Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan TAM-Omgevingsplan H22A Sciencepark Kavel 12A

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan TAM-omgevingsplan H22A Sciencepark Kavel 12A

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2401OPSTD-VG01
Datum print	11 December 2025
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel wijziging omgevingsplan	7
1.3	Bevoegdheden	7
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	**Het plankader**	**9**
2.1	Ligging besluitgebied	9
2.2	Science Park Amsterdam	9
2.3	Beschrijving huidige situatie	11
2.4	Geldend juridisch planologisch kader	12
Hoofdstuk 3	**Beleid en regelgeving**	**15**
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	24
3.3	Regionaal beleid - Metropoolregio	27
3.4	Gemeentelijk beleid - Stedelijke kaders	27
Hoofdstuk 4	**Het ruimtelijke kader**	**33**
4.1	Ruimtelijk functionele aspecten	33
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	35
Hoofdstuk 5	**Milieueffectrapportage**	**37**
5.1	Wetgeving	37
5.2	Mer/ MER beoordeling	38
Hoofdstuk 6	**Verkeer- en vervoer**	**39**
6.1	Bereikbaarheid auto, OV en fiets	39
6.2	Verkeersveiligheid	44
6.3	Parkeren	46
Hoofdstuk 7	**Geluid**	**51**
7.1	Geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen	51
7.2	Geluid vanwege milieubelastende activiteiten	58
Hoofdstuk 8	**Luchtkwaliteit**	**63**
8.1	Regeling en beleid	63
Hoofdstuk 9	**Omgevingsveiligheid (externe veiligheid)**	**69**
9.1	Algemeen	69
9.2	Regelgeving	70
9.3	Gemeentelijk beleid	71
9.4	Besluitgebied	73
Hoofdstuk 10	**Bodem en ondergrond**	**75**
10.1	Bodemkwaliteit	75

10.2	Besluitgebied	76
10.3	Niet gesprongen explosieven	78
Hoofdstuk 11	**Water**	**79**
11.1	Beleid en regelgeving	79
11.2	Besluitgebied	85
Hoofdstuk 12	**Ecologie**	**89**
12.1	Beleid en regelgeving	89
12.2	Besluitgebied	91
12.3	Stikstofdepositie	96
Hoofdstuk 13	**Cultuurhistorie en archeologie**	**97**
13.1	Wet- en regelgeving - algemeen	97
13.2	Te beoordelen aspecten	104
13.3	Besluitgebied	114
Hoofdstuk 14	**Hoogbouw (effecten)**	**115**
14.1	Wet- en regelgeving en beleid	115
14.2	Besluitgebied	119
Hoofdstuk 15	**Duurzaamheid en klimaatadaptatie**	**135**
15.1	Algemeen	135
15.2	Wet- en regelgeving en beleid	135
15.3	Besluitgebied	142
Hoofdstuk 16	**Juridische toelichting**	**143**
16.1	Algemeen	143
16.2	Toelichting op regels TAM-omgevingsplan Amsterdam Science Park Kavel 12A	148
Hoofdstuk 17	**Uitvoerbaarheid**	**151**
17.1	Eigendomsverhoudingen en gemeentelijke grondexploitatie	151
17.2	Kostenverhaal	151
17.3	Nadeelcompensatie	151
17.4	Participatie en maatschappelijke uitvoerbaarheid	152

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Er is in Amsterdam een groot tekort aan staf- en studentenhuisvesting. De groei van het aantal studenten en de internationalisering zorgen daarnaast voor een oplopend tekort. Vanuit de lokale analyse van de landelijke monitor studentenhuisvesting blijkt dat het tekort in de MRA stijgt naar 21.700 studentenwoningen in 2028 als er niet bijgebouwd wordt. In het genoemde tekort van studentenhuisvesting (21.700 in 2028) zijn de PhD-studenten (2020: 3525 inclusief AMC), die voor een groot deel ook op betaalbare woningen zijn aangewezen, niet meegenomen.

Ook voor postdocs, assistant- en associate professors en docenten die in een groeiende mate uit het buitenland komen en regelmatig een tijdelijk verblijf zoeken (tot 3 jaar) speelt een vraag. Zij zoeken een 2 of 3 kamerwoning en komen gezien hun functie niet in aanmerking voor een studentenwoning en zijn op het middenhuur segment aangewezen. Deze groep valt voor een groot deel tussen wal en schip ook omdat commerciële verhuurders vrijwel niets aanbieden in het segment waarin deze groep kan en wil wonen in verband met geboden salaris en contracturen en de samenstelling van het huishouden.

Het toevoegen van woningen op Amsterdam Science Park ter plaatse van Kavel 12A biedt de UvA de mogelijkheid om promovendi en (jonge) onderzoekers een betaalbare woning te bieden in Amsterdam.

Het toevoegen van woningen op het Amsterdam Science Park wordt tevens als een kans gezien om de levendigheid en de aantrekkelijkheid van het Amsterdam Science Park te vergroten. Het toevoegen van de functie wonen versterkt de interactie tussen de hoofdfunctie onderwijs, ondernemen en onderzoeken.

Het op kavel 12A bouwen van woningen en het gebruiken van de gronden voor wonen past echter niet in het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Om hier medewerking aan te kunnen verlenen dient het omgevingsplan te worden gewijzigd. Voorliggend plan voorziet hier in.

1.2 Doel wijziging omgevingsplan

De voorliggende wijziging van het omgevingsplan gemeente Amsterdam heeft als doel de gewenste woningbouwontwikkeling op de locatie kavel 12A Amsterdam Science Park mogelijk te maken.

1.3 Bevoegdheden

Op grond van de Omgevingswet wordt het omgevingsplan door de raad gewijzigd. De raad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Daar is in deze situatie geen sprake van.

Het besluitgebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Oost. Het projectgebied valt bestuurlijk rechtstreeks onder de centrale stad.

De Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 verdeelt de taken (bijlage 2) en bevoegdheden (bijlage 3) tussen de centrale stad en stadsdelen (en het stadsgebied Weesp).

Het plangebied is op de kaart in bijlage 1 behorende bij de Verordening aangewezen als stedelijk gebied of project. De voorbereiding van de wijziging van het omgevingsplan tot de vrijgave van het ontwerpbesluit tot wijziging van het omgevingsplan ligt bij het college.

1.4 Leeswijzer

Na dit hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder meer ingegaan op de ligging van het besluitgebied. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt het ruimtelijke (planologische en stedenbouwkundige kader) toegelicht. In hoofdstuk 5 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid (inclusief participatie).

In elk hoofdstuk wordt eerst het beleid toegelicht, daarna wordt uitgelegd hoe het beleid wordt toegepast in het besluitgebied.

Hoofdstuk 2 Het plankader

2.1 Ligging besluitgebied

Kavel 12A maakt onderdeel uit van hetAmsterdam Science Park en is gelegen in Amsterdam-Oost.



Afbeelding 2. Ligging van kavel 12A in de omgeving (bron: googlemaps)

Het gehele terrein is in eigendom van de Universiteit van Amsterdam.

2.2 Science Park Amsterdam

De Watergraafsmeer is in 1629 drooggelegd en werd eind zeventiende, begin achttiende eeuw een aantrekkelijke woonplek voor rentenierende Amsterdammers, die er hofsteden lieten bouwen. De Anna Hoeve herinnert daar nog aan. Deze voormalige boerderij is in het begin van de twintigste eeuw op de plek van één van de oorspronkelijke hofsteden gebouwd.

Kenmerkend voor de inpoldering is het rechthoekige wegenpatroon, dat ook tot uitdrukking komt in de straatnamen (bijvoorbeeld 'Kruislaan' en 'Middenweg') en de haakse verkaveling. In Science Park Amsterdam is de oorspronkelijke wegstructuur en verkaveling herkenbaar aan de Kruislaan en het weiland rondom de Anna Hoeve.

De universiteitsgebouwen hebben zich onttrokken aan het verkavelingspatroon. Zij hebben een eigen bouwrichting en zelfs een eigen polderpeil. De daarbij behorende ringsloot markeert het ooit geplande eindpunt van de rijksweg A1 en geldt tevens als eigendomsgrens van het terrein van de UvA. Het noordwestelijke deel van het gebied was decennialang in gebruik als volkstuinencomplex.

In 1946 werd het eerste wetenschappelijke instituut in het gebied gevestigd: het Instituut voor Kernfysisch Onderzoek (IKO), later onderdeel van het Nationaal Instituut voor subatomaire fysica

(Nikhef). In de daarop volgende jaren volgden het instituut voor Atoom- en Moleculaire Fysica (AMOLF), het Centrum voor Wiskunde en Informatica (CWI), SARA Reken- en Netwerkdiensten en de biologiefaculteit van de UvA. Zo ontstond aan de oostrand van Amsterdam een grote concentratie van nationaal en internationaal opererende onderzoeks- en onderwijsinstellingen op het gebied van natuurwetenschappen en technologie.

Begin jaren negentig vestigden zich er de eerste bedrijven in het eerste matrixgebouw van ASP. Deze publiek- private samenwerking tussen gemeente Amsterdam, Rabobank, NWO en UvA biedt huisvesting en diensten aan (startende) ondernemers in de ICT en biotechnologie. Amsterdam Internet Exchange (AMS-IX) vestigde zich in 1996 in het gebied en Twinning Center Amsterdam in 1998. Inmiddels is het aantal bedrijven gestegen tot 75 en staan er vijf matrixgebouwen.

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

Onderzoek

Zoals hierboven vermeld huisvest het westelijk deel van het gebied drie onderzoeksinstituten van NWO: AMOLF, NWI en Nikhef.

De kennisinstituten op Science Park Amsterdam doen voornamelijk fundamenteel onderzoek dat bouwstenen ontwikkelt voor innovatieve producten en diensten en zo een bijdrage levert aan oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken, zoals op het gebied van gezondheid en energie. AMOLF is een Nederlands onderzoeksinstituut voor natuurkundig onderzoek. Het instituut doet toonaangevend onderzoek op het gebied van fysica van biomoleculaire systemen en nanofotonica. Nanotechnologie wordt tegenwoordig steeds meer in dagelijkse producten toegepast, zoals in zonnecellen. CWI is het nationale onderzoeksinstituut voor wiskunde en informatica. Bij het CWI ontdekt en ontwikkelt men nieuwe ideeen die bruikbaar zijn in andere wetenschapsgebieden, de maatschappij, handel en industrie. Nikhef doet onderzoek op het gebied van deeltjes- en astrodeeltjesfysica. Wetenschappers en technici werken samen aan onderzoek naar de kleinste bouwstenen van materie en hun onderlinge krachtenspel. Deze elementaire deeltjes bestuderen zij zowel in botsingsprocessen bij de grote deeltjesversnellers van bijvoorbeeld CERN bij Geneve, maar ook in interacties van hoog-energetische deeltjes van kosmische afkomst in bijvoorbeeld de atmosfeer of het zeewater. SARA is een geavanceerd ICT-dienstencentrum dat onderzoekers ondersteunt met diensten, voorzieningen en infrastructuur (expertise en faciliteiten op het gebied van het weer, klimaat, milieu, energie etc). FNWI: naast haar onderwijsfunctie heeft de faculteit tien onderzoeksinstituten die op verschillende terreinen onderzoek verrichten.

Onderwijs

Op het Amsterdam Science Park is de Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica (FNWI) van de UvA gevestigd. De faculteit telt 2500 studenten die onder meer studeren in de richtingen Biologie, Informatica, Sterrenkunde, Scheikunde, Wiskunde, Natuurkunde en Fysische Geografie. In 2012 vestigt ook het Amsterdam University College (AUC) zich hier. Het AUC biedt dan onderwijs aan

600 tot 900 (inter)nationale topstudenten. Het plangebied functioneert als campus. Naast studeren, kunnen de studenten hier wonen, sporten (Universitair Sportcentrum is in 2010 opgeleverd), en gebruik maken van horeca-activiteiten.

Ondernemen

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

Wonen

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

2.3 Beschrijving huidige situatie

2.3.1 Amsterdam Science Park

Het Amsterdam Science Park (ASP) is een concentratiegebied voor onderzoek. Het is een gebied van 70 hectare met als belangrijkste functie het leveren van voorzieningen voor natuurwetenschappelijk onderzoek, exacte wetenschap, ICT en biologie. Het gebied, gelegen in de Watergraafsmeer in het oosten van Amsterdam, wordt ontwikkeld tot internationaal kenniscomplex, waar samenwerking tussen wetenschappelijk onderwijs, onderzoek en kennisintensieve bedrijvigheid gestimuleerd wordt.
Het ASP is gezamenlijk ontwikkeld door de Gemeente Amsterdam, NWO en de Universiteit van Amsterdam.
Op het ASP zijn de beste onderzoeksinstituten, een bètafaculteit, een University College en ruim 120 bedrijven gevestigd. ASP biedt uitgelezen kansen voor datatechnologie, fundamenteel en toegepast onderzoek, inzet van geavanceerde instrumenten en bedrijven die zich richten op duurzaamheid.
Op ASP bevinden zich woningen, ruim 90 bedrijven gespecialiseerd in ICT en biologie, de bètafaculteit van de Universiteit van Amsterdam en wetenschappelijke instituten. Daarnaast zijn er meerdere horecagelegenheden en een sportaccommodatie.
In het gebied zijn verschillende onderzoeksinstituten gevestigd, waaronder Nikhef, AMOLF en het CWI. Ook SARA Nationaal HPC Centrum heeft er zijn hoofdlocatie. SARA en Nikhef herbergen elk een van de acht knooppunten van de Amsterdam Internet Exchange.
Het ASP biedt onderdak aan acht onderzoeksinstituten van de Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica (FNWI): Institute for Logic, Language and Computation, Institute of Physics, Instituut voor Biodiversiteit en Ecosysteem Dynamica, Instituut voor Informatica, Korteweg-de Vries Instituut voor Wiskunde, Sterrenkundig Instituut 'Anton Pannekoek', Swammerdam Institute for Life Sciences en Van 't Hoff Institute for Molecular Sciences.

2.3.2 Kavel 12A

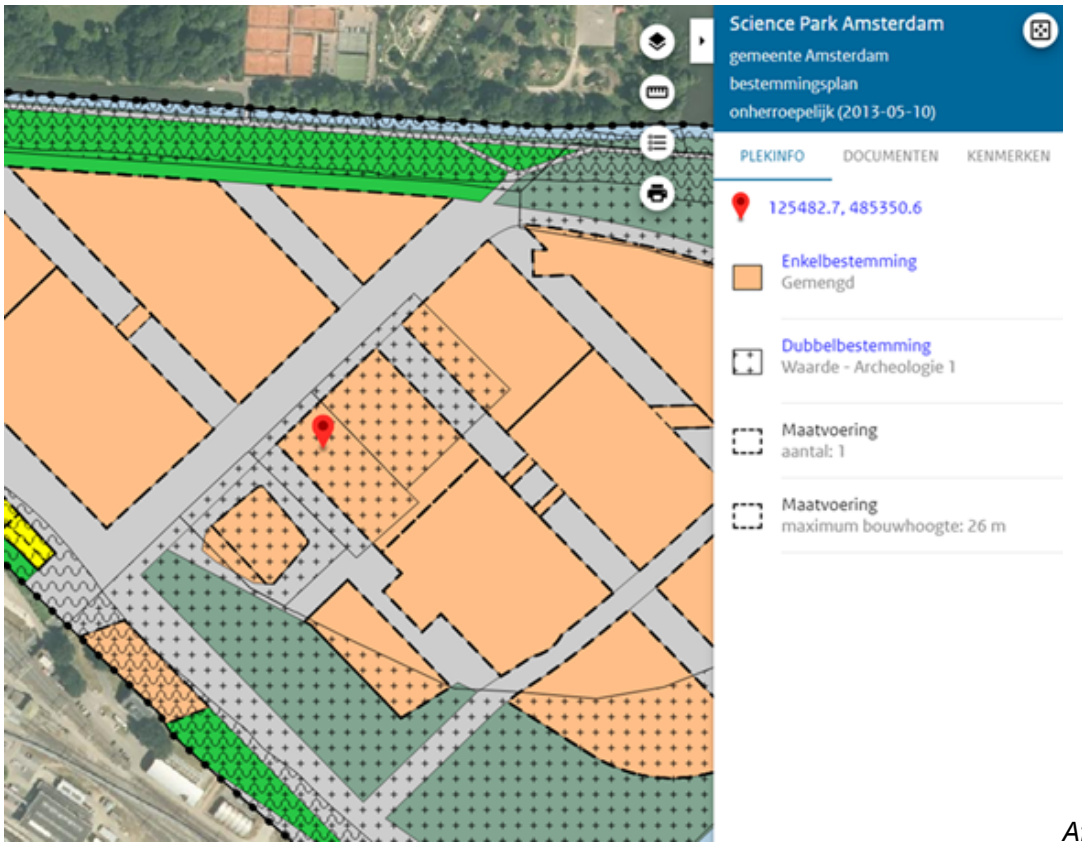
Kavel 12A bestaat uit braakliggend terrein met vers ingezaaid gras.



Aan de noordoost- en oostzijde grenst de kavel aan bestaande bebouwing. Aan de noordwest zijde grenst de kavel aan Science Park (het verlengde van de Kruislaan) en aan de zuidwest zijde aan het terrein van café restaurant Polder.

2.4 Geldend juridisch planologisch kader

Op kavel 12A is het bestemmingsplan 'Science Park Amsterdam' uit 2013 van toepassing. De kavel heeft hierin de enkelbestemming 'Gemengd' en de dubbelbestemming Waarde - Archeologie.



Afbeelding 3. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Science Park Amsterdam.

De voor Gemengd aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- instellingen voor hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek;
- bedrijven in categorieën 1 tot en met 3.2 van de bij de regels deel uitmakende Staat van inrichtingen (inclusief de aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte);
- kantoor;
- centrumvoorzieningen;
- sportvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- al dan niet gebouwde parkeervoorzieningen.

Bouwregels bestemming Gemengd

Ter plaatse van kavel 12A geldt een minimum bouwhoogte van 16 meter en een maximum bouwhoogte van 26 meter. Er is één hoogte accent toegestaan met een minimale bouwhoogte van 45 meter en een maximale bouwhoogte van 72 meter.

Voor hoogbouwaccenten geldt per hoogbouwaccent een maximale bebouwingsoppervlakte van 875m^2.

Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt een maximale bouwhoogte van 10 meter.

Strijdigheden

Het gebruik van de gronden voor wonen is in strijd met de bestemming Gemengd.

Waarde - Archeologie 1

Gronden met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1 zijn mede bestemd voor doeleinden ter bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Voor zover er op deze gronden sprake is van bodemverstoring, dient een archeologisch rapport overlegd te worden. Dit is niet van toepassing op een bodemverstoring met een kleiner oppervlak dan 10.000 m^2 of een kleinere diepte dan 0,5 meter onder maaiveld.

Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen en deze vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De Visie

De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip. De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken.

Toelichting

In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

Uitvoeringsagenda

In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's, en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. De kracht van Nederland ligt in een poly centrische netwerkstructuur. Stedelijke en landelijke regio's werken door het transporten mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem. De vier metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven) hebben daarbinnen de grootste aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal. De Amsterdamse metropoolregio is herkenbaar als internationaal zakencentrum en toeristische trekpleister, met Schiphol als schakel naar alle continenten. Deze regio kent een complexe verstedelijkingsopgave die samenvalt met meerdere nationale belangen. Het havengebied van Amsterdam is bijvoorbeeld essentieel voor de omslag naar een niet-fossiele, circulaire economie.

De NOVI benoemt de volgende nationale belangen:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.

3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO2-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

De eerste drie nationale belangen zijn van een ander, meer overkoepelend karakter, dan de overige. De nationale belangen staan in willekeurige volgorde. De nationale belangen gelden daar waar nodig onverkort in de ondergrond.

Er zijn vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
2. Een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Voor de vier bovengenoemde NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn, die in de praktijk voortdurend op elkaar inspelen.

Werkingsgebied
Ter plaatse van het besluitgebied is geen strijd met de NOVI.

3.1.2 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving

Een instructieregel is een algemene regel waarmee een bestuursorgaan aan een ander bestuursorgaan aangeeft hoe dat orgaan een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. Het Rijk heeft de instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgenomen. Behalve het Rijk stelt ook de provincie Noord-Holland instructieregels in de omgevingsverordening, zie paraagraaf 3.2.2.

In hoofdstuk 5 van het Bkl staan de instructieregels voor omgevingsplannen per onderwerp. De meeste instructieregels hebben betrekking op omgevingsaspecten en worden in de hierna volgende

hoofdstukken beschreven. Hieronder worden algemene planologische instructieregels beschreven.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel met het oog op zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand. Het is terug te vinden in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

De instructieregel houdt in dat bij het toelaten van een nieuwe stedelijke ontwikkeling er rekening moet worden gehouden met:

- de behoefte aan die ontwikkeling; en
- bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied: met de mogelijkheden om binnen het stedelijk gebied of stedelijk groen in de behoefte te voorzien.

Hierbij gaat het om een inhoudelijke sturing op de uit te voeren belangenafweging. De formulering 'rekening houden met' betekent dat het bestuursorgaan beoordelingsvrijheid heeft. Andere belangen dan het belang dat gediend wordt met de instructieregel kunnen de doorslag geven. Daarbij is van belang dat het gaat om een afweging van de ontwikkelingsbehoefte met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. Zowel kwantitatieve aspecten als ook kwalitatieve aspecten kunnen een rol spelen bij de beschrijving van de behoefte.

Begrip stedelijke ontwikkeling

Dit artikel is van toepassing op een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van bedrijventerreinen, zeehaventerreinen, woningbouwlocaties, kantoren, detailhandelvoorzieningen of andere stedelijke voorzieningen. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling in relatie met de omgeving bepaalt of het plan voldoende substantieel is. Er zijn geen ondergrenzen aangegeven, maar in uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn hiervoor de volgende lijnen uitgezet:

- Bij woningbouw is vanaf twaalf woningen sprake van een stedelijke ontwikkeling;
- Bij nieuwbouw en uitbreiding van winkels, kantoren en bedrijven ligt de ondergrens in beginsel bij een bruto-vloeroppervlakte van 500 m^2;
- Bij nieuwbouw en uitbreiding van overige stedelijke functies ligt de ondergrens in beginsel bij een ruimtebeslag van 500 m^2.

Onder het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' worden onder meer maatschappelijke, religieuze, culturele en ontspanning en vermaak gerelateerde voorzieningen als stedelijke ontwikkeling aangemerkt.

De Laddertoets moet alleen worden uitgevoerd wanneer de stedelijke ontwikkeling 'nieuw' is. Of een stedelijke ontwikkeling nieuw is, wordt bepaald in vergelijking met de regels in het omgevingsplan die daarvoor golden. Dit is inclusief de (in het verleden) verleende omgevingsvergunningen voor een omgevingsplanactiviteit waarbij wordt afgeweken van het omgevingsplan. Het gaat daarbij om een stedelijke ontwikkeling die een nieuw of groter planologisch beslag legt op de ruimte, of, als alleen sprake is van een wijziging van een gebruiksfunctie, op een andere manier wezenlijke ruimtelijke effecten heeft. Van belang is dus in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande plan, voorziet in een functiewijziging en welk planologisch beslag op de ruimte het plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande plan.

Begrip stedelijk gebied

Een stedelijk gebied is het samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid,

detailhandel en horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen en infrastructuur, met uitzondering van stedelijk groen aan de rand van die bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen. Het betreft het samenstel van bebouwing dat in een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit is toegelaten.

Reikwijdte onderzoek

De aard en omvang van de ontwikkeling bepalen het schaalniveau en de uitgebreidheid waarop de ruimtebehoefte wordt afgewogen. Bij elk plan hoort derhalve een passende onderbouwing. Provinciale of regionale visies en afspraken kunnen als basis dienen voor de onderbouwing, als dergelijke documenten concreet en voldoende onderbouwd zijn. Bij ontwikkelingen met een ruimtelijk effect op het grondgebied van andere gemeenten of provincies is bovengemeentelijke of zelfs bovenprovinciale afstemming noodzakelijk.

Vestiging van een dienst

Gelet op het vierde lid van artikel 5.129g Bkl heeft een onderzoek naar de actuele behoefte waar dat betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van de vestiging van een dienst slechts tot doel om na te gaan of die vestiging in overeenstemming is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Onder het begrip 'dienst' wordt een economische activiteit, anders dan in loondienst, die gewoonlijk tegen vergoeding geschiedt verstaan. Met die bepaling wordt beoogd om strijd met de Dienstenrichtlijn (Richtlijn nr. 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 december 2006 betreffende de diensten op de interne markt, PbEU 2006, L 376) te voorkomen. Die richtlijn geeft beperkingen aan het stellen van regels in een omgevingsplan met een economisch motief.

Werkingsgebied

In beginsel' is een plan met meer dan 11 woningen een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor wonen is dus de lijn dat er vanaf 12 woningen sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of er een nieuw of groter beslag op de ruimte is. Of, als er alleen een wijziging van de gebruiksfunctie is, op een andere manier wezenlijke ruimtelijke effecten heeft.

Van belang is hierbij dus in hoeverre het plan:

- in vergelijking met het vorige plan, voorziet in een functiewijziging
- en welk planologische beslag op de ruimte het plan mogelijk maakt in vergelijking met het vorige plan

Een combinatie van een ontwikkeling met een nieuw of groter planologisch ruimtebeslag en een functiewijziging is natuurlijk ook mogelijk.

Laddertoets

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in maximaal 400 woningen op gronden waar geen woningen zijn toegestaan (bestemming Gemengd). Ook voorziet de voorgenomen ontwikkeling in een bedrijven en maatschappelijke voorzieningen (op de begange grond van het te realiseren pand).

