heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart 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 hoofdstukken van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft dit hoofdstuk een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de plankaart. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de plankaart. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de plankaart verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

15.2 Planvorm

Het bestemmingsplan is erop gericht de ontwikkeling van kantoren, woningen en (onderwijs)voorzieningen in een adequate bestemmingsregeling op te nemen.Ook de bestaande te handhaven bebouwing (m.n. onderwijs, kantoren en begraafplaats) worden in deze bestemmingsregeling opgenomen. Het bestemmingsplan is dan ook een concreet eindplan. Daar waar dit gewenst en vanuit een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is, is het bestemmingsplan flexibel.

15.3 Milieuhinderlijke functies

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 in de bestemmingsregeling van bestemmingen waar bedrijven zijn toegestaan.

15.4 Regels m.b.t. geluid

Zones vanwege wegen

Op grond van artikel 3.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in het bestemmingsplan worden aangegeven wat de functie is van de voornaamste wegen, alsmede het dwarsprofiel of het aantal rijstroken daarvan dan wel de as van de weg waarmee gerekend is, bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. De verwijzing naar artikel 74 Wgh heeft betrekking op de breedte van de zone waarmee gerekend moet worden. Zoals in paragraaf 7.2.4 reeds is aangegeven gelden er voor wegen bepaalde zones, waarbij de breedte van de zones afhankelijk is van het aantal rijstroken. Daarbij geldt voor binnenstedelijk gebied een onderscheid tussen wegen bestaande uit een of twee rijstroken, en wegen bestaande uit drie of meer rijstroken. Er is in dit bestemmingsplan voor gekozen om op de plankaart het aantal rijstroken aan te geven. Daar waar een maximum geldt van 2 rijstroken geldt een zone van 200 meter. Voor alle overige delen geldt een zone van 350 meter. Overigens zijn die wegen waarvoor een 30 km/u regime geldt uitgezonderd van toepassing van de wet geluidhinder. Hiervoor gelden geen zones vanwege wegen als bedoeld in de wet geluidhinder. Daar waar wegen worden mogelijk gemaakt met uitsluitend een 30 km/u regime, is dit in de planregels vastgelegd.

Regeling ten aanzien van geluidgevoelige gebouwen

Het bestemmingsplan maakt wonen mogelijk. Op grond van de Wet geluidhinder moeten

woongebouwen worden beschouwd als geluidsgevoelige gebouwen. Met betrekking tot woningen is de Wet geluidhinder van toepassing (zie hoofdstuk 7).

Uit onderzoek is gebleken dat op veel locaties niet zondermeer kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden of de maximaal toelaatbare waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek zoals dat is gedaan blijkt een grote geluidsbelasting vanwege de A10. Om desondanks woningbouw mogelijk te maken is in de planregels voorgeschreven dat bebouwing aan een aantal zijden dient te zijn voorzien van een dove gevel dan wel van een geluidwerend vlies. Als voorwaarde is daarbij wel opgenomen dat afzonderlijke woningen een stille zijde dienen te hebben.

Onder een stille zijde wordt verstaan een gevel of geveldeel met een geluidsbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde. Wanneer de woningen worden gerealiseerd in de vorm van een gesloten bouwblok, is de stille zijde veelal vanzelf aanwezig. Ingeval van woningbouw in de vorm van torens of haaks op de weg staande woonflats, ontbreken vaak de stille gevels. In die gevallen kan een stil geveldeel worden gerealiseerd door bouwkundige voorzieningen zoals verhoogde borstweringen op de balkons of aangepaste bouwvormen. Ook is een oplossing in de vorm van serres of afsluitbare loggia's mogelijk. Het doel van deze voorzieningen is woningen te realiseren met verblijfsruimten, met name de slaapkamers, die op een natuurlijke wijze geventileerd kunnen worden zonder dat het geluidsniveau in de woning de wettelijke binnenwaarde overschrijdt. Het ontwerp van de woonplattegronden zal op dit uitgangspunt gebaseerd moeten worden.