Gelet hierop is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder duurzame verstedelijking.

Beschrijving behoefte

De behoeftevraag naar functies als wonen en werken en overige stedelijke voorzieningen is in grote mate afhankelijk van de toekomstige demografische en economische ontwikkelingen in een gebied.

Uit het rapport Demografische ontwikkelingen 2010-2040 van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt de Metropoolregio Amsterdam aanhoudend (tot 2040) sterk tot zeer sterk te groeien: 10 procent tot meer dan 20 procent. Ook de huishoudensontwikkeling geeft dezelfde trend met een stevige groei van 20 procent of meer. De verwachting is dat de gemeente Amsterdam in 2040 ruim 50.000 huishoudens meer heeft dan in 2010. De werkzame beroepsbevolking in de Metropoolregio Amsterdam zal toenemen.

Om de concurrentie met andere economisch topregio's aan te kunnen dient het hoogstedelijk centrummilieu doorontwikkeld te worden. Intensivering van het grondgebruik in de stad is hierbij van groot belang. Een grotere mix van wonen en werken, waarbij kansrijke economische sectoren de ruimte krijgen. Meer woon- en werkruimte betekent meer draagvlak voor voorzieningen. Daarbij horen horeca, detailhandel en een diversiteit aan culturele en onderwijsinstellingen. De nieuwe economie bestaat uit een complex van functies: wonen, werken en recreëren.

Wonen

De woningbehoefte in de Metropoolregio Amsterdam is zeer groot en voor de komende decennia van structurele aard. De stadsregio behoort landelijk tot één van de weinige regio's in Nederland waar het tot nu toe niet lukt om het woningtekort terug te dringen. Die woningbehoefte heeft veel te maken met de regionale economische ontwikkeling. De Amsterdamse regio is in economische termen de succesvolste van Nederland en wordt gezien als een belangrijke motor van de nationale economie.

Met de partners in de Metropoolregio is afgesproken dat Amsterdam haar woningvoorraad met 50.000 woningen uitbreidt binnen het bestaande stedelijke gebied in de periode 2010-2030. In de periode tot 2050 heeft Amsterdam de ambitie de voorraad met totaal 150.000 woningen uitgebreid te hebben. De druk op de Amsterdamse woningmarkt neem toe. De schaarste zorgt voor stijgende prijzen waardoor de betaalbaarheid voor lagere en middeninkomens verder onder druk komt te staan. De vraag naar woningen in Amsterdam is onverminderd groot, met name in de stedelijke woonmilieus binnen de Ring A10. Het centrum met het aangrenzende Zuid, Oud-West en Oostelijk Havengebied vormen samen de centraal stedelijke zone. De vraag naar stedelijk wonen is hier groot en door de unieke kwaliteiten heeft dit gebied weinig concurrentie in de regio. Veel mensen willen juist hier wonen, de dichtheid van bebouwing, voorzieningen en activiteiten is hier heel hoog.

Gemeentelijke prognoses geven aan dat er 3.000 tot 7.500 woningtoevoegingen per jaar moeten plaatsvinden om in de woningbehoefte te voorzien. Er vestigen zich veel nieuwe mensen in de stad: netto circa 10.000 per jaar. De komende decennia zal het aantal ouderen in Amsterdam fors toenemen. Door het landelijk beleid zullen veel ouderen langer zelfstandig blijven wonen. In bouwplannen zal dan ook ruimte moeten zijn voor nieuwbouw die ook geschikt is voor ouderen. Ook de vraag naar studentenwoningen is in Amsterdam onverminderd groot, zodat de komende jaren de bouw van studentenhuisvesting blijvend gestimuleerd moet worden. Tot slot is behoefte aan ruimte voor zelfbouwers en bouwgroepen.

Naast de woningvraag van nieuwe inwoners wordt met het mogelijk maken van nieuwe woningen ook een doorstroombeweging in de stad in gang gezet. Voor de gezinshuishoudens die nu noodgedwongen in te krappe woningen blijven wonen, ontstaan er mogelijkheden om binnen hun wensen in de stad te blijven wonen. De woningen die zij in verschillende buurten achterlaten zijn geschikt voor kleine huishoudens en starters op de woningmarkt. De middenhuur kan de sleutel vormen voor een betere

verdeling van de schaarse woonruimte in Amsterdam. Er zit nu vaak een groot gat tussen de sociale huurprijzen tot afgerond 700 euro per maand en de huurprijzen in de vrije sector. Door veel woningen te bouwen met een middenhuur kunnen de relatief welvarende mensen in een sociale huurwoning verleid worden om te verhuizen. Er moeten meer middensegment woningen worden gebouwd. De gemeente heeft hiertoe in 2017 het Actieplan meer middeldure huur en de Woonagenda 2025 vastgesteld.

De gemeente Amsterdam heeft gezien deze toenemende woningbehoefte de ambitie uitgesproken om vanaf 2018 per jaar minimaal 5.000 woningen te realiseren, waarvan 500 sociale huurwoningen. Om tegemoet te komen aan de grote vraag naar nieuwbouwwoningen is het zaak om hierop in te spelen door woningbouw planologisch mogelijk te maken: de planvoorraad moet worden vergroot.

Voorzieningen/ vestiging van een dienst

De beoogde voorzieningen betreffen voorzieningen met een beperkte omvang en een lokaal karakter, gericht op het Amsterdam Science Park. Ze dragen bij aan de leefbaarheid en worden niet gezien zelfstandige ontwikkeling. Gezien de kleinschaligheid van deze voorzieningen zal er voldoende draagvlak voor en behoefte aan deze voorzieningen zijn.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Daaruit volgt dat de beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte, die zich op stedelijk en lokaal niveau manifesteert. De ruimtevraag kan geheel worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

Behoud van ruimte voor toekomstige functies

Paragraaf 5.1.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het behoud van ruimte voor toekomstige functies. De paragraaf bevat instructieregels met betrekking tot aangewezen reserveringsgebieden.

Een evenwichtige toedeling van functies aan locaties vereist in bepaalde gevallen dat gebieden worden vrijgehouden voor toekomstige ontwikkelingen die alleen op bepaalde locaties kunnen plaatsvinden. Het Besluit kwaliteit leefomgeving kent in navolging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een aantal reserveringsgebieden, waar vanwege de voorzienbare toekomstige aanleg van werken of objecten regels gelden over activiteiten die een dergelijke aanleg zouden bemoeilijken. Het gaat onder meer om gebiedsreserveringen voor de lange termijn voor gebieden rond autowegen, autosnelwegen en hoofdspoorwegen of gebieden voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Door reserveringsgebieden aan te wijzen voor de uitbreiding of aanleg van hoofdinfrastructuur is verzekerd dat in die gebieden geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden die een belemmering vormen voor de uitbreiding of aanleg van de infrastructuur. Hiermee wordt vooraf duidelijkheid gegeven over enerzijds het gebied dat benodigd is voor de voorziene infrastructuur en anderzijds over de ontwikkelingen die met het oog daarop niet gewenst zijn. Dat voorkomt dat er in een gebied activiteiten worden toegelaten waarvan voorzienbaar is dat deze niet verricht kunnen worden of dat bouwwerken worden gebouwd die op korte termijn weer moeten verdwijnen. Dat zou niet alleen nadelig zijn voor de initiatiefnemer, maar kan ook leiden tot vertraging van en oplopende kosten voor de beoogde infrastructuur. De reserveringsgebieden zijn aangewezen in de Omgevingsregeling. Binnen Amsterdam zijn alleen reserveringsgebieden aangewezen voor de uitbreiding of aanleg van een autoweg of autosnelweg.

<u>Besluitgebied</u>

Het besluitgebied van voorliggend omgevingsplan ligt buiten aangewezen reserveringsgebieden.

Locaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking

In artikel 5.157 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn instructieregels opgenomen om voldoende ruimte voor grootschalige elektriciteitsopwekking van ten minste 500 MW door elektriciteitscentrales te waarborgen. Op grond van artikel 5.156 van het Besluit kwaliteit leefomgeving gaat het om locaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking met een of meer elektriciteitsproductie-installaties met een gezamenlijk vermogen van ten minste 500 MW en de daarmee verbonden werken en infrastructuur, met uitzondering van kernenergiecentrales en elektriciteitsproductie-installaties die elektriciteit opwekken door windenergie. Elektriciteitscentrales kunnen ook bestaan uit meerdere kleine installaties, die een gezamenlijk vermogen hebben van ten minste 500 MW. Een omgevingsplan dat betrekking heeft op een locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking, dient op die locatie elektriciteitsopwekking met een vermogen van ten minste 500 MW toe te laten, te voorzien in voldoende ruimte daarvoor en geen beperkingen te bevatten voor installaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking. Het gaat hierbij zowel om voldoende ruimte in fysieke zin, als om voldoende milieugebruiksruimte voor (installaties voor) grootschalige elektriciteitsopwekking. Het toelaten van grootschalige elektriciteitsopwekking en het uitsluiten van beperkingen voor installaties houdt ook in dat de elektriciteitsproductie-eenheden op de aangewezen locaties steeds volledig gebruikt kunnen worden. Een gemeente zal daarnaast in het omgevingsplan geen beperkingen in energiepolitieke zin aan een locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking mogen opleggen. Op een locatie waar al een of meerdere installaties met een gezamenlijk vermogen van 500 MW of meer gerealiseerd zijn, voldoet een omgevingsplan vanzelfsprekend al aan deze instructieregel. Als een gemeente op een locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking het omgevingsplan wil wijzigen of een omgevingsvergunning voor een afwijkactiviteit wil verlenen, dan kan de gemeenteraad in overleg treden met het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning voor de milieubelastende activiteit voor de exploitatie van de elektriciteitsproductie-installatie. In dat overleg kan concreet nagegaan worden of aan de voorwaarden voor geschiktheid voor ten minste 500 MW elektrisch vermogen en exploitatie daarvan voldaan wordt en blijft worden. In artikel 5.156 van het Besluit kwaliteit leefomgeving worden deze locaties aangewezen in de bijbehorende bijlage XV, onder A.

Besluitgebied

Het besluitgebied van voorliggend omgevingsplan ligt buiten aangewezen gebied voor grootschalige elektriciteitsopwekking.

Waarborging hoogspanningsverbinding

Artikel 5.159, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat een instructieregel over hoogspanningsverbindingen met een spanning van ten minste 220 kV. Dit artikel bepaalt dat een omgevingsplan het tracé van een hoogspanningsverbinding dient te bevatten op de locaties die op grond van artikel 5.156, derde lid zijn aangewezen als locatie voor een hoogspanningsverbinding met een spanning van ten minste 220 kV en waarvan de geometrische begrenzing bij ministeriële regeling is vastgelegd. Het tracé van een hoogspanningsverbinding bestaat uit een strook met een bepaalde afstand tot het hart van de hoogspanningsverbinding, die ook wel de zakelijk rechtstrook genoemd wordt. De breedte van deze strook grond is doorgaans tussen de 60 en 80 meter. Een omgevingsplan dient het gebruik als hoogspanningsverbinding op die locaties toe te laten. Dat geldt eveneens voor de met de hoogspanningsverbinding verbonden schakel- en transformatorstations en andere noodzakelijke hulpmiddelen, omdat die onderdeel uitmaken van de hoogspanningsverbinding. Het gaat hier om een bevestiging van de bestaande situatie. De op grond van artikel 5.156, derde lid, aangewezen locaties voor een hoogspanningsverbinding betreffen alleen bestaande hoogspanningsverbindingen. De

handhaving van het tracé van de hoogspanningsverbinding in het omgevingsplan betekent dat het omgevingsplan ook de bruikbaarheid van de hoogspanningsverbinding in stand moet laten. Met bruikbaarheid wordt gedoeld op de functionaliteit van de verbinding en daarmee de leveringszekerheid en betrouwbaarheid van de elektriciteitsvoorziening. In dat verband moet het tracé van de hoogspanningsverbinding zoveel als mogelijk gevrijwaard blijven van nieuwe ontwikkelingen die aan die functionaliteit in de weg kunnen staan, zoals bouwwerken met een bepaalde hoogte of de opslag van stoffen die brandgevaarlijk zijn. In overleg met de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet kan bekeken worden of een specifieke ontwikkeling mogelijk is en onder welke voorwaarden. De locaties van deze hoogspanningsverbindingen zijn in artikel 5.156, derde lid, Besluit kwaliteit leefomgeving aangewezen als de tracés tussen de locaties, genoemd in bijlage XV, onder C, waarvan de geometrische begrenzing in de Omgevingsregeling is vastgelegd en de tracés tussen een locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking en het hoogspanningsnet met een spanning van ten minste 220 kV. In Amsterdam liggen enkele bovengrondse hoogspanningsverbindingen met een spanningsniveau van 380 kV.

Besluitgebied

Het besluitgebied van voorliggend omgevingsplan ligt buiten de aangewezen gebieden 'waarborging hoogspanningsverbindingen'.

Rijksvaarwegen

Artikel 5.161 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat in een omgevingsplan dat van toepassing is op een rijksvaarweg of een vrijwaringsgebied als bedoeld in artikel 5.160 van het Besluit kwaliteit leefomgeving, rekening moet worden gehouden met het belang van het veilig gebruik van de vaarweg. Het is van belang dat de navigatie van het scheepvaartverkeer niet wordt verstoord. Daarvoor is het van belang om ruimte langs de vaarweg vrij te houden van bebouwing en opgaande begroeiing. Deze kunnen de navigatie van de scheepvaart verstoren, door het belemmeren van het zicht en het verstoren van radarbeelden. In artikel 5.161 van het Besluit kwaliteit leefomgeving is daarom bepaalt dat rekening moet worden gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor de doorvaart van de scheepvaart, zichtlijnen, navigatieapparatuur, bedienings- en begeleidingsobjecten, de toegankelijkheid van de vaarweg voor hulpdiensten en beheer en onderhoud van de vaarweg. Zo nodig kan de gemeenteraad in overleg met de vaarwegbeheerder bezien of – gelet op de kenmerken van de vaarweg op een bepaalde locatie – een beoogde ontwikkeling daadwerkelijk een belemmering vormt. De breedte van een vrijwaringsgebied is afhankelijk van de afmetingen van het scheepvaartverkeer op de vaarweg. De breedte van een vrijwaringsgebied varieert van 10 m tot maximaal 50 m aan weerszijden van een vaarweg, op basis van verschillende CEMT-klassen. Waar de afmetingen van de vrijwaringsgebieden per CEMT-klasse voorheen waren vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, is de geometrische begrenzing van de vrijwaringsgebieden nu vastgelegd in de Omgevingsregeling.

In gemeente Amsterdam zijn als vrijwaringsgebied aangewezen de vaarwegen en een zone aan weerszijden van het Noordzeekanaal, zijkanaal H, het IJ, en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Besluitgebied

Het besluitgebied van voorliggend omgevingsplan ligt buiten de aangewezen vrijwaringsgebieden inzake Rijksvaarwegen.

Landelijke fiets- en wandelroutes

In artikel 5.161b van het Besluit kwaliteit leefomgeving is een instructieregel opgenomen over landelijke fiets- en wandelroutes. Dit artikel bepaalt dat als een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen

die bepaalde landelijke fiets - en wandelroutes kunnen doorsnijden, het belang van de instandhouding van die fiets - en wandelroutes bij de vaststelling van dat omgevingsplan wordt betrokken. De instructieregel is niet van toepassing op ontwikkelingen die op het moment van inwerkingtreden van deze bepaling al zijn toegestaan op grond van een omgevingsplan of op grond van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (zie artikel 5.149 Besluit kwaliteit leefomgeving). De betreffende fiets - en wandelroutes zijn aangewezen in bijlage XVI bij het Besluit kwaliteit leefomgeving. Voor de betreffende fiets - en wandelroutes is in de Omgevingsregeling geen geometrische begrenzing vastgelegd. In Amsterdam gaat het om de volgende routes:

- Landelijke fietsroute LF1 Zuiderzeeroute;
- Landelijk wandelroute LAW 1-3 Floris V-pad;
- Landelijk wandelroute LAW 2 Trekvogelpad;
- Landelijke wandelroute LAW 7-1 Pelgrimspad deel 1;
- Landelijk wandelroute LAW 8 Zuiderzeepad;
- Landelijk wandelroute LAW 15 Westerborkpad.

Het belang van de instandhouding van de landelijke fiets - en wandelroutes is niet absoluut. Dat wil zeggen dat het belang altijd afgewogen moet worden tegen andere maatschappelijke belangen zoals (overweg)veiligheid. De doelstelling van de regel is dus dat de instandhouding van de aangewezen landelijke fiets - en wandelroutes een plek heeft in de besluitvorming van het omgevingsplan. Wanneer bij een toekomstige wijziging van het omgevingsplan wordt voorzien in nieuwe ontwikkelingen die een van de genoemde landelijke fiets - en wandelroutes kunnen doorsnijden, zal het belang van de instandhouding van de betreffende route in de besluitvorming moeten worden betrokken.

Besluitgebied

Het besluitgebied van voorliggend omgevingsplan ligt buiten de begrenzing van landelijke fiets- en wandelroutes.

Bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen

Paragraaf 5.1.8 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen. Artikel 5.162 van het besluit bepaalt dat voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de openbare buitenruimte, in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het bevorderen van de toegankelijkheid van die openbare buitenruimte voor personen met een functiebeperking.

De instructieregel brengt mee dat bestuursorganen als zij nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken het belang van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen met een beperking moeten afwegen tegen de overige betrokken belangen. De tekst van artikel 5.162 brengt tot uitdrukking dat gemeenten met inachtneming van, vaak al bestaand, beleid het belang van toegankelijkheid kan meewegen met het oog op een gelijkwaardige wijze van gebruikmaking van de openbare ruimte door een ieder.

Besluitgebied

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de inrichting van de openbare buitenruimte. Via de bouwvoorschriften uit het Bbl wordt de toegankelijkheid voor een ieder geborgd.

Daarnaast zijn op de voorgenomen ontwikkeling de thema's Veiligheid (risicobronnen in het omgevingsplan), Gezondheid en milieu (luchtkwaliteit, geluid, bodemkwaliteit) en Andere onderwerpen fysieke leefomgeving (aanwijzing categorieën woningbouw) van toepassing.

In de hoofdstukken 5 tot 14 wordt nader op de thema's ingegaan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

Doel en hoofdambitie

Klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, grote woningbehoeftes, bodemdaling, verminderde biodiversiteit. Het is een greep uit de vele grote onderwerpen waar opgaven in schuil gaan. De Omgevingsvisie geeft koers hoe de provincie Noord-Holland met deze onderwerpen moeten omgaan richting de toekomst. Daarin hanteert de Omgevingsvisie het uitgangspunt om in samenhang te kijken naar de opties. In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

Ambitie in relatie tot (metropool) Amsterdam

De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de Omgevingsvisie. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoog stedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub. De ontwikkeling komt tot uiting door een snelgroeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horende mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus.

De provincie heeft vijf samenhangende bewegingen beschreven die richting geven aan de ontwikkeling van de leefomgeving. De samenhangende bewegingen zijn:

- Dynamisch schiereiland: de provincie Noord-Holland is aan drie zijden omgeven door water. Het benutten van deze unieke ligging is leidend, waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en waarin de kernen de herkenbare identiteit behouden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving; centraal staat het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector.

De hoofdthema's en de samenhangende bewegingen vormen de belangrijkste maatschappelijke opgaven voor de komende jaren. Ontwikkelprincipes bieden houvast voor iedereen die iets wil doen dat raakt aan de fysieke leefomgeving. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie zal daarom altijd een afweging van deze belangen voorafgaan.

Metropool

Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De metropool moet tot 2050 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio.

Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, die vooral binnen het binnenstedelijk gebied gerealiseerd worden. De regionale verschillen tussen de grotere en kleinere kernen binnen de metropool moeten hun sterke identiteit behouden, terwijl het geheel in sterkere mate als een systeem functioneert. Er moet functiemenging zijn, een goede bereikbaarheid en er wordt geïnvesteerd in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer tussen woon- en werklocatie. De provincie ziet hierin niet de rol van trekker voor zichzelf, maar dit zal gezamenlijk met partners die daar mede voor verantwoordelijk zijn, worden opgepakt.

Primaire waterkering

Primaire waterkeringen beschermen Noord-Holland tegen overstromingen vanuit de Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer. De provincie streeft bij dijkverbeteringen robuustheid en ruimtelijke kwaliteit na, inclusief versterking van cultuurhistorische, landschappelijke, recreatieve en ecologische waarden van waterkeringen en aangrenzende zones. Nieuwe ontwikkelingen moeten klimaatbestending en waterrobuust zijn.

Bereikbaarheid

Verder vindt de provincie een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden via groenblauwe verbindingen voor haar bewoners en bezoekers belangrijk, zowel voor de leefbaarheid als voor het vestigingsklimaat. De provincie stelt zich ten doel dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

Verdichting

De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande, verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Er moet voldoende ruimte en budget zijn voor de ontsluiting van grote woongebieden door te verdichten op goed bereikbare plekken nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Groen en (water)recreatie

Ten slotte dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie. Met de provincies Utrecht en Zuid-Holland is in het kader van de Groene Hartsamenwerking het Perspectief Groene Hart 2040 vastgesteld. Daarmee hebben deze provincies zich gecommitteerd aan samenhangend beleid voor het Groene Hart, wat in uitwerkingen verder vorm zal worden gegeven. Kern van de beweging zijn twee grote veranderprocessen die vragen om samenwerking, innovatie en gebiedsgericht maatwerk: de ontwikkeling naar een natuurinclusieve landbouw en de bodemdaling in veenweidegebied.

Waterrecreatie is als belangrijk thema in Noord-Holland in een gezamenlijk met alle partners opgestelde Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030 benoemd. Zowel vanuit het economisch als maatschappelijk belang dient de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterprovincie te worden behouden en versterkt. Het Blauwe Hart (het gebied van Markermeer en IJmeer) is een belangrijke locatie voor de groeiende behoefte aan waterrecreatie.

Besluitgebied

De binnen het besluitgebied voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de kaders uit de Omgevingsvisie NH2050. Het toevoegen van studentenwoningen op Amsterdam Science Park heeft geen impact op de planvoorraad kantoren, omdat innovatiedistricten, waaronder Science Park, niet worden meegeteld in de planvoorraad voor 'reguliere' kantoren.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt, dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. De provincie Noord-Holland wil met de Omgevingsverordening NH2022 ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de Omgevingsverordening Noord-Holland.

De Omgevingsverordening geeft de weerslag van de afweging tussen ruimte voor ontwikkelingen en bescherming van bijvoorbeeld het landelijk gebied. De regels geven de kaders waarbinnen deze ruimte voor afweging en maatwerk mogelijk is en zijn in overeenstemming met de ontwikkelprincipes en ambities zoals verwoord in de omgevingsvisie. Deze regels zijn er onder andere op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en beschermen. Dat wil niet zeggen dat er niets mogelijk is in het landelijk gebied, maar het vraagt wel om een goede onderbouwing en landschappelijke inpassing. Voor gebieden met grotere landschappelijke, ecologische, aardkundige en cultuurhistorische waarde, de bijzondere provinciale landschappen, is deze bewijslast logischerwijs zwaarder.

Instructieregels Provincie via Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening bevat instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten, zoals gemeenten. Afdeling 6.2 bevat de instructieregels voor gemeentelijke omgevingsplannen. Deze instructieregels gelden ook als beoordelingsregels voor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Er zijn onder andere instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, woningbouw, detailhandel, duurzame energie, beschermd landelijk gebied en cultureel erfgoed.

Besluitgebied

In de Omgevingsverordening NH2022 zijn geen regels opgenomen die aan voorliggende wijziging van het omgevingsplan in de weg staan.

Voorliggende wijziging van het omgevingsplan voldoet aan de Omgevingsverordening.

3.3 Regionaal beleid - Metropoolregio

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 30 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De 30 gemeenten vormen 7 deelregio's; de gemeente Amsterdam is alleen een deelregio. De gemeenteraden en Provinciale Staten van de MRA-deelnemers worden door de eigen colleges geïnformeerd en betrokken bij de activiteiten van de samenwerking. Daarmee treedt de MRA-samenwerking niet in de formele relatie tussen volksvertegenwoordigers en bestuurders.

De bestuurders van de colleges zijn op tal van terreinen actief binnen hun provincie of eigen deelregio. Op MRA-schaal werken wethouders namens hun deelregio binnen de drie inhoudelijke MRA-platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit aan de uitvoering van de MRA Agenda. Door de aanpak van onderwerpen op het niveau van de deelregio's in combinatie te brengen met afstemming op het niveau van de MRA wordt de MRA Agenda uitgevoerd.

MRA agenda 2020-2024

Deze agenda is de inhoudelijke basis van de samenwerking in de regio. Nieuw in deze agenda 2.0 zijn, ten opzichte van de MRA Agenda 2016-2020, de twee leidende principes 'toekomstbestendig' en 'evenwichtig'. Dit is uitgewerkt in vier bestuurlijke opdrachten:

- het verder versterken van de samenwerking;
- het realiseren van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
- bouwen voor de woningbehoefte, met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken;
- tempo maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

In deze agenda is gekozen voor een programmatische benadering, met zogenoemde 'uitvoeringslijnen' die uit de bestuurlijke opdrachten voortvloeien.

Voorliggende wijziging van het omgevingsplan voorziet in de bouw van maximaal 400 woningen en draagt op deze wijze bij aan de bestuurlijke opdracht 'bouwen voor de woningbehoefte, met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken'.

3.4 Gemeentelijk beleid - Stedelijke kaders

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Van Structuurvisie Amsterdam 2040 naar Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. De omgevingsvisie is samen met het OER op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Met vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad is de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. Hierop zijn twee uitzonderingen, de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

- richting geven aan groei;
- versnellen van transities;
- ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten. In sommige paragrafen wordt derhalve nog verwezen naar de Structuurvisie Amsterdam 2040. Op een aantal punten formuleert de omgevingsvisie een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

Wereldwijd groeien steden. Steden hebben aantrekkingskracht omdat ze bedrijvigheid, wetenschap en creativiteit dicht bijeenbrengen en zo innovatie stimuleren en kansen bieden aan individuen. De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische groei is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten. Maar Amsterdam wil ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. Groei een plek geven in de stad is daarmee ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

- Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op is gericht is. Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio willen we de kernen meer stedelijke kwaliteit geven.
- Groeien binnen grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maken we sociaal sterke buurten, met veel ruimte voor ondernemerschap en beperken we de ecologische voetafdruk van de stad.
- Duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer ruim baan.
- Rigoureus vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.
- Samen stadmaken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdammers, corporaties en private partijen bouwen we aan de stad. Daarbij maken we meer ruimte voor experimenten en verantwoordelijk en eigenaarschap voor onze inwoners.

Het voorliggende plan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

3.4.2 Woonagenda 2025 (2017)

Voor welke uitdagingen staat Amsterdam tot 2025 op het terrein van wonen? De Woonagenda 2025 geeft hier antwoord op. De Woonagenda 2025 is een kader stellend, richtinggevend en praktisch document voor het woonbeleid tot 2025. Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de Woonagenda staat beschreven hoe het Amsterdamse college wil blijven investeren in een stad waar voldoende woningen zijn voor alle Amsterdammers, de woningen duurzaam en van goede kwaliteit zijn en betaalbaar voor de Amsterdammers die erin wonen of gaan wonen. De Woonagenda zet in op voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025 en brengt in kaart waar de huidige woningmarkt te kort schiet, wat er nu reeds aan gedaan wordt en welke aanvullende acties nodig zijn. Er zijn 25 acties geformuleerd. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. De meest in het oog springende actie is het nieuwe stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering: 40% gereguleerde huur (sociale huur), 40% middeldure huur en koop en 20% dure huur en koop. Er zijn spelregels opgesteld om de programmering van 40-40-20 op een goede wijze toe te passen in projecten. Als de woningvoorraad hierdoor beter aansluit bij de woningbehoefte, is het belangrijk dat deze woningen ook bewoond worden door de huishoudens die hierop zijn aangewezen.

Met voorliggende wijziging van het omgevingsplan gemeente Amsterdam wordt een programma mogelijk gemaakt dat voorziet in 80% van het totale BVO bestemd voor sociale huurwoningen en 20% van het totale BVO voor middeldure huurwoningen en het overige programma, waarmee afgeweken wordt van de

Woonagenda. Dit komt overeenkomt met wat in de GREX is opgenomen.

3.4.3 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022: sterke winkelgebieden in een groeiende stad

3.4.3.1 Hoofdbeleidsdoelstellingen

Het detailhandelsbeleid kent twee hoofdbeleidsdoelstellingen:

Doel 1: boodschappen dichtbij voor bewoners

Amsterdam wil in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (maximaal 750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.

Doel 2: meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad

Amsterdam wil meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad, waar gewinkeld kan worden voor niet dagelijkse producten.

3.4.3.2 Algemene beleidsregels voor winkelgebieden in heel Amsterdam

De volgende beleidsregels uit het detailhandelsbeleid gelden voor heel Amsterdam.

1. Meer diversiteit in het winkelaanbod: voor een gevarieerder winkelaanbod is samenwerking noodzakelijk tussen vastgoedeigenaren, ondernemers en andere betrokkenen. Amsterdam reikt een pakket aan mogelijke maatregelen aan en onderzoekt extra juridisch-planologische instrumenten voor balans in het winkelaanbod. Welke acties nodig zijn in een specifiek winkelgebied, is maatwerk.
2. Geen losstaande winkels, maar een clustering van het winkelaanbod in winkelgebieden: ondernemers profiteren van elkaars bezoekersstromen. Winkels bij elkaar betekent gemak voor de consument.
3. Selectieve groei van het aantal winkel(meter)s ter voorkoming van winkelleegstand: in gebieden met groeiend draagvlak door woningbouw: Amsterdam is bedachtzaam in het toestaan van extra winkels om te voorkomen dat er in de toekomst winkelleegstand ontstaat. Afhankelijk van het aantal nieuwe bewoners, is er ruimte voor winkels.
4. Versterken van winkelgebieden met potentie, zogenaamde ‘toekomstbestendige’ of kansrijke winkelgebieden. In deze winkelgebieden zijn er – onder voorwaarden – mogelijkheden voor uitbreiding van winkeloppervlakte, zodat in Amsterdam de winkelleegstand laag blijft.
5. Behoud, vernieuwing of uitbreiding van supermarkten als belangrijke trekkers is mogelijk in kansrijke winkelgebieden. Van belang is dat deze ruimtelijk inpasbaar zijn en dus geen onnodige overlast of druk veroorzaken op het woon- en leefklimaat in de buurt. In gebieden die meer dan 750 meter afliggen van een supermarkt, wordt mogelijk ruimte geboden aan een gemakssupermarkt van maximaal 300 m2winkelvloeroppervlak.
6. Winkels in dagelijkse artikelen worden in stadsstraten geclusterd rondom de supermarkt(en): in de straten die een belangrijke verbindende functie hebben tussen delen van de stad, de stadsstraten, worden winkels geclusterd zodat er een duidelijk boodschappencentrum is en winkels niet overal verspreid zitten. Buiten het winkelcluster in de stadsstraat, is er een mix aan functies zoals dienstverlenende bedrijven, horeca, kantoren naast winkels toegestaan.
7. Ruimte voor horeca en mengformules in winkelgebieden in afwachting van de evaluatie van de pilot mengformules: de aanwezigheid van horeca en mengformules zijn steeds belangrijker vanwege de beleving en de groeiende markt. Amsterdam experimenteert al met freezones en mengformules. Na afloop van deze experiment, bepaalt Amsterdam of beleidswijzigingen nodig zijn.
8. Amsterdam ziet ruimte voor één voldoende onderscheidend hoofdwinkelcentrum per stadsdeel waar

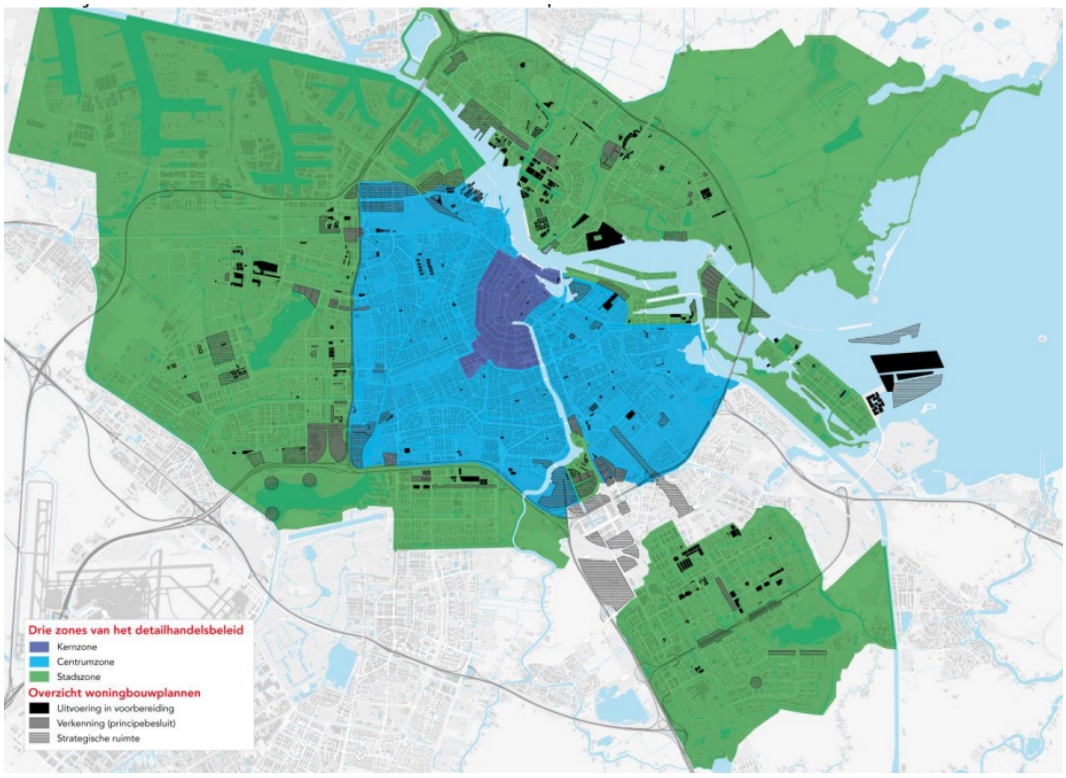
een breder aanbod is dan in wijkwinkelcentra. Je kunt er ook terecht voor de film, cultuur, horeca of een zorg- of maatschappelijke voorziening.
9. Het omzetten van winkelpanden naar ruimere en andere functies is mogelijk in aanloopstraten in minder kansrijke winkelgebieden. Bij langdurige leegstand kunnen winkelpanden omgezet worden naar een andere publiekgerichte functie. Hiermee krijgen de winkelpanden meer betekenis voor de buurt en wordt verdere leegstand van winkels en verloedering voorkomen.
10. Maatwerk voor kleinschalige winkels in een winkelkwartier: op termijn is er de mogelijkheid voor kleinschalig winkelaanbod in winkelkwartieren buiten een winkelgebied. Hiermee kan een woonbuurt aantrekkelijker worden voor bewoners, bezoekers en ondernemers.
11. Op termijn gaat Amsterdam voor minder perifere detailhandelsvestigingslocaties (afgekort als 'PDV') met doe-het-zelf- en woninginrichtingwinkels. Binnen nu en vijf jaar werkt Amsterdam een plan uit met mogelijkheden voor minder perifere detailhandelslocaties.6 We doen dit onderzoek in afstemming met de regiogemeenten, omdat keuzes van Amsterdam over dit soort locaties ook een regionaal effect kunnen hebben.
12. Amsterdam vermindert het aantal grootschalige detailhandelsvestigingslocaties (GDV) gelet op de afnemende behoefte aan winkelmeters op dergelijke locaties. Het consumentengedrag is ingrijpend veranderd en kan op termijn tot leegstand leiden.
13. Amsterdam gaat voor het versterken van het gemakskarakter op trafficlocaties zoals stations voor openbaar vervoer. Winkels op trafficlocaties zijn maximaal 300 m2 winkelvloeroppervlak per unit. Door kleine winkelpanden in het bestemmingsplan blijft er een focus op gemaksboodschappen voor reizigers en ontstaat er geen gewoon winkelgebied op stations.
14. Afhaalpunten voor online winkels zijn bij voorkeur in bestaande winkelgebieden waar al bezoekersstromen zijn. Deze gebieden zijn al toegerust op laden en lossen van goederen. Online winkels mogen in woningen en op bedrijfsbestemmingen als er géén bezoekersfunctie en uitstalfunctie is.
15. Markten en staanplaatsen zijn versterkend aan het winkelaanbod. Samen bieden zij een totaalaanbod voor de dagelijkse boodschappen. Er is apart beleid voor de markten en voor de verkooppunten in de openbare ruimte in ontwikkeling.
16. Amsterdam wil ongezond voedselaanbod en rookwaren beperken en gezond aanbod stimuleren. Het college werkt nadere voorstellen uit voor gezonder aanbod via detailhandel die na vaststelling onderdeel worden van het detailhandelsbeleid, dan wel van ander relevant beleid.

3.4.3.3 Specifiek beleid

Naast de bovengenoemde algemene beleidslijnen voor heel Amsterdam, spelen er ook lokale uitdagingen en kansen. Amsterdam is onderverdeeld in drie zones: de kernzone, centrumzone en stadszone, zoals aangegeven op onderstaande afbeelding.

De drie zones verschillen in het al aanwezige winkelaanbod, de stedenbouwkundige structuur en het verzorgingsgebied.

Naast de Amsterdam-brede beleidslijnen wordt voor elk van de drie zones een specifieke koers gekozen.



Kavel 12A Sciencepark maakt onderdeel uit van de Centrumzone.

Voor de centrumzone geldt het volgende:

Ruim aanbod waren- en versmarkten, staanplaatsen en kiosken Naast de eerder genoemde beleidsregels die relevant zijn voor de centrumzone (de clusterpunten van dagelijkse boodschappen in de stadsstraten én ruimte voor uitbreiding van supermarkten in kansrijke winkelgebieden), is er in deze zone al een ruim aanbod aan algemene warenmarkten, staanplaatsen, kiosken en een aantal versmarkten. In het (in ontwikkeling zijnde) marktbeleid wordt onderzocht of er ruimte is voor toevoeging van enkele nieuwe versmarkten in dit gebied.

3.4.3.4 Toetsing aan beleid

Het TAM-omgevingsplan H22A Sciencepark Kavel 12A maakt een solitaire winkelvestiging van maximaal 500m^2 mogelijk (een supermarkt wordt uitgesloten). Dit is in strijd met algemene beleidsregel 2: geen losstaande winkels, maar clustering van het winkelaanbod in winkelgebieden.

3.4.3.5 Campusontwikkeling

Het Amsterdam Science Park is een succesvolle campus, gericht op de betawetenschappen. Het Amsterdam Science Park heeft zich sinds 2003 ontwikkeld tot een multifunctionele campus, die wordt voortgestuwd door vijf sterke factoren:

1. **onderwijs**: de sterke aanwezigheid van de UvA en het AUC heeft een internationale academische gemeenschap gecrëerd, waarbij veel studenten tijdens de opleiding ook in het gebied kunnen wonen;
2. **onderzoek**: het gebied wordt gekenmerkt door grote natuurwetenschappelijke kennisinstituten en hoog aangeschreven onderzoeksfaciliteiten. In de laatste paar jaar ontwikkeld zich hier een

kenniscentrum voor informatica en kunstmatige intilgentie.

3. **ondernemen**: Startup Village en de matrixgebouwen op de campus bieden huisvesting aan kennisintensieve bedrijven en (startende) ondernemers, die in sterke wisselwerking staan met de onderzoeksinstellingen om hen heen;
4. **faciliteiten**: om bovengenomende kern van onderwijs, kennisinstituten en bedrijvigheid heeft zich een schil van ondersteunende dienstverleners gevormd die ook bevordelijk zijn voor samenwerking en ontmoeting;
5. **wonen en ontspanning**: met de komst van (studenten)woningen, een sportcentrum en twee café-restaurants biedt ASP een goede basis voor ontspanning, levendigheid en ontmoeting.

Omdat deze factoren alle vijf aan betekenis hebben gewonnen begint zich op het ASP een ‘ecosysteem’ te vormen van studeren, onderzoeken, ondernemen, wonen, ontmoeten en ontspannen. Een goed functionerend ecosysteem is belangrijk voor een bloeiend en innovatief Amsterdam Science Park dat middenin de samenleving staat. Het toevoegen van de 500m2 detailhandel dient in dit kader bezien te worden. Het faciliteren van voldoende mogelijkheden voor ondersteunende diensten en faciliteiten, waaronder detailhandel, draagt bij aan het goed kunnen functioneren van het 'ecosysteem' Amsterdam Science Park.

Daarnaast kan Amsterdam Science Park gezien worden als aparte plek/wijk, dat een eigen 'ecosysteem' kent. De campus bezit niet dezelfde kenmerken als een standaard woonwijk, het is een wereld op zichzelf. Gezien de aanwezigheid van grote groepen gebruikers (studenten, werknemers, bewoners) in de buurt is de komst van een faciliteit van een detailhandelslocatie, die goed aansluit op de behoeften van deze doelgroepen, gelegitimeerd.

De gemeenteraad wordt zodoende voorgesteld af te wijken van het Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022: sterke winkelgebieden in een groeiende stad.

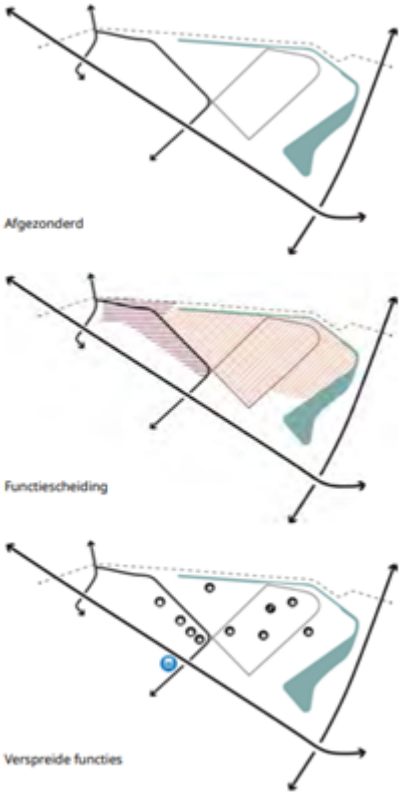
Hoofdstuk 4 Het ruimtelijke kader

4.1 Ruimtelijk functionele aspecten

4.1.1 Stedenbouwkundige analyse

Afgezonderde ligging

Hoewel de campus tegen de binnenstad aan ligt is de relatie met de stad beperkt: spoor, Ringdijk en A10 schermen het gebied af van de omgeving. Deze luwte betekent een extra opgave om dynamiek in het gebied te brengen; er zijn geen doorgaande routes waar op kan worden aangehaakt.



Twee werelden

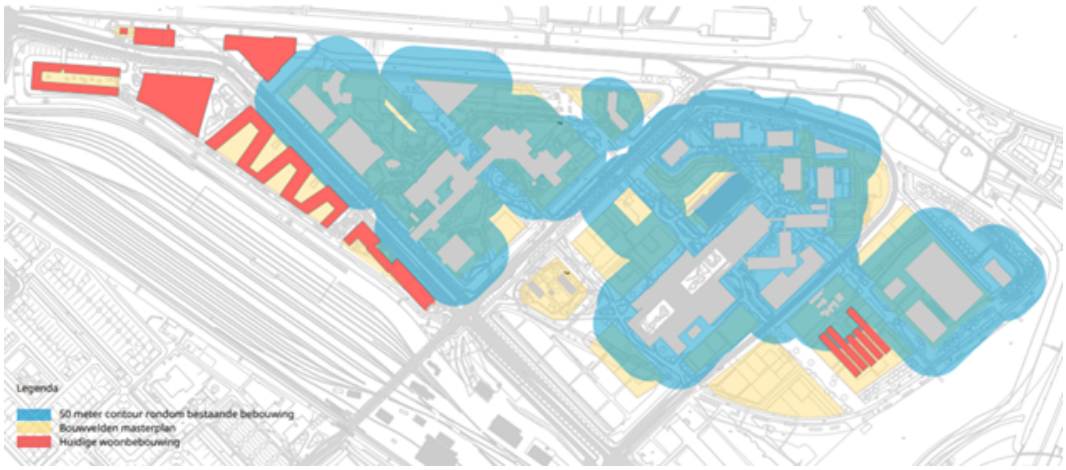
Wonen en ontmoeten zijn de belangrijkste activiteiten die in het toekomstige gebouw op kavel 12A samenkomen. Plekken waar ontmoeting plaats vindt zijn verspreid over de campus. Kantines, cafe's en sportvoorzieningen bevinden zich op verschillende plekken.

Aan de westkant van het ASP bevinden zich een heel aantal woongebouwen, echter draagt dit wonen weinig bij aan de dynamiek op de rest van de campus. De Carolina MacGillavrylaan vormt een scheiding tussen het woongebied en de rest van de campus. Er is dus geen sprake van een gemengde campus.

4.1.2 Woningbouw als verrijking van de campus

Er wordt voorgesteld om in te zetten op een slimme inmenging van woningbouw. Door de toekomstige woonbebouwing zodanig te positioneren dat de contour voornamelijk overlapt met onbebouwde zones of bestaande gebouwen waarvan bekend is dat ze geen hinderlijke functies herbergen, worden eventuele beperkingen van woningbouw geminimaliseerd.

De huidige woningbouw bevindt zich aan de randen van de campus, zie onderstaande afbeelding. Dit is onwenselijk voor een levendige campus.

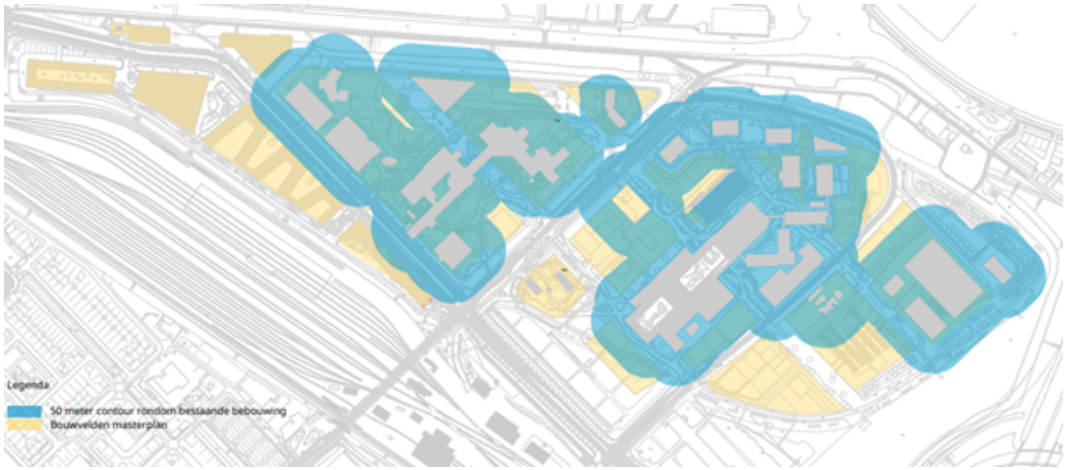


4.1.3 Inventarisatie kavels

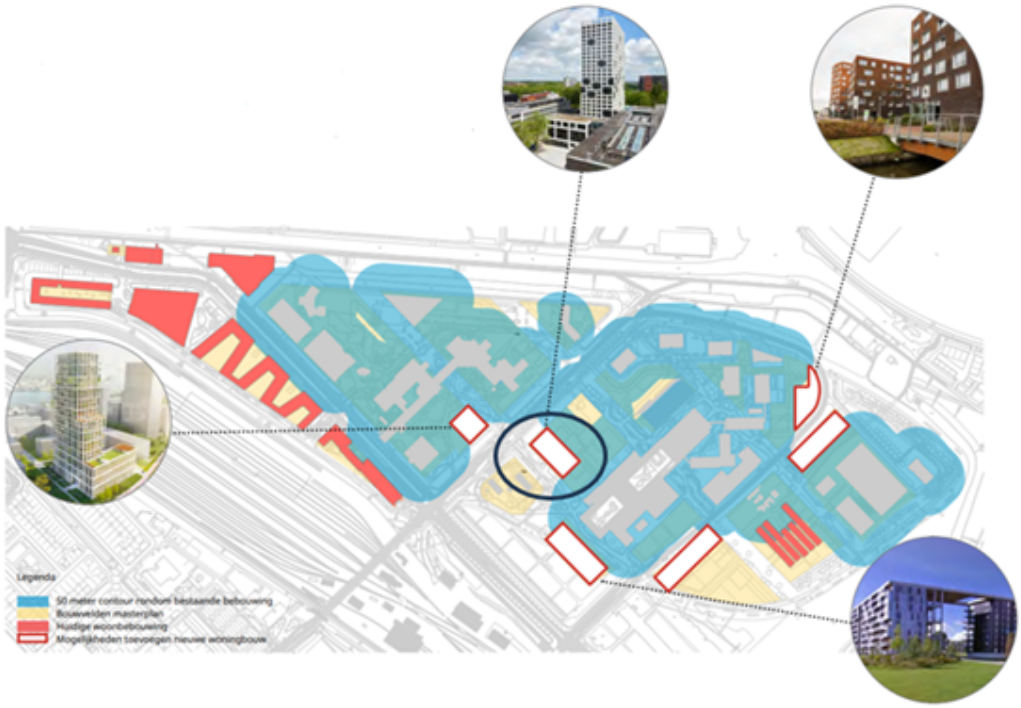
Het toevoegen van woningen op Amsterdam Science Park wordt als kans gezien om de levendigheid en aantrekkelijkheid van Amsterdam Science Park te vergroten. Het toevoegen van de functie wonen versterkt de interactie tussen de hoofdfuncties onderwijs, ondernemen en onderzoeken. Tegelijk biedt het de UvA de mogelijkheid om promovendi en (jonge) onderzoekers een betaalbare woning te bieden in Amsterdam.

Belangrijk in de positionering van nieuwe woningbouw is dan ook dat er zoveel mogelijk menging met andere campusfuncties plaatsvindt en dus zo min mogelijk aan de randen wordt geplaatst.

Op basis van een inventarisatie van de bouwvelden en milieucontouren rondom de bestaande bebouwing is een inventarisatie van de plekken gemaakt, waar woningbouw gerealiseerd kan worden.



Door de centrale ligging van kavel 12A is dit onderdeel van het centrumgebied van het Amsterdam Science Park, tezamen met kavel 8 (aan de overkant van de weg) en Polder. Dit centrumgebied is de plek waar ontmoeting en interactie centraal staan, met partijen binnen en buiten de campus. Wonen is een uitermate geschikte invulling van de kavel om de ontmoetingsfunctie in dit centrumgebied aan te moedigen.