Om te voldoen aan de Wet geluidhinder is de verplichting van het toepassen van een dove gevel dan wel een geluidwerend vlies opgenomen voor alle gebouwen die geheel of gedeeltelijk kunnen worden gebruikt ten behoeve van geluidsgevoelige functies. Gelet op de binnen de bestemming Gemengd en Maatschappelijk mogelijk gemaakte functies, geldt dat in beginsel voor elk gebouw. Het is echter zeer goed denkbaar dat binnen een gebouw meerdere functies aanwezig zullen zijn, waarbij het zelfs zo kan zijn dat aan de geluidsbelaste zijde waar dove gevels zijn voorgeschreven) er sprake is van kantoorvestiging, met woningen aan de zijde waar geen dove gevel of geluidwerend vlies hoeft te komen. Wanneer er aan de zijde waar een dove gevel of een geluidwerend vlies is voorgeschreven geen geluidsgevoelige functies worden gesitueerd, is de dove gevel of het geluidwerend vlies niet nodig. Om die reden is expliciet aangegeven dat de dove gevel of het geluidwerend vlies alleen noodzakelijk is voor zover er aan die zijde sprake is van vestiging van een geluidsgevoelige functie, en uitsluitend voor het deel van de gevel ter plaatse van die geluidsgevoelige functie.

Afhankelijk van fasering en andere mogelijke externe factoren, kan het zo zijn dat dove gevels gelet op de feitelijke gevelbelasting op enig moment niet langer noodzakelijk zijn, ook wanneer er wel wordt voorzien in geluidsgevoelige functies. Hetzelfde geldt voor de voorgeschreven regel van aaneengesloten bebouwing. Om te voorkomen dat (dan) nog steeds dove gevels moeten worden gerealiseerd, of aaneengesloten moet worden gebouwd, zonder dat die inhoudelijk (nog) nodig zijn is in de planregels een onheffingsmogelijkheid opgenomen. Wel moet dan vooraf worden aangetoond dat voldaan wordt aan de maximaal toelaatbare waarden, dan wel aan de voorkeursgrenswaarden. De verplichting van een stille zijde voor afzonderlijke woningen blijft ten alle tijde bestaan.

Het is uiteraard niet de bedoeling dat na realisatie van een gebouw geluidsgevoelige ruimten worden gevestigd op plaatsen waar de geluidsbelasting op de gevel te groot is, en waar geen dove gevel is gerealiseerd of ontheffing van die verplichting is verleend. Om dit te voorkomen worden ook in de specifieke gebruiksregels restricties gesteld aan vestiging van woningen en andere geluidsgevoelige functies.

15.5 Artikelgewijze toelichting

Algemeen

De verbeelding is de (digitale) kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes c.q. volumes staan aangegeven. De verbeelding 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 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 bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- 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 bouwwerken de van toepassing zijnde bouwbepalingen 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 afwijkingsregels.
- 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.

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.

Artikelen 3 t/m 6 Gemengd 1 t/m 4

Deze artikelen geven de regels aan die gelden voor de gronden met een gemengde bestemming. Binnen deze bestemmingen zijn diverse functies toegestaan. Het verschil tussen de bestemmingen Gemengd 1 tot en met 4 zit hem met name in de opsomming van de toegestane functies zoals aangegeven in lid 1 van de desbetreffende artikelen.

De volgorde van de verschillende leden is gelijk: Na de opsomming van toegestane functies in lid 1 volgen in lid 2 de bouwregels. Deze bepalen de fysieke verschijningsvorm waarin de functies zijn toegestaan. Altijd is een maximale bouwhoogte aangegeven, al dan niet per maatvoeringsvlak. Daarnaast zijn bouwvoorschriften zoals een bebouwingspercentage, maxmaal te bebouwen grondoppervlak of een voorgeschreven dove gevel gegeven. In het volgende lid zijn eventuele nadere eisen omschreven die in het kader van de bouwplantoetsing specifiek kunnen worden omschreven. Afwijking van de bouwregels uit het tweede lid volgen na de nadere eisen. De regels ten aanzien van gebruik komen na de bouwregels en geven een nadere specificatie bij de opsomming in lid 1. In de 22 tot en met 24 staan de algemene uitzonderingsmogelijkheden die binnen de bestemmingsplanregeling kunnen worden toegestaan.