4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Randvoorwaarden en programma

Randvoorwaarden

Invulling van het woonprogramma beperkt zich tot staf- en studentenhuisvesting, gerealteerd aan de functie van de UvA. Daarbij worden de volgende randvoorwaarde in acht genomen:

- de plint kan worden ingezet voor toevoeging van commerciele en maatschappelijke voorzieningen die een bijdrage leveren aan de centrumfunctie die het gebouw heeft.

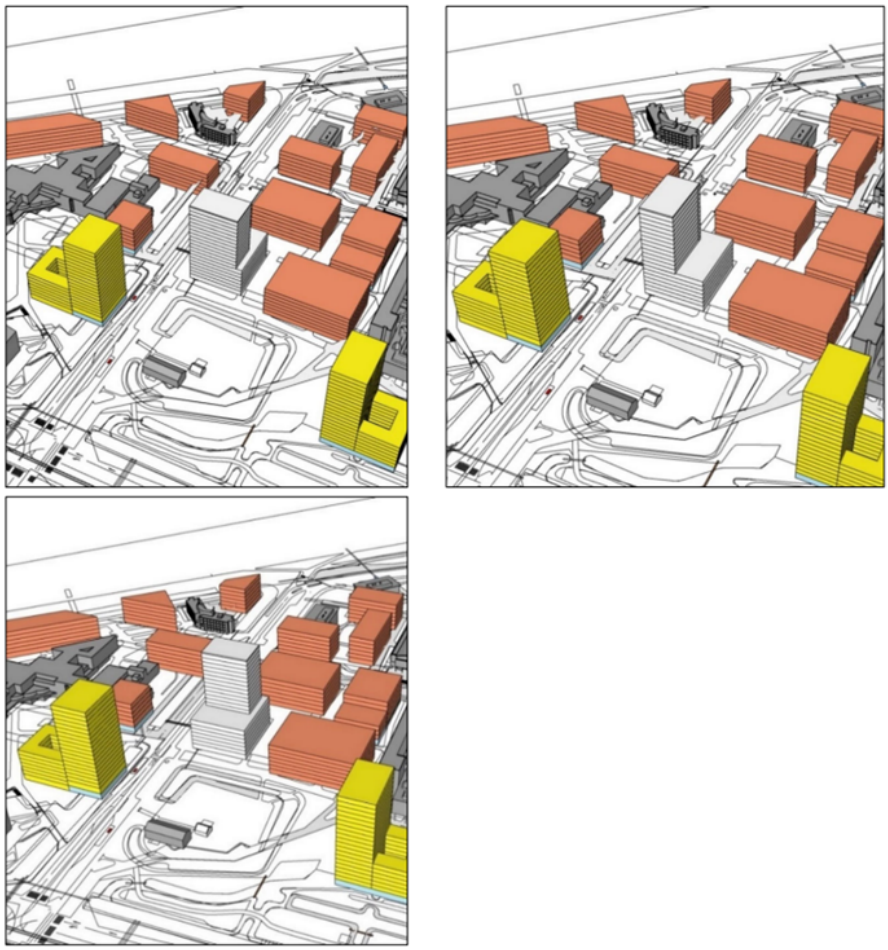
Programma

Het programma bestaat uit maximaal 400 woningen, waarvan circa 80% in het sociale segment en circa 20% in het middeldure segment.

Er komt circa 800m^2 plintfuncties - waaronder commerciële, maatschappelijke en technische functies (waaronder de fietsenstalling).

4.2.2 Impressie toekomstige situatie

Onderstaande afbeeldingen geven een impressie van de toekomstige situatie.



Figuur 3.1: Overzicht stedenbouwkundige varianten Science Park kavel 12A. Linksboven: model 1, rechtsboven: model 2, en onder: model 3

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

5.1 Wetgeving

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is opgenomen in afdeling 1.64 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Omgevingsbesluit opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Tot slot kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Omgevingsbesluit, maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

Bij besluiten die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben, moet het onderwerp 'milieu' goed en op tijd worden onderzocht. De regels die hiervoor gelden staan in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 van het Omgevingsbesluit.

In bijlage V bij het Omgevingsbesluit (kolom 1, nummer J11) staat dat wanneer een activiteit de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen omvat, er sprake is van een m.e.r.(beoordeling)-plicht.

Voor projecten die aangemerkt kunnen worden als een stedelijk ontwikkelingsproject neemt het bevoegd gezag de beslissing of een mer moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag neemt de mer-beoordelingsbeslissing binnen zes weken, nadat initiatiefnemer de schriftelijke melding van het voornemen om een mer-beoordelingsplichtig project heeft ingediend bij het bevoegd gezag. De mededeling en het indienen van een aanvraag omgevingsvergunning kan tegelijkertijd. Het verzoek om de mer-beoordelingsbeslissing is dan onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning. Het is ook mogelijk om eerst te verzoeken om een mer-beoordelingsbeslissing.

Volgens jurisprudentie van de Raad van State hangt het antwoord op de vraag of er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject af van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer de aspecten als de aard en de omvang van de voorziene ontwikkeling een rol spelen.

Een voorzichtige lijn die aangehouden kan worden bij de bepaling van of er al dan niet sprake is van een stedelijke ontwikkeling is dat naar mate functies worden gewijzigd, de omvang van het project en de toename van bebouwing groter en de wijziging van de ruimtelijke inrichting significanter is, de kans dat een bouwproject wordt aangemerkt als stedelijk ontwikkelingsproject toeneemt.

Het perceel waarop het project wordt gerealiseerd is in het tijdelijk omgevingsplan Amsterdam, deelgebied bestemmingsplan Science Park Amsterdam niet aangewezen voor wonen (het perceel is aangewezen voor Gemengd). Er worden maximaal 400 woningen gerealiseerd. De bebouwing krijgt een hoogte van maximaal 72 meter (exclusief opbouwen voor installaties en liftschachten). De maximale hoogte wijzigt niet.

Op basis van Bijlage V van het Omgevingsbesluit (nr. J11 aanleg, wijziging of uitbreiding van stedelijke

ontwikkelingsprojecten) en gelet op de jurisprudentie wordt niet verwacht dat de voorgenomen ontwikkeling wordt aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject.

5.2 Mer/ MER beoordeling

Het maken van een mer/ mer-beoordeling is gelet op het bovenstaande niet aan de orde.

Hoofdstuk 6 Verkeer- en vervoer

Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en de instandhouding van de hoofdinfrastructuur. Het Rijk bewaakt de samenhang en het functioneren van de netwerken vanuit internationaal, nationaal en regionaal perspectief. Voor bepaalde onderdelen van het netwerk, of bepaalde thema's (bijvoorbeeld verkeersveiligheid) kan de uitwerking nadrukkelijk wel op regionaal niveau plaatsvinden.

6.1 Bereikbaarheid auto, OV en fiets

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)

Vervoerregio Amsterdam, een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten dat sinds 1 januari 2017 is opgericht als opvolger van de stadsregio Amsterdam. De Vervoerregio Amsterdam werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid.

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

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

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

Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

Regionale OV-Visie 2010-2030

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam (nu: Vervoerregio 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 toekomstbestendige keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar

In de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar (MMA) wordt geschetst hoe de gemeente Amsterdam de stad in de toekomst goed bereikbaar wil houden. Amsterdam staat de komende jaren voor de uitdaging om meer bewoners, banen en bezoekers op te vangen. Hierdoor is ook een verder groei van de mobiliteit noodzakelijk. Het openbaar vervoer speelt hierin een belangrijke rol.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Behorend bij de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 (MAA) is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2015).

De speerpunten van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn:

1. Meer ruimte in het centrum
- Autoluwer maken van straten en invoering 30 km p/u gebied.
- Nieuwe fietsbrug- en veerverbindingen over het IJ en fietsparkeren onder- en bovengronds.
- Parkeergarages en -plekken ondergronds.
2. Betere doorstroming op belangrijke routes
- Verbeteringen van het OV.
- Betere fietsroutes, en fietskruispunten.
- Meer hoogwaardige voetgangersgebieden.
- Vlotte autoroutes in- en uit de stad.
- Ruimte voor laden- en lossen.
- Aantrekkelijkere P+R-locaties aan de randen van de stad.
- Elk vervoersmiddel krijgt de ruimte op geschikte routes.
3. Verbinden van de binnenstad met de delen daarbuiten
- Het aanleggen van ontbrekende delen van fietsroutes (metropolitane fietsroutes).
- Het verbeteren van de verbinding met Noord

Beleidskader verkeersnetten

Een van de uitvoeringsprogramma's van de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar is het Beleidskader Verkeersnetten (vastgesteld door de gemeenteraad op 24 januari 2018) waarin staat vermeld op welke plekken in de stad de gemeente prioriteit geeft aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer of auto's en welke eisen er worden gesteld aan de infrastructuur. Er wordt onderscheid gemaakt tussen Plus- en Hoofdnetten. In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit (de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer of de auto) actief prioriteit. Dit gebeurt met toetswaarden voor de doorstroming (snelheden op trajectniveau) waaraan minimaal voldaan moet worden. In de Hoofdnetten wordt het accent gelegd op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) die het heeft in het netwerk.

Amsterdam maakt ruimte

Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Die ambities heeft Amsterdam met de Agenda Amsterdam Autoluw (vastgesteld door de gemeenteraad op 23 januari 2020), zie ook Amsterdam maakt ruimte. Met de Agenda Amsterdam Autoluw kiest Amsterdam ervoor om tot 2025 in drukke gebieden 10.000 parkeerplaatsen weg te halen, om ruimte te scheppen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en laad- en losvoorzieningen. Aangezien Amsterdam de mobiliteitstransitie wil blijven stimuleren voor meer leefbaarheid in de stad, gaat Amsterdam ook na 2025 door met het verminderen van autoparkeerplaatsen.

Mobiliteitsplannen en netwerkstudies

Voor een aantal gebieden in Amsterdam zijn mobiliteitsplannen vastgesteld. In deze mobiliteitsplannen wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen nodig zijn om de bestaande stad bereikbaar- en de geplande gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Voor Amsterdam Oost wordt geen mobiliteitsplan vastgesteld, maar gewerkt aan een netwerkstudie. De

studie wordt naar verwachting in het najaar van 2024 vastgesteld.

Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Het Meerjarenplan Fiets 2017- 2022, vastgesteld door de gemeenteraad op 8 november 2017, volgt de ingezette koers uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013), het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2015) en het Kader Fietsparkeren (2015). Het sluit aan bij de opgaven uit de Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (uit 2016) en de Visie Openbare Ruimte 2017. In het meerjarenplan Fiets 2017-2022 worden met drie doelstellingen verder gebouwd aan Amsterdam als wereldfietsstad.

1. Comfortabel doorfietsen

De doelstelling is dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet Fiets binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ een minimale breedte heeft van 2,50 meter (begin 2017 is dit 34%).

2. Gemakkelijk fietsparkeren

Doelstellingen voor hotspots, waar fietsparkeren een knelpunt vormt, is een maximale bezettingsgraad van 85% (nu gemiddeld 90%) van fietsparkeervoorzieningen en een maximale fietsparkeerdruk van 125% in 2025 (nu gemiddeld 195%).

3. Het nieuwe fietsen

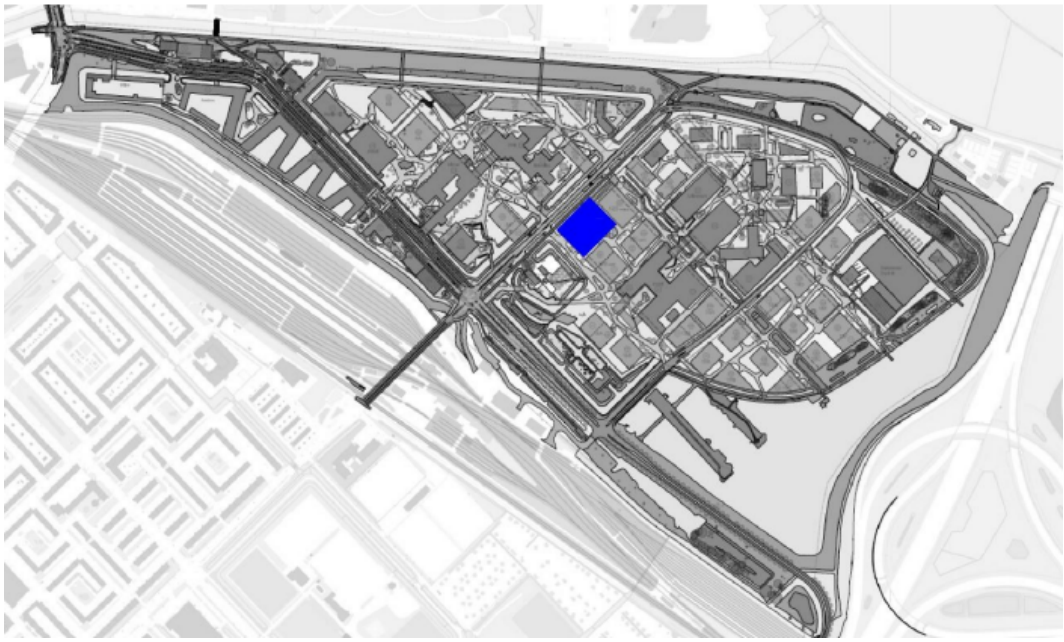
Er wordt gestreefd naar dat er meer wordt gefietst in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Gemiddeld kiezen bewoners van deze stadsdelen voor 27% van hun verplaatsingen de fiets (ATB 2016). Doelstelling is een aandeel van ten minste 35% in 2025.

6.1.1 Verkeersafwikkeling rondom het besluitgebied

Om de impact op de verkeersafwikkeling door de ontwikkeling op kavel 12A inzichtelijk te maken, heeft Team Onderzoek & Kennis van de gemeente Amsterdam onderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoek is als Bijlage 1 opgenomen. In deze paragraaf wordt een samenvatting van de resultaten gegeven.

Het onderzoek geeft inzicht in de verkeersstromen en mogelijke verkeerskundige knelpunten als gevolg van de ontwikkeling op kavel 12A.

Voor de verkeersstudie is uitgegaan van het studiegebied (weergegeven in blauw) in onderstaande figuur.



Aangezien het parkeren niet op hetzelfde kavel plaatsvindt, maar op P7, is in het onderzoek rekening gehouden met het feit dat alle auto vertrekken en aankomsten vanuit P7 gebeuren.

Voor de berekening van het aantal bewoners is uitgegaan van onderstaand programma en woningbezetting.

Type woning	Aandeel woningen	Aantal woningen	Bewoners per woning	Aantal nieuwe inwoners
Studio	50%	200	1	200
2-kamerappartement	40%	160	1,5	240
3-kamerappartement	10%	40	2	80
Totaal		**400**		**520**

Vanwege de geplande plintfuncties wordt verwacht dat de nieuwe ontwikkeling een aantal arbeidsplaatsen zal toevoegen. Het programma (2.000 m^2) is omgerekend naar arbeidsplaatsen met omrekenfactor 40 m^2 per arbeidsplaats. Dit betreft een gemiddeld kental van detailhandel, kantoren en maatschappelijke functies. Dit is een schatting, omdat de exacte indeling tussen de verschillende functies in de plint op dit moment nog niet bekend is. Het betreft een beperkt aantal arbeidsplaatsen (50).

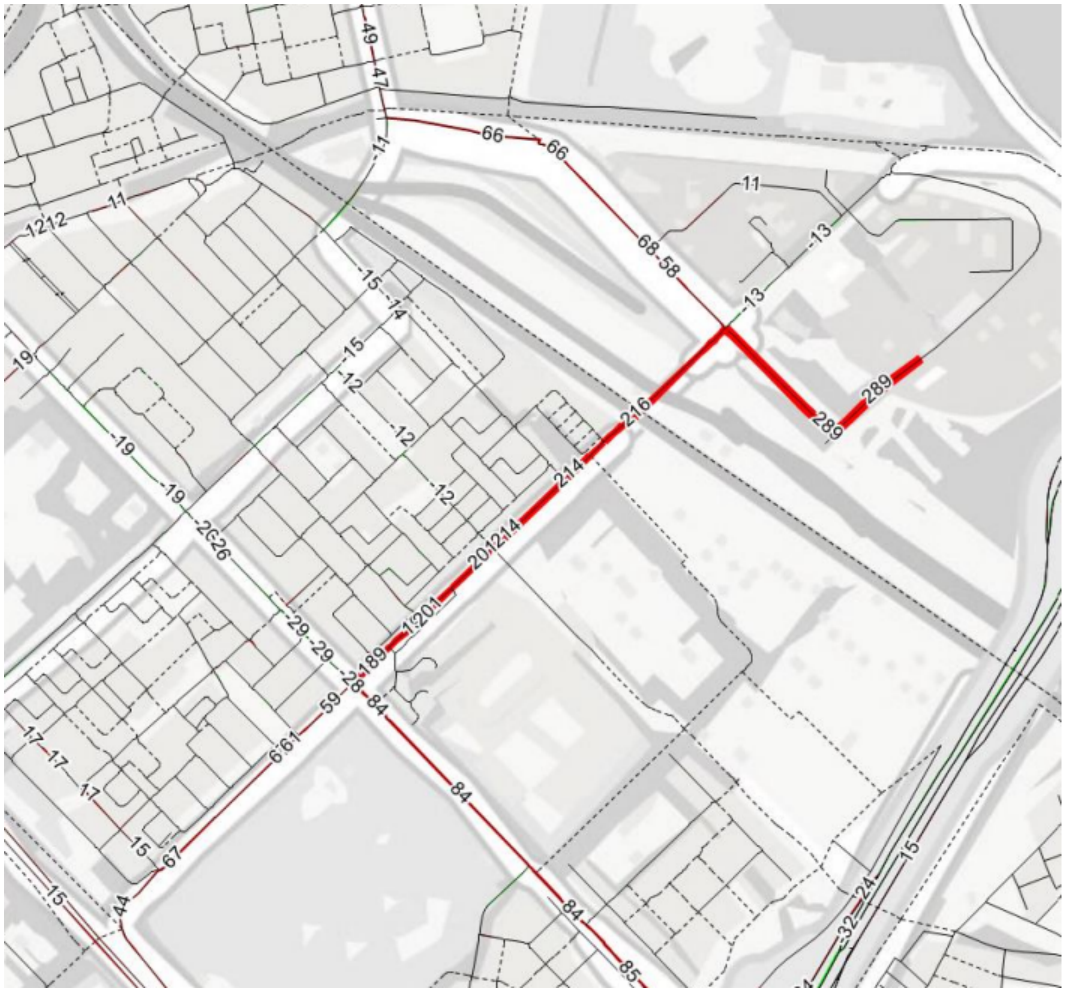
Functies	Vierkante meter bvo	Aantal nieuwe arbeidsplaatsen
Mix van commercieel en maatschappelijke functies	~2.000	50
Totaal		**50**

In het onderzoek is er vanuit gegaan dat de ontwikkeling op kavel 12A 520 nieuwe inwoners en 50 arbeidsplaatsen zal toevoegen, waarvan ongeveer 30 in de detailsector (of daarmee vergelijkbaar) en 20 in andere categorieën.

De ontwikkeling genereert circa 1352 verplaatsingen (auto, fiets en OV) per etmaal (waarvan 23% met de auto, 49% met de fiets en 28% met het OV).

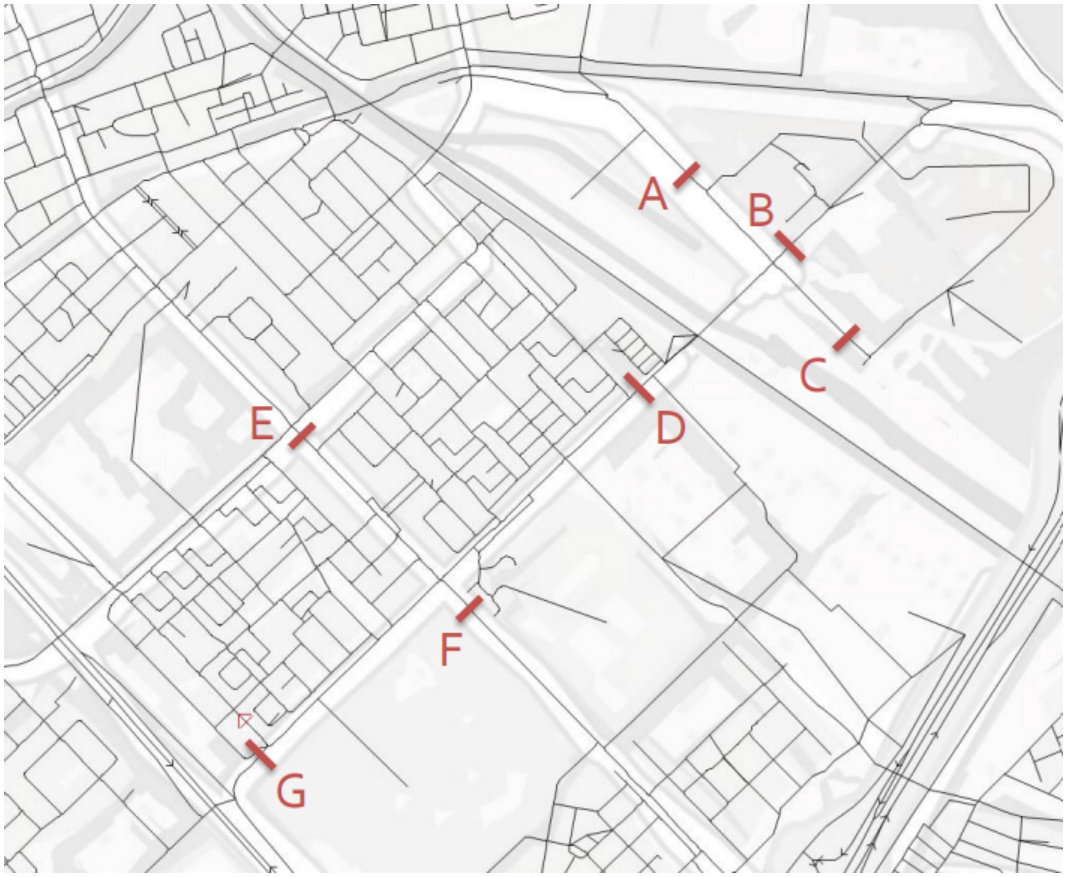
De toename van het vertrekkende aantal autoritten tussen de autonome situatie en de situatie met het plan bedraagt 155 ritten op etmaalbasis.

Door het extra verkeer op het netwerk zal er op het netwerk een aantal intensiteiten veranderen. Dit is weergegeven in onderstaande figuur.



Als gevolg van de ontwikkeling van kavel 12A met zijn parking in P7, is er vooral een verkeerstoename te zien op de MacGilavrylaan en op de Kruislaan. Verder rijdt het verkeer via de Middenweg of in mindere mate via de Rozenburglaan, van/naar de A10. Het onderzoek laat ook een kleine toename zien op het noordelijke deel van de MacGilavrylaan, waar het verkeer van/naar de Molukkenstraat en verder van/naar Amsterdam Oost rijdt.

Onderstaande tabel (met bijbehorende figuur) geeft inzicht in het verschil. De toenames zijn percentueel gezien zeer beperkt.



#	linknr	Wegvak	2036 Autonoom	2036 Plan	Verschil autonoom-plan
A	217560	Carolina MacGillavrylaan (Noord)	3.970	4.040	70
B	205765	Sciencepark	2.180	2.170	-10
C	205766	Carolina MacGillavrylaan (Zuid)	2.750	3.030	280
D	209108	Kruislaan	7.770	7.990	220
E	209120	Middenweg (Noord)	12.370	12.370	-
F	218903	Middenweg (Zuid)	24.480	24.570	90
G	217454	Kruislaan (Zuid)	4.230	4.300	70

6.2 Verkeersveiligheid

6.2.1 Beleidskader

Amsterdam veilig en leefbaar: 30 km/u in de stad

Het college van B&W heeft het streven vanaf 2023 voor alle wegen in stedelijk gebied in Amsterdam in principe een maximumsnelheid van 30 km/u te hanteren. Wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u worden de uitzondering. Dit staat beschreven in de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar, 30 km/u in de stad'.

Het beleidsvoornemen dient drie doelen:

- De verkeersveilige stad

Een lagere snelheid draagt bij aan minder én minder ernstige ongevallen. Ook verbetert het leefklimaat als gemotoriseerd verkeer rijdt met een lagere snelheid die past bij de stad. Weggebruikers voelen zich veiliger. Als automobilisten in de stad langzamer rijden, sluit dat beter aan op de snelheid van de andere weggebruikers. Zeker in een stad als Amsterdam, waar lopen en fietsen de belangrijkste modaliteiten zijn, is dat van groot belang.

- De geluidsarme stad

Met een maximumsnelheid van 30 km/u wordt de grootste bron van ernstige geluidshinder aangepakt: het verkeerslawaai. Geluid is een belangrijke bron van hinder en slaapverstoring, wat op termijn leidt tot een hogere bloeddruk, hartziekten en zelfs sterfte. Een lagere snelheid in de stad draagt dus bij aan een betere gezondheid van Amsterdammers.

- De autoluwe stad

Een maximumsnelheid van 30 km/u als norm draagt bij aan de ambitie om meer ruimte te maken voor een leefbare en toegankelijke stad. Naar verwachting leidt een lagere snelheid tot minder autoverkeer. Ook zal een deel van het autoverkeer zich verplaatsen naar plekken waar dat tot minder overlast leidt. Als er minder (dominant) autoverkeer is, kunnen er andere keuzes gemaakt worden in de inrichting en functionaliteit van de openbare ruimte.