Artikel 7 Groen

De gronden ten zuiden van het Amstelkanaal en tussen de kavels 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.

Boven maaiveld mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden opgericht, met een maximale hoogte van 2 meter. Via een nadere eisen regeling kunnen burgemeester en wethouders aan de situering en afmeting daarvan eventueel nadere eisen stellen.

Onder maaiveld zijn wel gebouwen toegestaan. Het betreft hier met name eventuele gebouwde parkeervoorzieningen waarvan de in- en uitritten overigens buiten de groenbestemming moeten worden gerealiseerd. Deze gebouwen mogen niet hoger dan maximaal 1 meter onder het maaiveld worden gebouwd. Zodoende wordt een bruikbare leeflaag voor groenvoorzieningen gegarandeerd.

Op deze gronden zijn ook de algemene gebruiksregels van toepassing.

Artikel 8 en 9 Kantoor - 1 en 2

Deze artikelen kennen een zelfde opbouw als de artikelen 4 tot en met 6. Binnen de kantoorsbestemming is het aantal toegestane functies echter beperkt tot kantoren, bedrijven en bijbehorende functies zoals in lid 1 genoemd.

Het verschil tussen Kantoor 1 en 2 is gelegen in het maximale gezamenlijk brutovloeroppervlak dat geldt voor het bestemmingsvlak Kantoor 1 en een uitzondering ten aanzien van de parkeernormering voor de reeds bestaande kantoren en bedrijven binnen Kantoor 2. Deze uitzonderingsregel is overigens geregeld in artikel 23 (algemene gebruiksregels), direct volgend op de overige parkeernormeringen.

Artikelen 10 t/m 12 Maatschappelijk - 1 t/m 3

Dit betreft soortgelijke regelingen als die genoemd onder Gemengd en Kantoor, met dien verstande dat hierbij de nadruk ligt op de maatschappelijke hoofdfunctie van de betreffende gronden. Het betreft binnen M-1 en M-2 met name onderwijsvoorzieningen. M-3 is de maatschappelijke bestemming ter plaatse van de begraafplaats. Op de begraafplaats zelf zijn geen gebouwen aanwezig en ook niet toegestaan. Binnen het bestaande gebouw bij de ingang van de begraafplaats is ook een horecavoorziening en een

kleine winkel toegestaan.

Artikel 13 Tuin

De bestemming Tuin komt sterk overeen met de bestemming Groen, met dien verstande dat het hier geen openbare maar private gronden betreft.

Artikelen 14 t/ 16 Verkeer - 1

De bestemming Verkeer - 1 regelt de bestaande infrastructuur op de Amstelveenseweg. Het betreft die delen van de weginfrastructuur waar naast wegen ten behoeve van autoverkeer ook tramverkeer mogelijk is. De ligging van de tramrails is via een aanduiding op de verbeelding vastgelegd. Tevens is op de verbeelding het maximaal aantal rijstroken ten behoeve van autoverkeer aangeduid. De tramrails maken van dat aantal geen onderdeel uit.

De bestemming Verkeer - 2 regelt de infrastructuur op de Fred. Roeskestraat waar een maximum snelheid geldt van 30 km per uur.

De bestemming Verkeer - 3 regelt die gronden die wel een verkeerskundig gebruik (voet- en fietsgangersverkeer) of een gebruik als ander verblijfsgebied kennen, maar waarbinnen rijstroken ten behoeve van autoverkeer niet zijn toegestaan.

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 17 Water

Voor die gronden waar de functie water niet mag worden opgeheven is deze bestemming aangegeven.

Artikel 18 Waarde - Archeologie

De gronden waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming Waarde-Archeologie gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij bepaalde ingrepen in de bodem 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 dit kunnen zijn.

Artikel 20 Waterstaat-Waterkering

In aanvulling op de onderliggende bestemming geldt ter plaatse van de (nieuwe) secundaire waterkering deze dubbelbestemming. Aldus geeft deze bestemming aan waar rekening moet worden gehouden met deze functie, waarbij overigens langs de weg van de Keur nadere eisen en /of voorwaarden kunnen worden gesteld.

Artikel 21 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als

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

Artikel 22 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 afwijkingsprocedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een omgevingsvergunning te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Artikel 23 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 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. Ten aanzien van de verschillende mogelijk gemaakte functies worden parkeernormen voorgeschreven. Het gaat om maxima. Daarnaast geldt voor het gehele bestemmingsplan een totaalnorm.

Artikel 24 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden onder meer geringe afwijkingen van bouw- of bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan de in artikel 22 Algemene bouwregels opgenomen mogelijkheden en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een omgevingsvergunning kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 25 Algemene procedureregels

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

Artikel 26 Overige regels

In de regels wordt een enkele keer verwezen naar andere wettelijke regelingen. Landelijke wettelijke regelgeving kan gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen. Om die reden wordt in dit artikel aangegeven dat daar waar wordt verwezen naar landelijke wettelijke regelingen, die regelingen

zijn bedoeld zoals deze luidden op het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter visie is gelegd.

Artikel 27 Overgangsrecht

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

Artikel 28 Slotregel

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

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 gronden waarop het bestemmingsplan bouwplannen mogelijk maakt die zijn aangewezen op grond van artikel 6.2.1 Bro (o.a. één of meer woningen, één of meer andere hoofdgebouwen en uitbreiding met ten minste 1.000 m²). 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. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

In het kader van het Uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat is een grondexploitatie opgesteld. De gemeenteraad heeft hierover op 16 februari 2011 besloten. De in dit bestemmingsplan voorziene ontwikkeling maakt onderdeel uit van deze vastgestelde grondexploitatie.

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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
- Waterschap 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

Van de instanties genoemd onder 4, 5 en 6 is geen reactie ontvangen. De instanties genoemd onder 1, 2, 7 en 8 hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben.

Het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft de volgende opmerkingen.

a. Men verzoekt de huidige ligging van de secundaire waterkering in de Fred Roeskestraat op de verbeelding aan te geven, dan wel in de toelichting op te nemen.

Reactie:

Omdat een bestemmingsplan een planhorizon kent van 10 jaar en de verplaatsing van de kering op korte termijn een feit is, zou het opnemen van In de waterparagraaf op de verbeelding, of, conform de terminologie behorende bij de digitalisering van het bestemmingsplan, als aanduiding bij de betreffende gronden, wellicht verwarring veroorzaken. Verwacht mag immers worden dat ten tijde van het van kracht worden van het bestemmingsplan de leggerherziening op grond waarvan de nieuwe ligging van de legger van toepassing is, is doorgevoerd. Daarom is er voor gekozen de oude kering niet op de verbeelding aan te geven. Wel is naar aanleiding van deze reactie in de waterparagraaf van deze toelichting in woord en beeld de nieuwe én de oude kering opgenomen.

b. Men adviseert de beschrijving van de aanwezige bomen ter plaatse van de waterkering zoals deze na het verleggen is gesitueerd in relatie te brengen met het verzoek tot leggerwijziging.