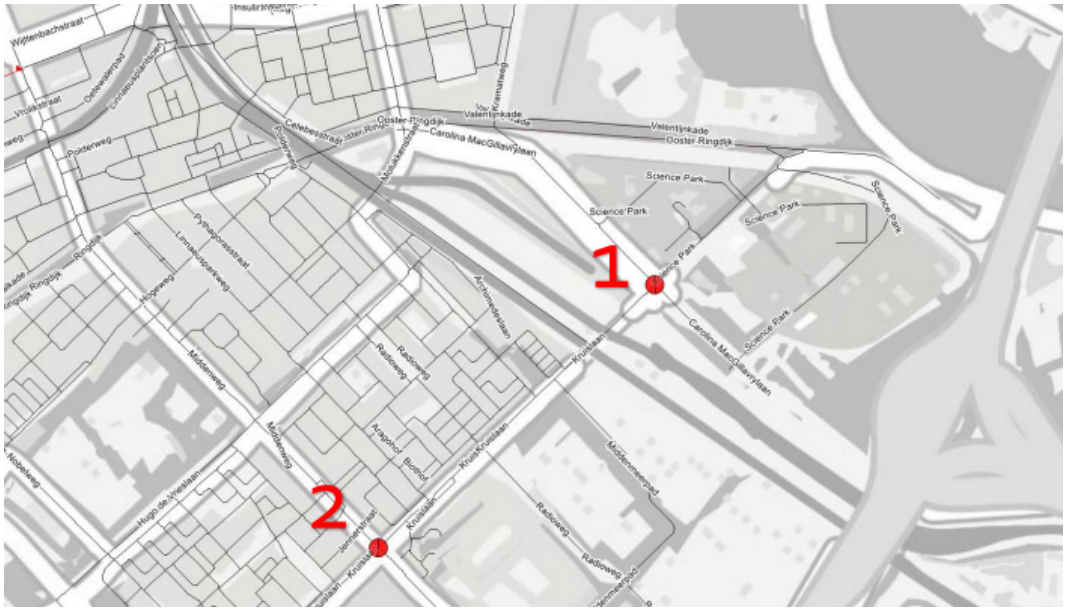
Het snelheidsregime van wegen wordt niet geregeld door middel van het omgevingsplan, maar door middel van verkeersbesluiten.

6.2.2 Verkeersveiligheid in het besluitgebied

Onderdeel van het verkeersonderzoek (Bijlage 1) is onderzoek naar kruispuntbelastingen. Want knelpunten in binnenstedelijke gebieden zijn voornamelijk voorrangskruispunten, geregelde kruisingen (VRI's) en rotondes.

In het onderzoek is een eerste globale analyse uitgevoerd over het functioneren van de kruisingen waar extra verkeer wordt verwacht door de ontwikkeling.

Dit gebeurd op basis van de V/C ratio, een verdeling waar bij de intensiteiten en capaciteiten per richting op de kruising worden vergeleken. Voor deze studie kijken we naar de verkeersregelinstallaties (VRI's) in onderstaande figuur.



Deze twee VRI's worden relevant geacht met betrekking tot de nieuwe ontwikkeling. Nummer één is een kruising tussen de Kruislaan en de Carolina MacGillavrylaan. Nummer twee is een kruising tussen de Kruislaan en de Middenweg.

In onderstaande tabel zijn met groen (<0.89), oranje (tussen de 0.89 en 1) en rood (>1) weergegeven hoe de kruisingen functioneren. In deze tabel is de (maatgevende) maximale kruispuntbelasting te zien. Dit betekent dat de waarde voor de richting met de maximale belasting op de kruising is weergegeven. De waarden zijn voor alle varianten berekend en weergegeven voor zowel ochtendspits (OS) als avondspits (AS).

	2036 Autonoom		2036 Plan		Verschil Autonoom vs. Plan	
#	OS	AS	OS	AS	OS	AS
1	0.89	0.85	0.89	0.86	-	+ 0.01
2	0.98	0.97	0.98	0.98	-	+ 0.01

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het project bijna geen effect heeft op de verkeerafwikkeling op de kruispunten.

6.3 Parkeren

6.3.1 Beleidskader

Nota parkeren Auto 2017

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer

ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen.

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld (Gmb, 2017, 229877). In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Autoparkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) autoparkeergarages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Niet voor alle functies geldt een minimumparkeernorm. Op de locaties waar geen minimumparkeernorm geldt en de ontwikkelaar ervoor kiest om geen autoparkeervoorzieningen te realiseren, geldt wel dat bewoners uitgesloten worden van een parkeervergunning voor het parkeren in de openbare ruimte.

De belangrijkste uitgangspunten van de Nota zijn:

- Er geldt geen minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen is afhankelijk van de woninggrootte (< 30 m^2 geldt een norm van 0,1-1 pp per woning, 30-60 m^2 geldt een norm van 0,3-1 pp per woning en woningen >60 m^2 geldt een norm van 0,6-1 pp per woning).
- Er geldt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.
- Er geldt alleen een maximumparkeernorm voor kantoren en geen minimumnorm.
- Voor voorzieningen wordt maatwerk geleverd.
- Bij nieuwbouw wordt geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers verleend.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018 vastgesteld (Gmb 2018, nr. 183048). Met de Nota Parkeernormen fiets en Scooter wordt voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Daarom worden er eisen gesteld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Initiatiefnemers bij nieuwbouw en herontwikkeling moeten in hun plannen voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets opnemen. Het vereiste aantal fietsparkeerplekken bepaalt de gemeente aan de hand van parkeernormen, die verschillen per functie en per zone. Deze normen worden vastgelegd in het omgevingsplan.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter bevat bindende beleidsregels voor fietsers bij niet-woonfuncties. Daarnaast bevat de nota richtlijnen voor het parkeren van scooters bij woningen en niet-woonfuncties, voor fietsparkeervoorzieningen bij woningen en voor de toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor fiets en scooter. De richtlijnen zijn niet bindend.

In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter worden twee verschillende beoordelingssituaties onderscheiden:

1. Nieuwbouw: als een gebouw wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.
2. Herontwikkeling (c.q. transformatie/bestemmingswijziging): het bestaande gebouw krijgt een andere functie.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter kent drie zones die verschillen in intensiteit van het fietsgebruik. De indeling is als volgt:

1. Zone 1 (hoog fietsgebruik):

- Amsterdam binnen de Ring A10 exclusief de Zuidas.
- Amsterdam-Noord: Overhoeks, Tolhuistuin, Sixhaven en omgeving, IJplein, Hamerkwartier en NDSM-werf en omgeving.

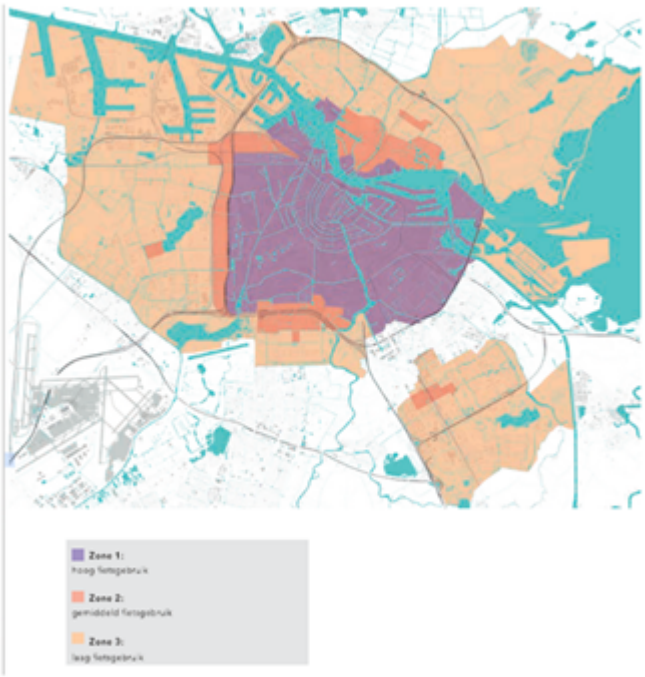
2. Zone 2 (gemiddeld fietsgebruik):

- Zuidas en gebied tussen Zuidas en Gelderlandplein.
- Ringzone West en omgeving station Sloterdijk
- Amsterdam-Noord: omgeving metrostation Noord en Oud-Noord.
- Arenapoort-West.
- Winkelcentra: Boven 't IJ/Buikslotermeerplein,
- Osdorpplein en omgeving, Gelderlandplein,
- Bijlmer Centrum en Arenagebied.

3. Zone 3 (laag fietsgebruik):

- Overig Amsterdam.

Kaart 1: Zone-indeling normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties



6.3.2 Mobiliteitstrategie Science Park en parkeerstrategie

Hoewel geen formeel beleid, maar wel belangrijk in deze context zijn zowel de mobiliteitsstrategie Science Park als de parkeerstrategie.

Mobiliteitsstrategie

De ambitie qua modal split op het Science Park in de eindsituatie is 85 – 90 % van alle verplaatsingen gaan te voet, OV of fiets. Ofwel de ambitie is dat maximaal 10 – 15% van de toekomstige verplaatsingen naar/van het Science Park met de auto gaat.

Parkeerstrategie

De parkeerstrategie op ASP is om eerst P7 ‘vol te laten lopen’ en daarna over te gaan tot het bouwen van (twee) parkeergarages.

6.3.3 Parkeren in het besluitgebied

Autoparkeren

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de vigerende “Nota Parkeernormen Auto” uit 2017 (ligging conform de gebiedsindeling in gebied B). Daarin is vastgelegd dat voor sociale en middeldure huurwoningen geen minimumparkeernorm voor het aantal parkeerplaatsen voor bewoners geldt. Wel geldt een maximum norm van 1 parkeerplaats per woning. Uitgangspunt van beleid is dat eventuele parkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden gerealiseerd. Ook is in de Nota bepaald dat aan bewoners van nieuwbouwwoningen geen parkeervergunningen worden verstrekt. Voor het faciliteren van bezoek geldt een norm van 0,1 parkeerplaats per woning.

In afwijking van het beleid voorziet voorliggend plan het parkeren op P7, een parkeerveld in de nabijheid van kavel 12A.

Uitgaande de berekening blijkt een benodigd aantal parkeerplaatsen voor bewoners van minimaal 0 en maximaal 400 parkeerplaatsen. Bij het hanteren van de minimumnorm is het wenselijk dat het plan voorziet in ruimte voor deelauto’s. De sector claimt dat met deelmobiliteit per deelauto 10 auto’s worden vervangen. Het reserveren van circa 16 plaatsen voor deelauto’s is te beschouwen als een ondergrens. 400 parkeerplaatsen is onnodig veel. Gemiddeld heeft een Amsterdams eenpersoonshuishouden 0,32 auto meerpersoonshuishouden 0,68 auto. Met deze aantallen is een bovengrens van 168 plaatsen realistischer. Het gebruik van parkeerplaatsen is vooral doordeweeks en zaterdag overdag.

Voor bezoekers zijn op basis van de huidige normen 400 x 0,1 = 40 parkeerplaatsen nodig. Het gebruik van deze plaatsen ligt vooral in de avonden en het weekend. Door de weeks overdag is het gebruik beperkt.

Naast de woningen voorziet het plan in 2.000 m^2 “commercieel”. Voor de parkeerbehoefte is vooralsnog uitgegaan van de norm voor een B-Locatie: 1 parkeerplaats per 125 m^2 BVO. De behoefte komt zodoende op 16 parkeerplaatsen. Naarmate het aandeel bezoekers groter is, is het nodig om een groter deel van de capaciteit openbaar toegankelijk te maken.

De maximale bezetting van het huidige P7 (zonder de nog mogelijke uitbreiding met 95 plekken) is 273. Detoekomstige bezetting is naar verwachting 57,14% (57 pp gemiddelde bezetting, 56 pp voor kavel 12A, 43 pp kavel 15B, totaal 156pp. 156/273*100=57,14%). In de praktijk zal de bezetting vermoedelijk lager uitvallen.

Wanneer het parkeren op P7 vergeleken wordt met straatparkeren, waar bij een bezetting boven de 90% sprake is van een tekort, is er bij een bezetting van 57,14% op P7 ruim voldoende plek beschikbaar.

Samenvattend:

- De gewenste parkeercapaciteit voor de woningen ligt ergens tussen de 16 en 168 parkeerplaatsen op eigen terrein.
- De noodzakelijke parkeercapaciteit voor het bezoek aan woningen bedraagt 40 parkeerplaatsen.
- De gewenste parkeercapaciteit voor “commercieel” is erg afhankelijk van de invulling van de functie. De behoefte is berekend op 16.

Loopafstanden
De automobilist parkeert het liefst voor de deur. Als dat niet kan, dan zo dicht bij mogelijk. De afstand

die hij bereid is om te lopen is sterk afhankelijk van de eindbestemming. Voor de ene functie is de nabijheid van parkeerplaatsen noodzakelijker dan voor de andere. Zo willen bezoekers van een supermarkt de auto het liefst voor de deur parkeren. Iedere meter lopen met een boodschappentas is er in principe een teveel. Bij een te grote loopafstand wijkt men uit naar een alternatieve locatie. Voor een functie als wonen maakt het niet uit. Als je als bewoner 600 meter moet lopen naar je auto omdat dat de dichtstbijzijnde parkeergelegenheid is, dan is dat wat het is. Uiteraard kan het wel een reden zijn om te gaan verhuizen.

De afstand tussen P7 en kavel 12A is rond de 350 – 400 meter (niet hemelsbreed, maar via het looppad in de corridor). P7 is voor het parkeren door bewoners of hun bezoek een reële locatie. Of dat ook geldt voor de bezoekers van de commerciële voorziening, hangt sterk af van de aard van de voorziening.

Fietsparkeren

Op basis van de vigerende regelgeving en het programma met 400 woningen en 2.000 m^2 commerciële dienstverlening bedraagt het aantal te realiseren plaatsen:

- Openbare fietsparkeerplaatsen: 258
- Inpandige fietsparkeerplaatsen: 1.040
- Scooterparkeerplaatsen: 57

De normen voor het inpandig fietsparkeren zijn afkomstig uit “Bouwbrief 2015-130”. Daarbij vragen wij ons af of het daadwerkelijk noodzakelijk is om voor de woningen van circa 35 m^2 BVO 2 plaatsen te realiseren. Wellicht dat 1 plaats per woning volstaat. Met betrekking tot de woningen van 51,75 m^2 BVO is het de vraag in hoeverre de omrekening van GBO naar BVO recht doet aan de specifieke situatie van het complex. Indien deze omrekening leidt tot een BVO van minder dan 50 m^2, dan kan met 160 plaatsen minder worden volstaan. In het meest gunstige geval zijn dus niet 1.040 plaatsen, maar 780 inpandige plaatsen nodig.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen

7.1.1 Algemeen

Bij het toelaten van een activiteit, (spoor)weg, industrieterrein of geluidgevoelig gebouw moet het geluid op de geluidgevoelige gebouwen beoordeeld worden. Hiertoe zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels opgenomen. De instructieregels hebben tot doel de gezondheid en het milieu te beschermen tegen te veel geluid. Hiervoor zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving eisen gesteld aan het geluid op geluidgevoelige gebouwen. Een geluidgevoelig gebouw is volgens de begripsbepalingen in bijlage 1, Bkl, een (deel van een) gebouw met een woonfunctie, een gebouw met een onderwijsfunctie, een gebouw voor kinderopvang met bedden, een gebouw voor gezondheidszorg met bedden. Ook ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens zijn aangewezen als geluidgevoelig.

Een geluidaandachtsgebied is een gebied langs een (spoor)weg of rond een industrieterrein waarbinnen het geluid vanwege de betreffende bron hoger kan zijn dan de standaardwaarde. De grootte van het gebied is afhankelijk van de bron. De standaardwaarde is in het algemeen een aanvaardbaar geluidniveau. In het omgevingsplan kan op basis van het type gebied een hogere of lagere standaardwaarde worden vastgesteld.

Het omgevingsplan voorziet in een aanvaardbaar geluidsniveau van verkeer en industrie op een geluidgevoelig gebouw. Hiervoor zijn in het omgevingsplan regels opgenomen over het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied en over het toelaten of wijzigen van nieuwe of bestaande (spoor)wegen en industrieterreinen.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beschermen van de gezondheid en het milieu tegen het geluid van wegen, spoorwegen en industrieterreinen met geluidproductieplafonds (paragraaf 5.1.4.2a, Bkl).

7.1.2 Veel gebruikte begrippen uitgelegd

In het Besluit kwaliteit leefomgeving worden verschillende begrippen gebruikt om geluidsemissies en geluidwaarden te beschrijven. Hieronder volgt een kort overzicht.

Geluidproductieplafond (gpp)

Voor geluid vanwege rijkswegen, provinciale wegen, (hoofd)spoorwegen en industrieterreinen geldt een systeem dat gebaseerd is geluidproductieplafonds. Een geluidproductieplafond is de maximaal toegelaten hoeveelheid geluid vanwege de betreffende bron op een bepaald punt nabij deze geluidbron (bijvoorbeeld een rijksweg). De rijksoverheid is verplicht de gpp's van rijkswegen en hoofdspoorwegen te bewaken en te monitoren en neemt maatregelen om een overschrijding van een gpp te voorkomen. Voor provinciale (spoor)wegen en industrieterreinen van provinciaal belang is de provincie verantwoordelijk en voor gemeentelijke industrieterreinen de gemeente.

De gegevens over de waarde van het gpp's, de ligging van een geluidreferentiepunt en het geluidaandachtsgebied zijn opgenomen in het geluidregister (artikel 11.52, Bkl). De waarden van de gpp's en de ligging van de geluidaandachtsgebieden, zijn een gegeven.

Basisgeluidemissie (bge)

De basisgeluidemissie is het referentieniveau van het geluid van gemeentewegen, waterschapswegen en

lokale spoorwegen. Wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1000 motorvoertuigen per etmaal zijn relevant voor het bepalen van de basisgeluidemissie. De gemeente bewaakt de toename van geluid ten opzichte van de vastgestelde basisgeluidemissie. De bge wordt vastgelegd in het geluidregister en vijfjaarlijks gemonitord. Bij een toename van 1,5dB of meer ten opzichte van de bge worden maatregelen overwogen. De monitoringsverplichting over de bge lopen synchroon met de bestaande vijfjaarlijkse verplichting vanuit de EU-richtlijn omgevingslawaai. De verplichtingen van de monitoring van geluid worden geïntegreerd met de uitvoering van de Europese richtlijn. In het actieplan geluid zal ingegaan worden op de afweging (artikel 3.26 Bkl) of maatregelen moeten worden genomen en de verplichting tot naleving van de binnenwaarde (artikel 3.49, eerste lid, onder c, Bkl). De basisgeluidemissie of het actieplan geluid maakt geen deel uit van het omgevingsplan.

Standaardwaarden en grenswaarden

Geluidwaarden worden uitgedrukt in standaardwaarden en grenswaarden. De standaardwaarde is een aanvaardbaar geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Een standaardwaarde kan bij omgevingsplan hoger of lager worden vastgesteld. Zo kan bijvoorbeeld in het omgevingsplan de standaardwaarde voor een bedrijventerrein verhogen en in het buitengebied verlagen. Als aan de standaardwaarde wordt voldaan, is geen nadere afweging of besluitvorming nodig.

Een grenswaarde is een uiterste grens waar niet van mag worden afgeweken. Een overschrijding van de grenswaarde op een geluidgevoelig gebouw is alleen bij uitzondering en in de in het Bkl genoemde gevallen mogelijk.

Gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid

Het gecumuleerd geluid is het geluid door de geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Het gezamenlijk geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.

Bij zowel het bepalen het gecumuleerd geluid en het gezamenlijk geluid moet in ieder geval het geluid afkomstig van (spoor)wegen, industrieterreinen, luchtvaartverkeer, windturbines en schietbanen worden betrokken.

7.1.3 Beoordeling geluid in het omgevingsplan

De regels voor geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen gelden alleen voor geluidgevoelige gebouwen die binnen een geluidaandachtsgebied liggen en voor bronnen met een geluidaandachtsgebied.

Bij het toelaten van een nieuw geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied of het wijzigen of aanleggen van een geluidbron met een geluidsaandachtsgebied moet de geluidbelasting worden getoetst. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd, moeten maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting zoveel mogelijk terug te brengen.

Indien uit onderzoek volgt dat de standaardwaarde wordt overschreden bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw dan wordt het gezamenlijke geluid op de gevel vastgelegd in het omgevingsplan of in de omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit.

Het gecumuleerd geluid op de gevel wordt beoordeeld als het geluid van een geluidbronsoort op de gevel hoger is dan de standaardwaarde en toeneemt ten opzichte van het geluid in de bestaande situatie.

De beoordeling van het gecumuleerd geluid vindt plaats bij de wijziging van het omgevingsplan of bij een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit in de volgende situaties:

- Het wijzigen of toelaten van een weg, spoorweg of industrieterrein met gpp (artikel 3.38 Bkl);
- Verhoging van gpp (zonder wijziging) van een weg, spoorweg of industrieterrein (artikel 3.38 Bkl);
- Het wijzigen of toelaten van een weg of lokale spoorweg zonder gpp (artikel 5.78 Bkl)
- Het toelaten van een geluidgevoelig gebouw bij een industrieterrein met gpp, een weg of een spoorweg (artikel 5.78ac Bkl).

7.1.4 Waarden voor geluid

Het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat standaardwaarden en grenswaarden voor geluid door een geluidbronsoort op een geluidgevoelig gebouw. Deze waarden zijn van toepassing op het geluid door alle geluidbronnen van een geluidbronsoort en gelden voor een geluidgevoelig gebouw dat langer dan 10 jaar is toegelaten (artikel 5.78, tweede lid, Bkl). De waarden die bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw voor de 7 geluidbronsoorten gelden, staan in de onderstaande tabel.

geluidbronsoort	standaardwaarde (tabel 5.78t, Bkl)	grenswaarde (tabel 5.78u, Bkl)
provinciale wegen rijkswegen	50 L_{den}	60 L_{den}
gemeentewegen waterschapswegen	53 L_{den}	70 L_{den}
lokale spoorwegen hoofdspoorwegen	55 L_{den}	65 L_{den}
Industrieterreinen	50 L_{den} / 40 L_{night}	55 L_{den} / 45 L_{night}

Bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied wordt de geluidwaarde op het gebouw berekend en beoordeeld. Het uitgangspunt is dat het geluid op een geluidgevoelig gebouw niet hoger is dan de standaardwaarde. Het geluid is dan in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade is klein. Meer geluid dan de standaardwaarde kan echter als aanvaardbaar beoordeeld worden.

7.1.5 Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het beschermen van geluidgevoelige gebouwen tegen geluid. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties en om Amsterdams geluidbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaai. Amsterdam stelt als agglomeratiegemeente elke vijf jaar een geluidskaar en een Actieplan geluid vast. Dit Actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeerlawaai.

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 17 oktober 2023 het Interim geluidbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hiermee beoogt het college zoveel mogelijk te voorzien in een beleidsneutrale overgang van het Amsterdams geluidbeleid 2016 (gewijzigd) en de geluidsnota Weesp 2007.

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige gebouwen op

geluidbelaste locaties. In de stedelijke omgeving van Amsterdam is op veel plaatsen een hoge geluidbelasting. Ondanks deze hoge geluidbelasting moeten stedelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. In het Amsterdams geluidbeleid is opgenomen dat in geval geen maatregelen mogelijk zijn om het geluidniveau te beperken, hogere waarde volgens de Wet geluidhinder verleend konden worden. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat werd bereikt door ervoor te zorgen dat een woning over een stille zijde beschikt. De stille zijde bevindt zich bij voorkeur bij de slaapkamer zodat de bewoner rustig met open raam kan slapen. In uitzonderlijke situaties kon gemotiveerd van dit principe worden afgeweken. In geval van een zogenaamde dove gevel was een stille zijde een verplichting.

Het Amsterdams geluidbeleid is vertaald in de regels van het Omgevingsplan en in beleidsregels geluid (vastgesteld op 17 oktober 2023). Bij overschrijding van de standaardwaarde moet een woning in principe beschikken over een stille zijde, de stille zijde bevindt zich bij voorkeur bij de slaapkamer. Woningen met een niet geluidgevoelige gevel moeten altijd een stille zijde krijgen, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen, zoals tijdelijke bewoning door bijzondere doelgroepen.

Bij de beoordeling van geluid moet rekening worden gehouden met de cumulatie van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Volgens Amsterdams geluidbeleid is sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3dB hoger is dan ten hoogste de maximaal toelaatbare grenswaarde.

7.1.6 Besluitgebied

Cauberg Huygen heeft In opdracht van de gemeente Amsterdam onderzoek verricht naar het omgevingsgeluid ter plaatse van kavel 12A, zie Bijlage 2. Onderzocht is of wordt voldaan aan de grenswaarden van de Omgevingswet, en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

Aanwezige geluidsbronnen

De toekomstige woningen bevinden zich binnen de geluidzones van de rijkswegen A1 en A10, stedelijke wegen Kruislaan en Carolina Mac-Gillavrylaan en het spoortracé Amsterdam Centraal – Duivendrecht/Weesp

7.1.6.1 Berekeningsresultaten

Geluid door gemeentewegen

Het geluid door gemeentewegen bedraagt ten hoogste 50 $_{Lden}$, en treedt op ter plaatse van de noordwestgevel (zijde Sciencepark) voor alle stedenbouwkundige modellen. De standaardwaarde van 53 $_{Lden}$ wordt nergens overschreden.

Geluid door rijkswegen

Het geluid door rijkswegen bedraagt ten hoogste 59 $_{Lden}$, en treedt op ter plaatse van de zuidoostgevel op de bovenste bouwlagen bij alle stedenbouwkundige modellen. Deels wordt de standaardwaarde van 50 $_{Lden}$ overschreden, aan de grenswaarde van 60 $_{Lden}$ wordt overal voldaan. Voor die gevels, waar niet wordt voldaan aan de standaardwaarde is het nodig dat hogere geluidwaarden worden toegestaan.

Geluid door hoofdspoorwegen

Het geluid door hoofdspoorwegen bedraagt ten hoogste 56 tot 57 $_{Lden}$, en treedt op ter plaatse van de zuidwestgevel op de hoger gelegen bouwlagen bij alle stedenbouwkundige modellen. Deels wordt de standaardwaarde van 55 $_{Lden}$ overschreden, aan de grenswaarde van 65 $_{Lden}$ wordt overal voldaan. Voor

die gevels, waar niet wordt voldaan aan de standaardwaarde is het nodig dat hogere geluidwaarden worden toegestaan.

Gecumuleerde geluid $L_{(cum)}$

Lcum bedraagt ten hoogste 59 dB. De op het geluid door gemeentewegen afgestemde toetswaarde van $L_{VL,cum}$ = 73 dB (70+3) wordt nergens overschreden. Op basis van het gecumuleerde geluid zijn geen extra maatregelen benodigd.

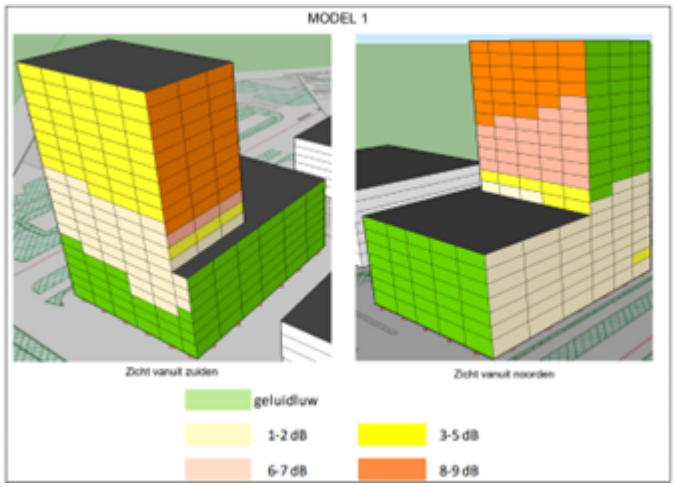
Gezamenlijk geluid

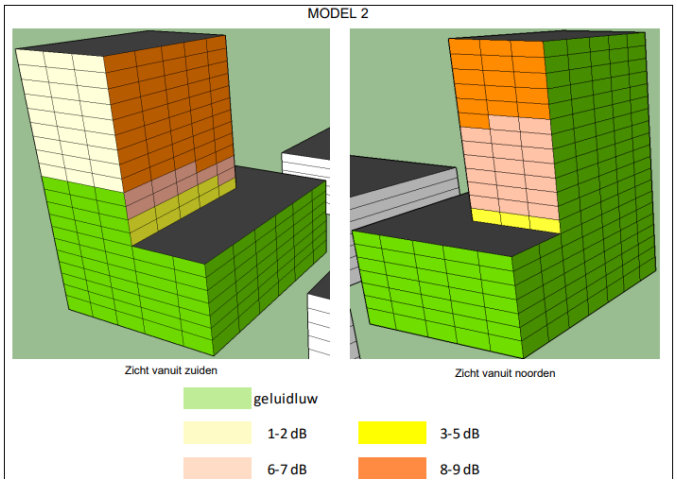
Het gezamenlijk geluid bestaat uit het geluid door gemeentewegen, rijkswegen en hoofdspoorwegen gesommeerd. Het gezamenlijk geluid bedraagt ten hoogste 60 dB. Het gezamenlijk geluid zal de basis zijn voor de berekeningen van de gevelgeluidwering, in het kader van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving.

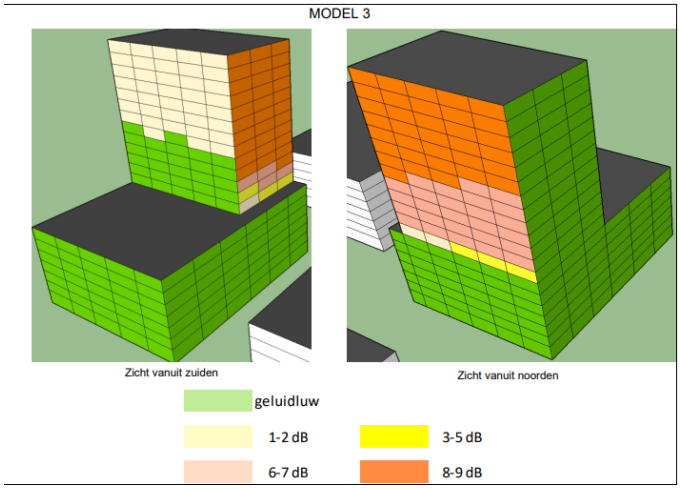
7.1.7 Overschrijding standaardwaarde en geluidluwe gevel

In onderstaande modellen is een overzicht gegeven van de gevels en de optredende overschrijdingen ten opzichte van de standaardwaarden. Maatgevend is het wegverkeersgeluid.

De toetswaarde voor geluidluwe gevels is gelijk aan de standaardwaarden, maar het gesommeerde geluid door gemeentewegen én rijkswegen dient beoordeeld te worden. Een deel van de gevels zijn direct geluidluwe gevels. Geadviseerd wordt om zoveel mogelijk woningen aan deze geluidluwe gevels te situeren. Indien een woning niet direct over een geluidluwe gevel kan beschikken zijn gebouwmaatregelen nodig. De hoogte van het geluid is dusdanig – de hoogste overschrijding van de standaardwaarde bedraagt 6 dB - dat uit verschillende geluidoplossingen kan worden gekozen.







7.1.8 Afweging maatregelen en aanvraag hogere waarden

Algemeen

Voor die delen van het plan waarbij het geluid ten gevolge van een geluidbronsoort boven de betreffende standaardwaarde maar niet boven de grenswaarde ligt, kunnen hogere geluidwaarden worden toegestaan. De hogere geluidwaarden kunnen worden toegestaan wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn:

1. Allereerst dient te worden nagegaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om het geluid te reduceren tot maximaal de standaardwaarde. Tevens dient beoordeeld te worden of deze maatregelen al dan niet doelmatig zijn.
2. Indien deze maatregelen niet doelmatig zijn, dient te worden nagegaan welke maatregelen wel doelmatig zijn om het geluid zo veel mogelijk te reduceren. Voor het geluid boven de standaardwaarden kunnen dan hogere geluidwaarden worden toegestaan.
3. Indien er geen maatregelen denkbaar zijn die als doelmatig kunnen worden aangemerkt kunnen hogere geluidwaarden worden toegestaan zonder maatregelen.

Benodigde maatregelen ter reducering van het geluid

Bij het bepalen van benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:

1. maatregelen aan de bron;
2. maatregelen in het overdrachtsgebied;
3. maatregelen aan de ontvangzijde.

Maatregelen aan de bron

Geluidreducerend asfalt rijkswegen

Op de A10 is op basis van het geluidregister reeds dubbellaags ZOAB voorzien.

Terugdringen verkeersintensiteiten

Het terugdringen van het verkeer leidt eveneens tot onvoldoende geluidreductie. Voor een geluidreductie van 3 dB bijvoorbeeld zou het verkeer tot ongeveer de helft van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten moeten worden verminderd. Verkeersplannen van onder meer Rijkswaterstaat voorzien hier niet in.

Snelheidsbeperking A10

Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaai te beperken. Een snelheidsverlaging is voor dit tracé van de A10 niet aan de orde.

Bovenbouwconstructie hoofdspoorweg

In het geluidregister van ProRail betreft een deel van de onderzochte spoorlijnen spoorrails op houten dwarsliggers. Een deel daarvan is mogelijk al vervangen door spoorrails op betonnen dwarsliggers, die minder geluid genereren. Omdat niet bekend is welke delen van het spoor zijn vervangen door betonnen dwarsliggers is hier verder geen nader onderzoek voor gedaan.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

Door het toepassen van geluidschermen langs de wegen kunnen mogelijk extra geluidreducties worden behaald. Het plaatsen van schermen langs stedelijke wegen is stedenbouwkundig niet gewenst vanwege de benodigde hoogte (vaak even hoog als de beschouwde woonverdieping(en)) en de sociale veiligheid.

Aan de westzijde van de A10 zijn nog geen geluidschermen voorzien. De benodigde kosten voor een geluidscherm staan niet in verhouding tot de behaalde geluidreducties, gezien de beoogde bouwhoogtes in het plan. Bovendien is het complex om een effectieve afscherming te realiseren nabij het knooppunt Watergraafsmeer door het groot aantal (verspreide) rijbanen.

Maatregelen aan de ontvangzijde

In het kader van de Wet geluidhinder is het mogelijk om maatregelen te overwegen aan geluidgevoelige functies zelf, in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen, teneinde aan de standaardwaarde te voldoen. De dove gevel is een gevel zonder te openen geveldelen, zoals ramen en deuren. In het kader van de Wet geluidhinder wordt een dove gevel niet meegenomen in de beoordeling van de geluidbelastingen van gevels. In het kader van de Wet geluidhinder kon de dove gevel – juridisch gezien - voor elke mogelijke geluidssituatie worden toegepast, dus ook wanneer wel aan de geluidnormering wordt voldaan.

In de Omgevingswet is de nieuwe dove gevel een “niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen”. Een dergelijke dove gevel mag alleen worden toegepast wanneer het geluid de grenswaarde overschrijdt (artikel 5.78y Bkl). Dat is hier niet aan de orde. Een niet-geluidgevoelige

gevel/dove gevel is daarom niet in dit project toegestaan.

7.1.9 Conclusies en advies toe te stane hogere geluidswaarden

Omdat in voorgaande paragrafen is omschreven dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, wordt geadviseerd om hogere geluidwaarden toe te staan voor het geluid door rijkswegen tot ten hoogste 59 $_{Lden}$ en door hoofdspoorwegen tot ten hoogste 57 $_{Lden}$.

7.2 Geluid vanwege milieubelastende activiteiten

7.2.1 Toetsingskader

Hieronder wordt het kader voor het aspect geluid door milieubelastende activiteiten beschreven, anders dan:

- industriegeluid;
- spoorweggeluid;
- wegverkeersgeluid;
- scheepsvaartgeluid;
- luchtvaartgeluid; en
- bouw- of sloopgeluid.

Rekening houden met geluid

Op grond van artikel 5.59, eerste lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is het verplicht om rekening te houden met het geluid van activiteiten, anders dan wonen, op geluidgevoelige gebouwen. Deze verplichting is aan de orde zowel bij het toelaten van geluidveroorzakende activiteiten (met uitzondering van de hierboven genoemde bronnen) als bij het toelaten van geluidgevoelige gebouwen.

Een geluidgevoelig gebouw is:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat is toegelaten op grond van dit omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met een:

a. woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
b. onderwijsfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
c. gezondheidszorgfunctie met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan;
d. bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan;

Concreet betekent deze verplichting dat bij het toelaten van geluidgevoelige of geluid veroorzakende activiteiten gemotiveerd moet worden:

- dat er sprake is van een aanvaardbare geluidsituatie; en
- en wat de gevolgen zijn voor de 'geluidruimte' van activiteiten.

Bij de beoordeling van de geluidsituatie moet niet alleen gekeken worden naar het geluid van de activiteiten afzonderlijk, maar ook gecumuleerd. (Voor gecumuleerd geluid zie verder ook paragraaf Geluid vanwege industrieterrein en (spoor)wegverkeer.)

Aanvaardbaarheid

Op grond van het tweede lid van artikel 5.59 Bkl moet het omgevingsplan erin voorzien dat het geluid door een activiteit, anders dan wonen, op geluidgevoelige gebouwen aanvaardbaar is. Aan dit vereiste kan voldaan worden door het stellen van geluidwaarden (conform art. 5.65 t/m 5.69 Bkl). Ook is het mogelijk om geen waarden op te nemen als de aard en de locatie van de milieubelastende activiteit

hiertoe aanleiding geven. Tot slot is het ook mogelijk om andere regels dan geluidwaarden te stellen, bv. het verplichten tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

7.2.2 Besluitgebied

Cauberg Huygen heeft, omdat vanwege de voorgenomen ontwikkeling op kavel 12A bestaande bedrijven/ functies in de omgeving kunnen worden belemmerd, in opdracht van de gemeente Amsterdam onderzoek uitgevoerd naar bedrijfsgeluid (zie ook Bijlage 2).

Beoordeling gebied

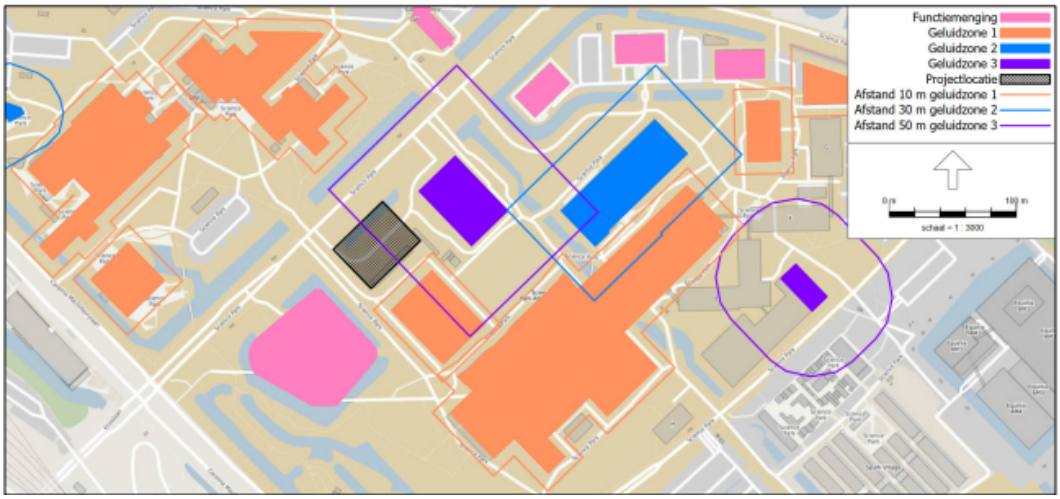
Gelet op de aanwezige functies binnen het gebied Science Park en de beoogde functiemenging in dit gebied door de realisatie van de nieuwe woningen, is het Science Park aan te merken als een gemengd gebied met wonen (functiemenging).

Het uitgangspunt van milieuzonering (Milieuzonering Nieuwe Stijl) is dat in een gemengd gebied met wonen alleen bedrijven zich bevinden die naar aard en invloed op de omgeving geschikt zijn voor ligging in een gebied met functiemenging inclusief wonen. Dat zijn over het algemeen kleinschalige, vaak ambachtelijke bedrijven die hoofdzakelijk in de dagperiode in werking zijn.

Beoordeling milieuzonering

Op grond van de Milieuzonering Nieuwe Stijl is beoordeeld of de nieuwe woningen op kavel 12A inpasbaar zijn binnen de gebruiksruimte voor geluid van de aanwezige, bestaande activiteiten in de omgeving.

Op basis van de inventarisatie door de gemeente Amsterdam van de inrichtingen/activiteiten binnen gebied Science Park zijn de geluidzones van de omliggende bedrijfsgebouwen inzichtelijk gemaakt op basis van het gebiedstype ‘gemengd gebied’. De geluidproducerende activiteiten en de bijbehorende geluidzones zijn weergegeven in onderstaande figuur. Dit betreffen de geluidzones voor het gebiedstype ‘gemengd gebied’ conform de inventarisatielijst van de gemeente.



Geluidproducerende functies en bijhorende geluidzones voor een gemengd gebied uit de nieuwe VNG-publicaties (bron: Cauberg Huygen)

Uit voorgaande analyse volgt dat de projectlocatie buiten de geluidzones van de omliggende activiteiten is gelegen, met uitzondering van de geluidzone rondom Matrix ONE. De omliggende activiteiten vormen

geen belemmering voor het woningbouwplan en vice versa, met uitzondering van Matrix ONE waarvoor een nader geluidonderzoek dient uitgevoerd te worden.

Nader onderzoek Matrix ONE

Om de akoestische inpasbaarheid van de nieuwe woningen nabij Matrix ONE te beoordelen, is een nader geluidonderzoek verricht, waarin het bedrijfsgeluid van het Matrix ONE gebouw richting de nieuwe woontoren op kavel 12A, alsook richting de omliggende, bestaande geluidgevoelige functies (onderwijs) inzichtelijk is gemaakt. Dit onderzoek is op twee manieren ingestoken:

1. Het bedrijfsgeluid vanwege het Matrix ONE-gebouw is berekend als zijnde een activiteit met een gebruiksruimte voor geluid van zone 3 in een gemengd gebied. Dit is maximaal planologisch mogelijk. Hiertoe is een geluidbron aangehouden ter hoogte van het dakniveau, die exact 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter afstand produceert.
2. Het werkelijke bedrijfsgeluid vanwege het Matrix ONE-gebouw is berekend op basis van de aangereikte installatiegegevens.

Het bedrijfsgeluid is berekend op basis van het stedenbouwkundige model 3, omdat in deze variant de toren zich aan de noordoostzijde (zijde Matrix One) bevindt en daarmee de maatgevende variant is.

Toetsingskader

Voor het beoordelen van de optredende geluidniveaus is het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) van toepassing.

Bij de beoordeling van de geluiduitstraling wordt onderscheid gemaakt tussen het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ en het maximale geluidniveau L_{Amax}.

In artikel 5.65 van het Bkl zijn toelaatbare waarden opgenomen voor het geluid door een bedrijfsmatige activiteit, zie onderstaande tabellen (deze tabellen komen uit het Bkl), voor twee type locaties:

1. Standaardwaarden op (gevels van) geluidgevoelige functies en
2. Grenswaarden binnen geluidgevoelige ruimten binnen die geluidgevoelige gebouwen.

Tabel 5.65.1 Standaardwaarde toelaatbaar geluid op een geluidgevoelig gebouw

	07.00 – 19.00 uur	19.00 – 23.00 uur	23.00 – 07.00 uur
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ als gevolg van activiteiten	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door aandrijfgeluid van transportmiddelen	--	70 dB(A)	70 dB(A)
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door andere piekgeluiden	--	65 dB(A)	65 dB(A)

Tabel 5.65.2 Grenswaarde toelaatbaar geluid in geluidgevoelige ruimten binnen in- en aanpandige geluidgevoelige gebouwen

	07.00 – 19.00 uur	19.00 – 23.00 uur	23.00 – 07.00 uur
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door aandrijfgeluid van transportmiddelen	--	55 dB(A)	55 dB(A)
Maximaal geluidniveau L_{Amax} veroorzaakt door andere piekgeluiden	--	45 dB(A)	45 dB(A)

Geluidbronnen

Door de gebouwbeheerder van het Matrix ONE-gebouw zijn de diverse installaties, die op het dak van het gebouw staan opgesteld, opgegeven. Dit zijn de uitblaasopeningen van de diverse luchtbehandelingskasten (LBK's) en ventilatiesystemen. De technische specificaties van deze LBK's zijn aangereikt. Verder staan een drycooler en een buitenunit van een warmtepomp in een patio-opstelling op het dak. De geluidgegevens van deze installaties zijn ontleend uit de technische specificaties van de leverancier.

Hierbij is het uitgangspunt gehanteerd dat de installaties volcontinu in bedrijf zijn tijdens de dag-, avond- en nachtperiode, uitgezonderd de afzuigventilator van de horecagelegenheid in het gebouw.

Resultaten en beoordeling

De standaardwaarde is 50 dB(A) (dag), 45 dB(A) (avond) en 40 dB(A) (nacht). Uit de berekeningen volgt dat de standaardwaarde ter plaatse van de beoogde woningen op kavel 12A wordt overschreden.

In de navolgende tabel zijn beknopt de rekenresultaten opgenomen.

Beschouwde situatie:	**Beoordelingspositie**	**Berekend bedrijfsgeluid in dB(A)**		
		Dag	**Avond**	**Nacht**
Maximaal planologisch op basis van gebruiksruimte geluid zone 3	Woontoren Science Park kavel 12A	54	49	44
	Onderwijs Lab42	52	47	42
	Universiteit van Amsterdam	48	43	38
Werkelijk bedrijfsgeluid	Woontoren Science Park kavel 12A	51	51	50
	Onderwijs Lab42	51	51	50
	Universiteit van Amsterdam	48	48	48

Ter plaatse van de beoogde woontoren op kavel 12A is een maximale planologische geluidruimte berekend van 54 dB(A) (dag), 49 dB(A) (avond) en 44 dB(A) (nacht).

Voor de ontwikkeling van de woningen op kavel 12A is de berekende maximaal planologische gebruiksruimte van belang, aangezien hier rechten aan ontleent kunnen worden.

Op basis van de berekende werkelijke geluidsuitstraling (waarbij er van uit is gegaan dat de installaties volcontinu in bedrijf zijn tijdens de dag-, avond- en nachtperiode, met uitzondering van de afzuigventilator van de horecagelegenheid) volgt dat er overschrijdingen zijn van de stadaardwaarde van 1 dB(A) in de dagperiode, 6 dB(A) in de avondperiode en 10 dB(A) in de nachtperiode.

Hogere geluidswaarden

Het toestaan van hogere geluidswaarden op de (toekomstige) gevels van de woningen op kavel 12A is mogelijk, mits de grenswaarden inzake toelaatbaar geluid in geluidgevoelige ruimten binnen in geluidgevoelige gebouwen, gerespecteerd worden. De grenswaarden bedragen 35 dB(A) (dag), 30 dB(A) (avond) en 25 dB(A) (nacht).

Aangezien standaard gevels al een geluidreducerende werking hebben van 20 dB(A) is het aannemelijk dat aan de grenswaarden voldaan zal worden: 54 - 20= 34 dB(A) (dag), 49 - 20= 29 dB(A) (avond) en 44 - 20= 24 dB(A) (nacht).

Nader onderzoek Lab42

Cauberg Huygen heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam de akoestische concequenties voor de woningen inzichtelijk gemaakt, wanneer ter plaatse van Lab42 wordt uitgegaan van een hogere milieucategorie, namelijk categorie 3.1 (oude stijl) dan wel geluidruimtezone 2 (nieuwe stijl). Één categorie hoger dan waar tot nu toe vanuit is gegaan in de eerder uitgevoerde onderzoeken.

Cauberg Huygen concludeerd dat wanneer voor Lab42 een hogere milieucategorie wordt gehanteerd, dit geen akoetische concequenties zal hebben voor de woningen op kavel 12A. Er treden geen overschrijdingen op van de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Zie voor het volledige onderzoek Bijlage 3.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Regeling en beleid

8.1.1 Besluit kwaliteit leefomgeving

De gemeente moet bij het toelaten van activiteiten in het omgevingsplan in een aantal situaties toetsen aan omgevingswaarden voor lucht. De Omgevingswet bepaalt dat bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid, zo bepaalt artikel 2.1 lid 4 van de Omgevingswet (Ow). Hierbij houdt de gemeente rekening met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (art. 2.1 en 2.4 Ow).

In paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels die de gemeente bij het opstellen van een omgevingsplan moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) in acht nemen.

Behalve als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit houdt in dat het toelaten van activiteiten leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM_{10} van 1,2 ìg/m^3 of minder. De standaardgevallen niet in betekenende mate luchtkwaliteit staan onder artikel 5.54 (Bkl).

Activiteitentoetsen in en nabij aandachtsgebieden

De gemeente moet de luchtkwaliteit vooral toetsen binnen aangewezen aandachtsgebieden (artikel 5.51 Bkl). Dat zijn gebieden of locaties met hogere concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10). Volgens het tweede lid is de agglomeratie Amsterdam/Haarlem aangewezen als aandachtsgebied voor stikstofdioxide en fijnstof.
De gemeente gaat na of toe te laten activiteiten gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit binnen een aandachtsgebied. De gemeente doet dit voor de activiteiten genoemd in het eerste lid van artikel 5.51 Bkl, namelijk:

a. de aanleg of wijziging van wegen, vaarwegen en spoorwegen, niet zijnde een activiteit als bedoeld in artikel 5.50 eerste lid;
b. activiteiten die een toename van de verkeersintensiteit veroorzaken op wegen, vaarwegen en spoorwegen; of
c. milieubelastende activiteiten waarover in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) regels zijn gesteld met het oog op het beperken van verontreiniging van de lucht.

Activiteiten die altijd getoetst moeten worden

Naast activiteiten die in en nabij aandachtsgebieden getoetst moeten worden, zijn er activiteiten, die de gemeente overal moet toetsen. Deze zijn terug te vinden in artikel 5.50 van het Bkl. Hierbij gaat het om:

a. de aanleg van een wegtunnelbuis met een tunnelbuislengte als bedoeld in bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving van ten minste 100 m;
b. een wijziging van een wegtunnelbuis waarbij de tunnelbuislengte met ten minste 100 m toeneemt; of
c. de aanleg van een autoweg of een autosnelweg.