Reactie:

In het kader van het ecologisch onderzoek is een zogeheten Bomenvisie opgesteld. Hierbij zijn alle bomen in het plangebied geïnventariseerd. Daarbij is het soort, de aard en de conditie van de bomen aangegeven, alsmede de kenmerken van de wortelstructuur van de betreffende bomen. Uit deze gegevens kan worden geconcludeerd dat de bomen een verplaatsing van de waterkering niet in de weg staan.

c. Men verzoekt de gemeente in de planregeling het voorbehoud op te nemen dat de verbeelde functies (GD4) pas zijn toegestaan nadat de aanpassing van de legger heeft plaatsgevonden.

Reactie:

Vooralsnog is het uitgangspunt dat ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan de aanpassing van de legger zal zijn afgerond. Aldus is een voorbehoud zoals voorgesteld niet

noodzakelijk.

d. De huidige compartimenteringskering langs de Amstelveenseweg zal ten behoeve van het verzoek tot leggerwijziging de status krijgen van direct secundaire waterkering. Dit zal dan een onderdeel moeten vormen van de verbeelding van het tracé van de aangepaste waterkering.

Reactie:

Het bestemmingsplan is overeenkomstig de reactie aangepast.

e. Bij de verwijzing in de toelichting naar de Europese Kaderrichtlijn Water is volledigheidshalve het benoemen van het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 wenselijk.

Reactie:

In de desbetreffende paragraaf wordt het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 genoemd.

f. Men adviseert in de paragraaf Waterkwantiteit en Berging een verwijzing naar de Waterbalans Zuidas op te nemen.

Reactie:

De betreffende verwijzing is opgenomen, met de daarbij behorende toelichting.

g. Hoewel in de toelichting staat dat er geen oppervlaktewater wordt gegraven of gedempt suggereert de verbeelding aan de noord- en oostzijde van het plangebied een verbreding van het Zuideramstelkanaal en de insteekhaven.

Reactie:

De verbeelding geeft, met betrekking tot het oppervlaktewater van het Zuideramstelkanaal, de huidige situatie aan. Daarbij is ter plaatse geen vergroting.

Overigens zal op de hoek Amstelveenseweg /Fred Roeskestraat in zeer beperkte sprake kunnen zijn van waterdemping. Dit zal worden meegenomen in de totale waterbalans van het gebied, waarbij het vooralsnog zo zal zijn dat compensatie buiten het plangebied, in een breder verband, wordt gerealiseerd.

h. In de de opsomming van het toetsingskader op het gebied van water wordt Breed Water Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015 gemist.

Reactie:

Een omschrijving van het desbetreffende plan is aan de opsomming toegevoegd.

i. Geadviseerd wordt de consequenties voor de oppervlaktewaterstructuur van de verlegging van de hoofddrinkwaterleiding te beschouwen.

Reactie:

Fred. Roeskestraat (vastgesteld)

De oppervlaktewaterstructuur zal in zeer geringe mate mogelijk veranderen, met dien verstande dat het aan de zuidzijde van de aansluiting van de Fred Roeskestraat op de Amstelveenseweg een demping van het huidige water mogelijk is. Hiermee wordt voorkomen dat de drinkwaterleiding veel dieper onder het maaiveld moet worden aangelegd dan in de omgeving. Aldus is sprake van een substantiële kostenbesparing.

j. Geadviseerd wordt de meest recente uitkomsten van het groeiend grondwatermodel te gebruiken.

Reactie:

Gedurende de verdere ontwikkelingen binnen het plangebied zal, evenals bij de ontwikkelingen in de rest van het Zuidasgebied, altijd worden uitgegaan van de meest recente uitkomsten van het groeiend grondwatermodel.

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

- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Stadsregio Amsterdam

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 17.2 wordt hier nader op ingegaan.

17.2 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.

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 milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. Hoewel er 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 de inspraak in het kader van het Uitvoeringsbesluit Fred. Roeskestraat al enige jaren geleden (maart 2007) heeft plaatsgevonden, wordt in het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan een informatiebijeenkomst georganiseerd voor geïnteresseerden. Op deze bijeenkomst wordt een nadere toelichting gegeven op het concept ontwerpbestemmingsplan en wordt gelegenheid geboden om vragen te stellen.