Uitgezonderde locaties luchtkwaliteit, artikel 5.52 (Bkl)

De instructieregels van de artikelen 5.50 en 5.51 (Bkl) zijn niet van toepassing voor zover het gaat om de verhoging van de concentratie in de buitenlucht van stikstofdioxide of van PM_{10} op:

a. een locatie waartoe het publiek geen toegang heeft en waar geen vaste bewoning is; of
b. de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Omgevingswaarden

Artikel 5.51 vierde lid van het Bkl bepaalt het volgende:

Als de activiteiten leiden tot een verhoging van de concentratie in de buitenlucht van een van de volgende in een daarbij aangegeven aandachtsgebied, worden in een omgevingsplan de daarbij aangegeven omgevingswaarden in acht genomen:

a. in een aandachtsgebied voor zowel stikstofdioxide als fijnstof:
1°. de omgevingswaarde voor stikstofdioxide, bedoeld in artikel 2.4, eerste lid, onder b; en

2°. de omgevingswaarden voor PM10, bedoeld in artikel 2.5, eerste lid; en

b. in een aandachtsgebied voor fijnstof: de omgevingswaarden voor PM10, bedoeld in artikel 2.5, eerste lid.

Het vijfde lid bepaalt vervolgens:
Op het berekenen van de concentratie van stikstofdioxide of van PM10 zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing .

De omgevingswaarden voor de kwaliteit van de buitenlucht zijn te vinden in paragraaf 2.2.1 Bkl. De omgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zijn te vinden onder artikel 2.4, respectievelijk 2.5, Bkl.

Toetsing en monitoring

In het algemeen geldt dat onder de Omgevingswet minder (ruimtelijke) projecten aan de regels voor luchtkwaliteit worden getoetst en dat geldt ook voor de monitoring. Dat houdt verband met de aangewezen aandachtsgebieden, waar vooral aan de rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit moet worden getoetst. Aangezien gemeente Amsterdam tot een aangewezen aandachtgebied voor stikstofdioxide en fijnstof behoort, is dit bij de opstelling van het omgevingsplan van belang.

De monitoring van rijksomgevingswaarden vindt jaarlijks vanuit het ministerie door het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) plaats. Of in Amsterdam wel of niet aan de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof wordt voldaan, wordt aldus centraal door meten en berekenen vastgesteld. De gemeente levert daarvoor jaarlijks de gegevens aan. De monitoringsrapportage wordt door de betrokken minister aangeboden aan de Tweede Kamer en vervolgens wordt aan de hand daarvan het gemeentebestuur geïnformeerd over de monitoringsresultaten die specifiek betrekking hebben op Amsterdam.

GCN-kaarten (grootschalige concentratiekaart Nederland) geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland.

Paragraaf 11.2.1.1 van het Bkl geeft regels over de wijze waarop de monitoring plaatsvindt en hoe de gegevens worden verzameld.

Beoordelingsregels vergunningverlening milieubelastende activiteiten

Hoofdstuk 8 Bkl gaat over vergunningverlening, waaronder beoordelingsregels bij aanvragen omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit. Het betreft algemene regels en meer specifieke regels. Artikel 8.17 bevat specifieke beoordelingsregels voor de milieubelastende activiteit luchtkwaliteit.

8.1.2 Het Schone Lucht Akkoord (SLA)

Het doel van het Schone Lucht Akkoord is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten, waaronder Amsterdam. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Daarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijnstof en stikstofdioxide. Het akkoord onderschrijft de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijnstof naar de lucht, waarbij éénieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord. Op 26 maart 2021 is de uitvoeringsagenda 2021-2023 gepubliceerd. De Uitvoeringsagenda gaat over de gezamenlijke aanpak van rijk, provincies en gemeenten van het Schone Lucht Akkoord. De agenda bevat de maatregelen, pilots en activiteiten van de deelnemers om de afspraken uit het Akkoord in praktijk te brengen.

8.1.3 Actieplan Schone Lucht 2019 (ASL)

Het Actieplan Schone Lucht beschrijft op hoofdlijnen onder andere hoe de gemeente in 2030 wil voldoen aan de jaargemiddelde advieswaarden van de World Health Organisation (WHO). Op dat moment waren dat de volgende: een gemiddelde jaarconcentratie voor stikstofdioxide van 40 µg/m3, voor fijnstof vanonder 20 (of 15) µg/m3 (PM10), respectievelijk en 10 (of 5) µg/m3 (PM2.5). Rood is volgens tabel uit document WHO advieswaarden Luchtkwaliteit 2021. Dit zijn, behalve voor stikstofdioxide strengere waarden dan de Europese grenswaarden. Op 22 september 2021 heeft de WHO aangescherpte advieswaarden Luchtkwaliteit gepubliceerd. De haalbaarheid van deze aangescherpte advieswaarden zijn nog in onderzoek en nog niet in nader landelijk en gemeentelijk beleid vertaald.

In het Actieplan Schone Lucht wordt omschreven hoe de gemeente wil gaan voldoen aan deze waarden. De kern van de aanpak luidt als volgt:

- bij de bron beginnen: uitstoot van vieze stoffen voorkomen is beter en uiteindelijk goedkoper dan bestrijden;
- aanpakken wat haalbaar is: tegengaan van de uitstoot van verkeer, houtstook en mobiele werktuigen als aggregaten en bouwwerktuigen;
- meest vieze punten eerst: het centrum heeft de meeste knelpunten in luchtkwaliteit en is het drukste deel van de stad;
- van zakelijk naar privaat: zakelijk verkeer maakt de meeste kilometers en heeft meer mogelijkheden om sneller te verschonen dan bewoners.

Daarnaast heeft de gemeente de volgende mijlpalen verwoord:2020: Realisatie (diesel)milieuzone binnen ring A10 personenauto's vanaf Euro4 en geografische uitbreiding milieuzones;

- 2022: ov-bussen en touringcars centrum zijn uitstootvrij (binnen s100 ten zuiden van het spoor);
- 2025: al het verkeer, waaronder ook taxi's, passagiersvaart, pleziervaart en GVB-veren, maar behalve personenauto's en motoren, is uitstootvrij binnen de ring A10 (voor brom- en snorfietsen geldt de hele bebouwde kom);
- 2030: al het verkeer binnen bebouwde kom is uitstootvrij.

8.1.4 Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (2010)

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

Binnen de zones en eerstelijnsbebouwing worden in beginsel een bouw- en/of gebruiksverbod voor gevoelige bestemmingen opgenomen. Een gevoelige bestemming kan als volgt gedefinieerd worden: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft in beginsel alleen betrekking op nieuwe situaties. Hierbij moet worden gedacht aan nieuw te bouwen gebouwen bedoeld voor gevoelige bestemmingen als wel om bestaande gebouwen die een functiewijziging ondergaan waardoor het mogelijk wordt om in een bestaand gebouw een (voor die locatie) nieuwe gevoelige bestemming te vestigen. In de richtlijn wordt het 'nee, tenzij'-principe gehanteerd. Dit betekent dat van de richtlijn gemotiveerd kan worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Daarbij moet expliciet aandacht worden besteed aan de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit. Als langs een drukke weg vestiging van een gevoelige bestemming gewenst is, is het verplicht om een toetsing te laten uitvoeren door de Geneeskundige en Gezondheidsdienst (GGD) van de gemeente Amsterdam. De uitkomst van deze toetsing (en eventueel daaruit voortvloeiende aanbevelingen) moeten binnen het kader van besluitvorming over het project aan het bevoegd gezag kenbaar worden gemaakt. Indien het bevoegd gezag de eventuele aanbevelingen van de GGD niet overneemt, dan wordt dit schriftelijk met redenen omkleed beargumenteerd.

8.1.5 Besluitgebied

Middels een berekening met de NIBM-tool (NIBM-tool | Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)) is inzichtelijk gemaakt of de beoogde ontwikkeling al dan niet in betekende mate bijdrage levert aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Bij het invullen van de NIBM tool is uitgegaan van de volgende gegevens. Jaar van realisatie: 2026. De ontwikkeling leidt tot een toename van 310 autoritten op etmaalbasis (bron: Verkeersonderzoek Amsterdam Science Park kavel 12A rapport O-230371). Het aandeel vrachtverkeer is 1%.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	310
	Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,16**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,05**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Uitgaande van bovenstaande cijfers is berekend dat de maximale bijdrage van het extra verkeer 0,16 ug/m^3 NO_2 is en 0,05 ug/m^3 PM_{10}. De grens voor Niet in Betekende Mate ligt op 1,2, waardoor de bijdrage van het extra verkeer niet in betekende mate is, en er geen extra onderzoek noodzakelijk is.

Voorliggende ontwikkeling voorziet niet in een mogelijk gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingshuis, verpleeghuis of bejaardenhuis.

Hoofdstuk 9 Omgevingsveiligheid (externe veiligheid)

9.1 Algemeen

Een van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving.

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen bij bedrijven met risicovolle milieubelastende activiteiten, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Een viertal begrippen is van belang: het plaatsgebonden risico (PR), brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebieden (BAG, EAG en GAG), voorschriftengebieden en het groepsrisico (GR). Deze begrippen vullen elkaar aan en leiden gecombineerd met elkaar tot een voldoende (en afgewogen) beschermingsniveau per functie en locatie.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen of activiteiten, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour rond de risicovolle activiteit en geeft daarmee de (minimaal) aan te houden afstand aan tussen de risicovolle activiteit en te beschermen objecten.

Aandachtsgebieden

Aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Aandachtsgebieden volgen uit het toestaan van een bepaalde risicobron op een locatie en gelden automatisch zodra de risicoactiviteit vergund is dan wel met de risicoactiviteit is begonnen. In brand-, explosie- of gifwolkaandachtsgebieden, moet je rekening houden met gevaren die door bedrijven of door het transport van gevaarlijke stoffen veroorzaakt worden. Binnen deze aandachtsgebieden kunnen voorwaarden worden gesteld voor bijvoorbeeld het bouwen van woningen, scholen, kantoorpanden en ziekenhuizen. Hiertoe wordt er onderscheid gemaakt tussen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen (zoals kinderopvang en ziekenhuizen) en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties (zoals kampeerterreinen en grote evenementen). De definities van deze categorieën zijn opgenomen in bijlage VI bij het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Voorschriftengebied

In het omgevingsplan worden aandachtsgebieden als voorschriftengebieden aangewezen, waardoor (bouwtechnische) maatregelen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) gaan gelden voor nieuwe gebouwen. De gemeente moet in principe in een omgevingsplan een geldend brandaandachtsgebied aanwijzen als een brandvoorschriftengebied en een geldend explosieaandachtsgebied als een explosievoorschriftengebied. De gemeenteraad kan gemotiveerd afzien van de verplichte aanwijzing van een voorschriftengebied of een kleiner voorschriftengebied aanwijzen. Voor zover zeer kwetsbare gebouwen zijn voorzien op een locatie in het aandachtsgebied bestaat deze mogelijkheid niet en moeten de maatregelen uit het Bbl worden toegepast. Voor een gifwolkaandachtsgebied is het niet mogelijk (en ook niet nodig) een voorschriftengebied aan te wijzen, omdat de generieke bouweisen uit het Bbl al voldoende mogelijkheden bieden om bescherming tegen een gifwolk te realiseren.

Groepsrisico

Binnen de aandachtsgebieden kunnen zich ongewone voorvallen met gevaarlijke stoffen voordoen, waarbij afhankelijk van de bevolkingsdichtheid in het gebied meer of minder slachtoffers kunnen vallen. Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal tien mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hiermee wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Uit onder meer de Nota van toelichting bij het Bkl is echter op te maken dat het in het nieuwe beleid niet alleen gaat om het voorkomen van doden, maar ook om het voorkomen of beperken van maatschappelijke ontwrichting. Maatschappelijke ontwrichting kan verband houden met het overlijden van een groep mensen, maar ook met gewonden, milieuschade en economische schade.

Voor externe veiligheid wordt door het Rijk sinds 2013 nieuw beleid ontwikkeld dat wordt aangeduid als omgevingsveiligheidsbeleid. Het omgevingsveiligheidsbeleid is er op gericht dat het bevoegd gezag externe veiligheidsrisico's als ontwerp-variabele zo vroeg mogelijk bij de totstandkoming van omgevingsplannen betrekt. In de ontwerpfase zijn immer meestal nog meerdere keuzes mogelijk, zoals een keuze voor een andere, minder risicovolle locatie of voor het voorschrijven van maatregelen die het aantal mogelijke slachtoffers bij een ongeval verminderen. Omdat het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) de term omgevingsveiligheid niet gebruikt wordt de term externe veiligheid in dit omgevingsplan gebruikt.

Omgevingsveiligheid wordt ook wel in verband gebracht met artikel 5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Op grond van dat artikel moet in een omgevingsplan rekening worden gehouden met de mogelijkheden om een brand, ramp of crisis te voorkomen, beperken en te bestrijden en met de mogelijkheden voor zelfredzaamheid van personen en geneeskundige hulpverlening. Dit betreft dus een bredere afweging, externe veiligheid is dan slechts één van die veiligheidsrisico's, maar het kan ook gaan om overstromingen, natuurbranden of paniek in een menigte. Deze andere aspecten van veiligheid worden uitgewerkt in het regionaal risicoprofiel en het regionaal beleidsplan die worden opgesteld door de Veiligheidsregio. Wanneer onderdelen hiervan gevolgen hebben voor dit omgevingsplan, wordt dit uitgewerkt in de betreffende paragraaf of toegepast op dat gebied.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Besluit kwaliteit leefomgeving

De Omgevingswet geeft aan welke instructieregels worden gesteld over met het oog het waarborgen van de veiligheid, het beschermen van de gezondheid en het beschermen van het milieu, met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen, in ieder geval ter uitvoering van de Seveso-richtlijn. Deze instructieregels zijn opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

De instructieregels gaan in op het plaatsgebonden risico, aandachtsgebieden, voorschriftengebieden en het groepsrisico in relatie tot beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties. Wat er onder beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties valt, is opgenomen in Bijlage VI van het Bkl. In de bijlagen VII, VIII, IX en X van het Bkl staan de risicovolle activiteiten genoemd.

Voor alle risicovolle activiteiten geldt dat binnen de PR 10-6 geen nieuwe kwetsbare of zeer kwetsbare gebouwen of locaties mogen worden toegestaan en alleen onder voorwaarden kunnen er beperkt kwetsbare gebouwen of locaties worden toegestaan. Voor windturbines zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving andere eisen opgenomen met betrekking tot het plaatsgebonden risico.

In de brand- en explosieaandachtsgebieden geldt dat er een voorschriftengebied moet worden aangewezen in het omgevingsplan. Hiervan kan gemotiveerd een kleiner gebied worden aangewezen of worden afgezien. Dit geldt echter niet als op een locatie zeer kwetsbare gebouwen binnen een brand- en explosieaandachtsgebied worden toegelaten; die locatie moet als een voorschriftengebied worden aangewezen.

Voor transportassen opgenomen in het Basisnet geldt dat hiervoor in de omgevingsregeling een brandvoorschriftengebied is aangewezen.

Voor buisleidingen is het verplicht om in het omgevingsplan de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden van het hart van de leiding) meegenomen, waarbinnen geen kwetsbare en beperkt kwetsbare gebouwen mogen worden opgericht. Verder dient het omgevingsplan te waarborgen dat het bouwen van andere bouwwerken en het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook, de integriteit en werking van de buisleiding niet schaadt.

De bevoegdheid voor het maken van keuzes over externe veiligheid ligt grotendeels bij de gemeente. Uit de toelichting van het Bkl betreffende het groepsrisico blijkt tot slot dat gemeenten worden geacht de volgende opties achtereenvolgens af te wegen:

1. De te beschermen functies worden buiten een het aandachtsgebied gerealiseerd.
2. Indien te beschermen functies binnen een aandachtsgebied worden gerealiseerd, dan dienen de volgende afwegingen gemaakt moeten worden:

a. Het omgevingsplan biedt waarborgen dat binnen een aandachtsgebied zodanige maatregelen zijn getroffen dat de kans dat personen binnen een gebouw of op een locatie buiten een gebouw overlijden als gevolg van een brand, explosie of giftige stof voldoende wordt beperkt.
b. Het omgevingsplan bevat regels die het mogelijke aantal slachtoffers binnen het aandachtsgebied beperken.

Het gaat dus om een volgordelijk patroon van: afstand houden of anders het waarborgen van maatregelen en het opnemen van regels over beperking mogelijk aantal slachtoffers.

9.2.2 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

Afwegingsgebied LIB 5

Bijlage 3 van het LIB bevat het ruimtelijk afwegingsgebied geluid en externe veiligheid (voorheen: 20 Ke gebied), aangeduid met nummer 5. Volgens het bepaalde in artikel 2.2.1.d, eerste lid, van het LIB zijn binnen het ruimtelijke afwegingsgebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan buiten bestaand stedelijk gebied. Op grond van het tweede lid van hetzelfde artikel motiveren gemeenten in de toelichting op het omgevingsplan de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

9.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 gaat onder het kopje Omgevingsveiligheid in op zowel de brede definitie van omgevingsveiligheid als de beperkte. In de omgevingsvisie wordt meegegeven dat een volledig veilige stad niet mogelijk is. Veiligheid als absolute doelstelling kan niet en zou tot een onleefbare stad leiden. Tot op zekere hoogte horen risico's bij een gemengde stad.

Door Amsterdam liggen belangrijke regionale en nationale routes voor gevaarlijke stoffen. Dit zijn routes via alle modaliteiten: buisleidingen, (rijks)wegen, spoor- en vaarwegen. Daarnaast zijn er bedrijven die vanwege het gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen als risicobron gelden. De routes gevaarlijke stoffen worden mogelijk nog belangrijker in de toekomst. Vanwege de energietransitie zullen andere niet-fossiele brandstoffen nodig zijn, zoals waterstof.

De aandachtsgebieden van al deze risicobronnen zullen deels over stedelijk gebied komen te liggen en soms de gemeentegrens overschrijden. Langs de routes zal in de komende 30 jaar ook worden getransformeerd en verdicht. De wijze waarop in dergelijke gebieden om wordt gegaan met deze risico's en welke risico's daar aanvaardbaar zijn, moet nog verder worden uitgewerkt.

In het havengebied zijn risicobedrijven gevestigd en zullen ook nieuwe risicobedrijven zich vestigen voor de energietransitie. Voor het industriegebied waar de haven deel van uitmaakt, Westpoort, is gebiedsgericht beleid gemaakt (Gebiedsvisie EV Westpoort 2009). Dit beleid wordt ook in de komende jaren geactualiseerd.

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico s zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water of door buisleidingen in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van het bevoegd gezag kan worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico´s.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door het bevoegd gezag expliciet is toegestaan.

Naast het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012 zijn er nog vier andere vigerende beleidsdocumenten in Amsterdam:

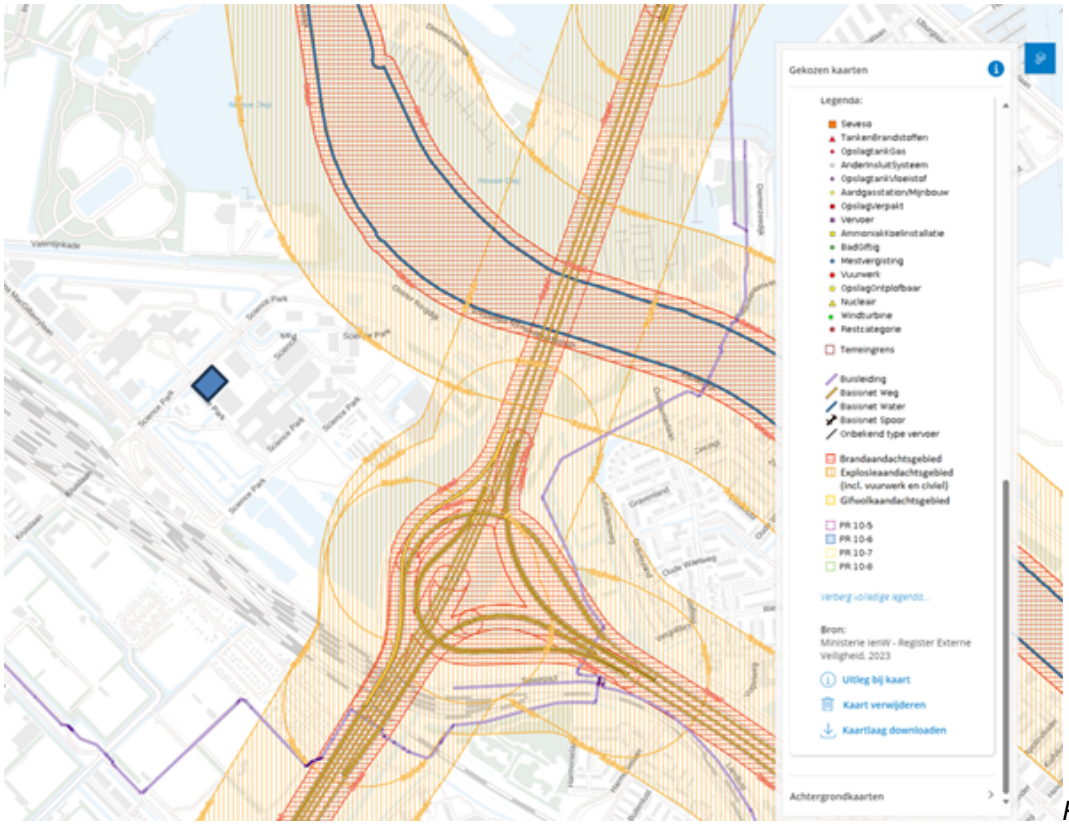
a. Gebiedsgerichte visie externe veiligheid Westpoort (2009), van toepassing op Wespoort;
b. Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam, Omgevingsvisie externe veiligheid (2012), van toepassing op de spoorzone in stadsdeel Zuidoost;
c. Beleidsvisie externe veiligheid, Gooi- en Vechtstreek (2010), van toepassing op het grondgebied van de voormalige gemeente Weesp;
d. Beleidsnotitie advisering Groepsrisico (2006) van toepassing op het grondgebied van de

voormalige gemeente Weesp.

Het uitvoeringsbeleid is echter het meest uitgebreid en geldt voor een groot deel van de stad. Op het ogenblik is er nieuw beleid in voorbereiding. Totdat het nieuwe beleid is vastgesteld wordt getoetst op basis van deze visies en het uitvoeringsbeleid.

9.4 Besluitgebied

In de nabijheid van het plangebied liggen transportroutes voor gevaarlijke stoffen (Basisnet wegvervoer). Kavel 12A ligt echter buiten het explosieaandachtsgebied.



Plangebied en risicobronnen (bron: risicokaart)

Aanvullend EV-onderzoek is niet aan de orde.

Hoofdstuk 10 Bodem en ondergrond

10.1 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

In het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient voorkomen worden dat bodemgevoelige activiteiten op verontreinigd grond plaats vinden. Gelet hierop bevat paragraaf 5.1.4.5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels voor het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie.

Een bodemgevoelige locatie is:

- een locatie waarop een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit;
- een onmiddellijk aan een bodemgevoelig gebouw grenzende aaneengesloten tuin of een daaraan grenzend aaneengesloten terrein.

Een bodemgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt en waar personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zijn of een woonschip of woonwagen, met uitzondering van een bijbehorend bouwwerk van ten hoogste 50 m2.

Gelet op artikel 5.89j van het Bkl moeten bij het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie de waarden voor de toelaatbare bodemkwaliteit in acht genomen worden. Bij overschrijding van die waarden mag alleen gebouwd worden als sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

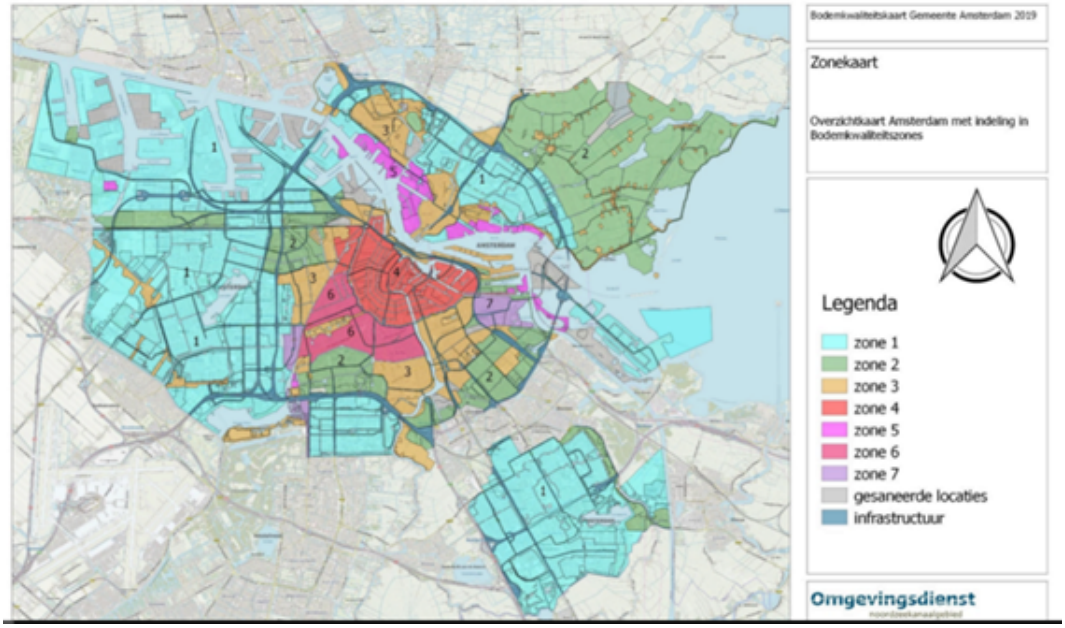
Deze beoordeling vindt plaats in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken. Desalniettemin dient bij de toelating van een bodemgevoelige gebouw aannemelijk zijn dat de vergunning verleend kan worden en dat het plan financieel uitvoerbaar is.

Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan (al dan niet dossier-) onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het besluitgebied. Bij een geconstateerde (potentiële) verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van de wijziging van het omgevingsplan tevens in kaart worden gebracht welke maatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Bodemkwaliteitskaart

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit heeft de gemeenteraad de Nota bodembeheer Amsterdam en de daarbij horende bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De Nota bodembeheer bevat onder meer het gebiedsspecifiek beleid voor het toepassen van grond en baggerspecie. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de wettelijke grondslag van die besluiten vervallen. Om een rechtsvacuüm te voorkomen voorziet artikel 22.1, onder b, van de Omgevingswet erin dat het gebiedsspecifiek beleid en de bijbehorende kaarten onderdeel uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Op termijn worden deze kaarten en besluiten omgezet naar het nieuwe deel van het omgevingsplan.

Bijlage 3A is de zonekaart waarin verschillende zones zijn gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie.



Met zones 1 en 2 op de bodemkwaliteitskaart hebben betrekking op locaties met een relatief schone bodem. Voorafgaand het bouwen van een bodemgevoelige gebouw is in deze zones in principe een vooronderzoek (dossieronderzoek) voldoende, tenzij dat onderzoek aanleiding geeft voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek.

10.2 Besluitgebied

HB Adviesbureaus heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam verkennend bodem- en asbest onderzoek uitgevoerd ter plaatse van kavel 12A. Het rapport is opgenomen als Bijlage 4.

Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven.



Onderzoeksgebied (bron: HB Adviesbureaus)

Grond

- de boven- en ondergrond ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn hoogstens licht verontreinigd met enkele zware metalen en PAK;
- de indicatieve bodemkwaliteitsklasse van de grond op de locatie varieert in de bodemkwaliteitsklasse Landbouw en natuur, Wonen en Industrie;
- de grond is conform het gemeentelijk beleid van Amsterdam niet verontreinigd met PFAS. De grond wordt, getoetst aan de beleidsregels van het Handelingskader, ingedeeld in de klasse Landbouw en natuur.

Grondwater

Het grondwater is licht tot matig verontreinigd met arseen. Opgemerkt wordt dat arseen (in Amsterdam) veelal van nature in verhoogde concentraties in het grondwater wordt aangetroffen. Het uitvoeren vaneen aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Asbest

Tijdens de visuele inspectie van het maaiveld is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen;

In de grond is analytisch geen asbest boven de bepalingsgrens aangetoond.

Veiligheid

Indien werkzaamheden worden uitgevoerd in de grond is de milieuhygiënische veiligheidsklasse Basishygiëne van toepassing.

Conclusie

De hypothese “verdacht” aangaande asbest wordt in onderhavig onderzoek niet bevestigd. Visueel is geen asbestverdacht (plaat)materiaal aangetroffen. Analytisch is in de grond geen asbest boven de bepalingsgrens aangetoond.

De hypothese “verdacht” voor de ARVO parameters en PFAS wordt in onderhavig onderzoek bevestigd.

Uit de resultaten van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er geen beperkingen aanwezig zijn voor de voorgenomen overdracht van de locatie en voorgenomen nieuwbouw. De nulsituatie is middels onderhavig onderzoek voldoende vastgelegd.

10.3 Niet gesprongen explosieven

Niet-gesprongen explosieven zijn ontplofbare oorlogsresten, bijvoorbeeld uit de Eerste of Tweede Wereldoorlog. Ze leveren een gevaar op als ze verplaatst of aangeraakt worden bij graaf- of baggerwerkzaamheden.

In Amsterdam wordt de NGE-bodembelastingskaart bijgehouden. NGE staat voor Niet Gesprongen Explosieven. Op deze 'bommenkaart' is te zien waar mogelijk oude vliegtuigbommen (blindgangers) uit WOII in de bodem zitten. Deze informatie is van belang voor het inplannen of uitvoeren van grootschalige (grond)werkzaamheden. Wanneer een gebied als 'verdacht' is aangemerkt is een uitgebreid bodemonderzoek nodig, tenzij de grond sinds 1945 geroerd is of nieuwe grondlagen zijn aangebracht.

Besluitgebied
De projectlocatie is op de bommenkaart gemeente Amsterdam niet aangewezen als verdacht gebied.

Hoofdstuk 11 Water

11.1 Beleid en regelgeving

11.1.1 Europees beleid

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

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen.

Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken. Daarnaast geldt sinds 2006 de ***Grondwater Richtlijn*** (GWR). Deze richtlijn beschermt het grondwater tegen verontreiniging.

Waterprogramma's spelen een belangrijke rol bij het behalen van doelstellingen uit de KRW en GWR. In de Omgevingswet zijn voor zowel het Rijk, de provincies als de waterschappen verplichtingen opgenomen tot het vaststellen van waterbeheerprogramma's waarin maatregelen zijn opgenomen. Voor het Rijk is dat een nationaal waterprogramma, voor de provincie een regionaal waterprogramma en voor waterschappen een waterbeheerprogramma. De daarin op te nemen maatregelen staan in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

11.1.2 Nationaal beleid - en regelgeving

Omgevingswet

De Omgevingswet regelt de taken en bevoegdheden ten aanzien van water. De regels van de Waterwet zijn grotendeels opgegaan in de Omgevingswet. Alleen de regels over het Deltaprogramma, deltacommissaris en deltafonds staan nog in de Waterwet. Vanuit het Deltaprogramma worden voorstellen gedaan voor de waterveiligheid, ruimtelijke adaptatie en de zoetwatervoorziening in Nederland.

Op grond van artikel 2.19 van de Omgevingswet is het rijk belast met het beheer van rijkswateren. In het Omgevingsbesluit in Bijlage II zijn de oppervlaktewateren en vaarwegen die in beheer zijn bij het Rijk aangewezen.

Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027

Het Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid, de uitvoering ervan in de rijkswateren en de daartoe behorende aspecten van het omgevingsbeleid. Het NWP 2022 - 2027 geeft uitvoering aan de EU richtlijnen,is de opvolger van het NWP 2016 -2021 en vervangt dat plan. Het NWP is de doorwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en een verplicht programma op grond van de Omgevingswet. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee

Instructieregels Besluit kwaliteit leefomgeving

Watertoets

Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving schrijft voor dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Op grond van dit artikel dient afstemming plaats te vinden met de waterbeheerder (Rijk, provincie, waterschap of gemeente). De verplichte weging van waterbelangen in afstemming met de waterbeheerder wordt ook 'watertoets' genoemd.

Primaire waterkeringen

In verband met de waterveiligheid bepaalt artikel 5.38 van het Besluit kwaliteit leefomgeving dat een omgevingsplan moet waarborgen dat er geen belemmeringen ontstaan voor de instandhouding, het onderhoud of de versterking van de primaire waterkering.

Veiligheid scheepsvaartverkeer

Een ander aspect van de waterveiligheid is de veiligheid voor het scheepsvaartverkeer. Op grond van artikel 5.161 Besluit kwaliteit leefomgeving dient een omgevingsplan bij een rijkswater (zoals bedoeld in artikel 5.160 Bkl) dat een vaarweg is of een vrijwaringsgebied heeft rekening te houden met het belang van het voorkomen van belemmeringen voor het scheepvaartverkeer, namelijk:

a. de vlotte en veilige doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
d. de toegankelijkheid van de vaarweg voor hulpdiensten; en
e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de vaarweg.

De begrenzing van een vrijwaringsgebied is opgenomen in Bijlage III van de Omgevingsregeling, https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/Datacollecties/2022/dc-2022-17/1/html/dc-2022-17.html

Langs de Noordzeekanaal en het IJ bevinden zich walradars, die schepen via radarsignalen kunnen monitoren. Bebouwing langs het IJ mag deze radars ook niet verstoren. Veilig gebruik van de vaarweg kan bijvoorbeeld door geen bebouwing of begroeiing te plaatsen op locaties die de navigatie van de scheepvaart (radar en zicht) kunnen verstoren. In het omgevingsplan dient de gemeente hiermee rekening te houden.

11.1.3 Provinciaal beleid

Op grond van artikel 2.18 Omgevingswet heeft de provincie de volgende taken op het gebied van waterbeheer:

- het beschermen van de kwaliteit van het grondwater in grondwaterbeschermingsgebieden
- op het gebied van het beheer van watersystemen en het zwemwaterbeheer:
  1. het beheer van watersystemen, voor zover dat aan de provincie is toegedeeld;
  2. het houden van toezicht op het beheer van watersystemen voor zover dat is toegedeeld aan de waterschappen, met uitzondering van het beheer van primaire waterkeringen,
  3. het beheer van de zwemwaterkwaliteit, voor zover deze taak niet bij een gemeente, een waterschap of het Rijk ligt.

De provincie stelt een regionaal waterprogramma vast om uitvoering te geven aan verschillende Europese richtlijnen zoals de KRW en de GWR en is daartoe verplicht op grond van de Omgevingswet. De provincie neemt hierin het regionaal waterbeleid op. Daarnaast coördineert ze de gebiedsgerichte uitoefening van taken en bevoegdheden door gemeenten en waterschappen.

Omgevingsverordening

Grondwater

De provincie heeft als taak de kwaliteit van het grondwater te beschermen in grondwaterbeschermingsgebieden (artikel 2.18 Omgevingswet). In de omgevingsverordening moet de provincie daarom regels opnemen voor het beschermen van de kwaliteit van het grondwater. Op grond van artikel 4.4 lid 2 het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) wijst de provincie onder meer de grondwaterbeschermingsgebieden aan. De grondwaterbeschermingsgebieden liggen buiten het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Regionale waterkeringen

Op grond van de Omgevingswet (artikel 2.13) is de provincie verplicht omgevingswaarden voor de veiligheid van regionale waterkeringen in de omgevingsverordening op te nemen. Daarbij neemt de provincie de gemiddelde kans op overstroming van bij verordening aangewezen gebieden op en wijst de vaarwegen aan die in beheer bij gemeenten zijn.

Op grond van artikel 6.84 van de Omgevingsverordening moet het omgevingsplan voorzien in regels die waterkerende activiteiten beschermen.

In principe zijn in het werkingsgebied van de regionale waterkeringen – de beschermingszone - op grond van artikel 6.85 geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Alleen in overeenstemming met de waterbeheerder en de provincie is dit mogelijk. Onderstaande afbeelding geeft de regionale waterkeringen aan.



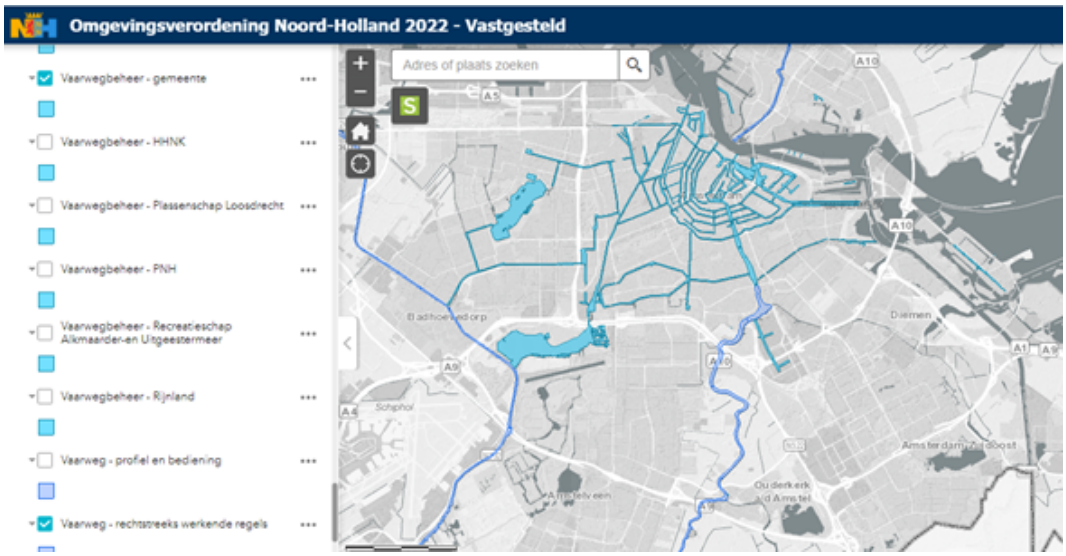
Het projectgebied ligt niet in of nabij een regionale waterkering.

Vaarwegen

Op grond van de provinciale Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 heeft de provincie een aantal vaarwegen in Amsterdam van regionaal belang verklaard voor beroepsvaart en recreatievaart (conform de eisen uit de Scheepvaartverkeerswet). Onder bevoegd gezag van de provincie zijn het vaarwegbeheer en het nautisch beheer bij waterschappen of de gemeente belegd (bijlage 8 met vaarwegenlijst A, B en C).

De gemeente is belast met het beheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied vaarweg – beheer gemeente, zoals op onderstaande afbeelding weergegeven.

Een aantal wateren die niet van regionaal belang is voor de beroepsvaart of recreatievaart, maar waar de gemeenten wel al reeds vaarwegbeheer voeren of vaarwegbeheer willen ontwikkelen zijn ook aangewezen met het werkingsgebied 'vaarwegbeheer – gemeente'. De gemeenten zijn volledig vrij invulling te geven aan het vaarwegbeheer voor deze wateren op grond van hun autonome bevoegdheid krachtens de Gemeentewet (Vaarwegenlijst C).



In of nabij het projectgebied liggen geen regionale wateren of vaarwegen.

11.1.4 Waterschappen

De waterschappen zijn beheerder van de regionale watersystemen.

Waterschapsverordening

De verschillende waterschappen die voor Amsterdam van belang zijn hebben elk een eigen waterschapsverordening vastgesteld wat een samenvoeging inhoudt van de voorheen geldende Keuren, keurbesluiten en andersoortige regelingen. In de waterschapsverordening van het waterschap zijn regels opgenomen gericht op het watersysteem en waterstaatswerken binnen het beheergebied van het waterschap.

Waterberging

In de Waterschapsverordening zijn regels gesteld over onder meer de compensatie van verhard oppervlak in verband met het verlies aan waterberging in de bodem en de verhoogde afvoer van hemelwater op het oppervlaktewater.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient voldoende waterberging te worden aangelegd, zodat dit niet afgewenteld wordt op de omgeving. Daarom dient waterneutraal te worden gebouwd. Voldoende compenserende maatregelen dienen hiertoe getroffen te worden. Een maatwerkberekening is vereist waar het om een aanzienlijke verharding gaat, om de benodigde waterbergingscapaciteit te kwantificeren.

Standaard wordt gecompenseerd in vergroting van het wateroppervlak. Maar als gevolg van verdere verstedelijking neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor de openbare ruimte vaak multifunctioneel wordt benut. Hierdoor is de ruimte beperkt om waterberging te realiseren. Er zijn vormen van waterberging ontwikkeld die een alternatief kunnen vormen voor het realiseren van extra oppervlaktewater. De beleidsregels van het hoogheemraadschap geven ruimte aan de toepassing van deze andere vormen van waterberging.

Bij een toename aan oppervlakteverharding van 2.000 m2 of meer geldt een omgevingsvergunningplicht. Bij minder dan 2.000 m2 aan verharding geldt de zorgplicht uit 2.3 van de verordening. In bijna alle gevallen waarin verharding plaatsvindt dient de toename aan verharding gelet op de Waterschapsverordening te worden gecompenseerd door binnen hetzelfde peilgebied 10 procent van de oppervlakte ervan als verbreed of nieuw water te graven. Indien de verharding minder dan 800 m2 betreft is geen compensatie vereist.

Overige vergunningplichtige activiteiten

Voor activiteiten in en rondom beperkingengebieden zoals bijvoorbeeld een oppervlaktewaterlichaam, een waterkering of dijklichaam, het aanleggen van een bouwwerk, maar ook het onttrekken van grondwater is een omgevingsvergunning van het waterschap vereist.

11.1.5 Gemeentelijk beleid en regelgeving

De gemeente heeft op grond van artikel 2.16 Omgevingswet een aantal zorgtaken en verplichtingen op het gebied van het beheer van watersystemen en waterketenbeheer.

Het gaat hier om:

- Hemelwaterzorgplicht;
- Grondwaterzorgplicht;
- Inzameling en transport stedelijk afvalwater;
- Beheer van watersystemen, voor zover toegedeeld bij provinciale omgevingsverordening of Omgevingsregeling;
- Zuivering van stedelijk afvalwater, voor zover van toepassing.

Grondwatereffecten bij ondergrondse bouwwerken

Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam

Uit onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam is gebleken dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Dit heeft negatieve gevolgen in de openbare ruimte en op particuliere percelen.

Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam (hierna: Afwegingskader) op 20 januari 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. In dit afwegingskader is onder meer een gebiedsanalyse opgenomen waarin wordt aangegeven welke maatregelen per buurt nodig zijn en daarnaast technische eisen aan de aanleg van een kelder om de stroom van het grondwater in stand te houden.

Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

In de Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam, laatstelijk vastgesteld d.d. 7 februari 2022, door het college van burgemeester en wethouders zijn de criteria opgenomen waar aanvragen omgevingsvergunning voor kelders aan worden getoetst. Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. Deze beleidsregel is gedestilleerd uit het Afwegingskader dat op 20 januari 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Hemelwaterverordening

De Hemelwaterverordening Amsterdam regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

De waterbergingseisen zijn het volgende.

- Vanaf gebouwen mag hemelwater op het riool of op de openbare ruimte geloosd worden nadat hemelwaterberging is aangebracht die in stand wordt gehouden.
- Een waterberging heeft een minimale capaciteit nodig van 60 liter per m2.
- De berging dient binnen 60 uur weer leeg te zijn, zodat de capaciteit beschikbaar is voor de volgende bui.
- Voor hergebruiksystemen en centrale besturingssystemen gelden afwijkende eisen.
- Vergunningsvrij gebouwen voldoen aan de eisen als ze zijn voorzien van een groen dak, met minimaal 30 liter waterberging per m2.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt de Hemelwaterverordening van rechtswege onderdeel uit van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan. Aanvragen om een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit bouwwerken worden aan de waterbergingseisen getoetst.

Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. De ambitie voor de taken op het gebied van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater is vastgelegd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, vastgesteld op 8 juli 2021.

Deze ambitie is in het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027 (OPR) verder uitgewerkt, dat op 15 februari 2022 door het college van burgemeester en wethouders (onder voorbehoud van wensen en bedenkingen van de gemeenteraad) is vastgesteld.

Hemelwaterberging

Conform het OPR moet de capaciteit voor hemelwaterberging op publiek terrein minimaal 70 mm/uur zijn door bijv. hergebruik van hemelwater of verwerking op de eigen kavel. De norm is daarbij in het OPR van 60 mm naar 70 mm verhoogd, op basis van het KNMI Klimaatsignaal '21.

Ontwateringsdiepte

In het OPR wordt ook ingezet op zorg dragen voor een ontwateringsdiepte die is afgestemd op de benodigde functies in het gebied, zoals wonen, transport en groen ten behoeve van een klimaatbestendige stad. Hierbij is een ontwateringdiepte van minimaal 90 cm de norm. De ontwateringsdiepte is het verschil tussen het maaiveldniveau en de gemiddeld hoogste grondwaterstand. Zowel het maaiveldniveau als de grondwaterstand kunnen binnen een relatief korte afstand toch variëren.

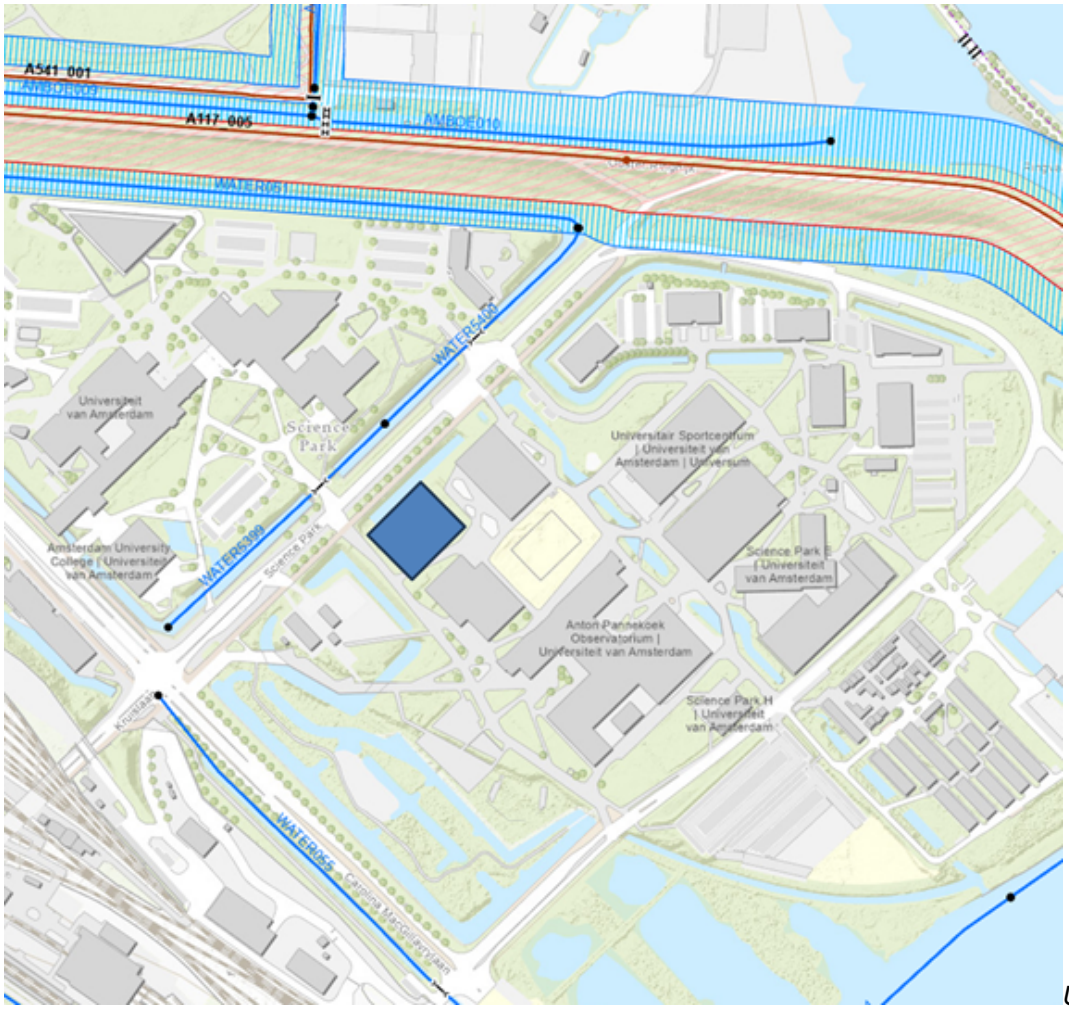
Vandaar dat de ontwateringsdiepte in praktijk ook van locatie tot locatie kan verschillen. Voldoende ontwateringsdiepte is essentieel voor stedelijke functies zoals bebouwing, wegen, bomen en hemelwaterinfiltratie. Een belangrijk aspect daarbij is het voorkomen van (grond)wateroverlast, nu en in de toekomst anticiperend op klimaatverandering. Een ontwateringsdiepte van 90 cm wordt daarbij gezien als duurzame norm voor een robuuste maaiveldhoogte.

11.2 Besluitgebied

De activiteiten vallen binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (Agv)

Waterkeringen

In de directe omgeving van de te realiseren woningen zijn geen waterkeringen. Zie ook onderstaande uitsnede van de legger van Waterschap AGV.



Uitsnede legger AGV (bron:waternet)

Waterberging

Door de activiteit is sprake van toename van verharding. Compensatie is noodzakelijk.

In de huidige situatie is er echter geen verharding aanwezig.

Na realisatie van het bouwplan zal er ongeveer 2.000 m^2 verharding aanwezig zijn.

Netto toename verharding

In de nieuwe situatie is er een totaal van 2.000 m^2 aan oppervlakte verharding.

In de huidige situatie is er een totaal van 0 m^2 aan oppervlakte verharding.

Na realisatie van het project is er sprake van een toename van 2.000 m^2 oppervlakte verharding ten opzichte van de huidige situatie.

Daarmee overschrijdt het project de ondergrens van een toename van 1.000 m^2 oppervlakte verharding, waardoor compensatie aan de orde is.

De compensatienorm voor Sciencepark stelt dat de toename van hemelwater vanaf het verhard oppervlak op het watersysteem wordt gecompenseerd door open water met een omvang van 15% van de uitbreiding van het verhard oppervlak.

Ook geldt dat 15% van nieuw aan te brengen oppervlak in wateroppervlak (dempen van water) moet worden gecompenseerd. Vooralsnog is er echter geen sprake van het dempen van water.

De benodigde watercompensatie zal worden opgelost binnen het huidige watersysteem van het Sciencepark.

Hemelwaterberging

Bij nieuwbouw dient een hemelwaterberging te worden aangebracht en in stand gehouden. De Hemelwaterverordening schrijft een hemelwaterberging voor die ten minste een capaciteit heeft van 60 liter per m^2 bebouwd oppervlak.

In het geval van een gebouw met een footprint van 2.000 m^2 betekent dit een hemelwaterafvoer van ten minste 120 m^3.

Daarnaast gelden de volgende voorschriften:

Een hemelwaterbering loost maximaal 1 liter per m^2 bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool en is na 60 uur leeg.

Indien er een hemelwaterberging met hergebruik systeem wordt toegepast dat is de capaciteit 90 liter per m^2 bebouwd oppervlak (in plaats van 60 liter per m^2 bebouwd oppervlak), loost de hemelwaterafvoer maximaal 1 liter per m^2 bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool, is de hemelwaterafvoer na 60 uur voor ten minste 33% leeg en na 14 dagen voor ten minste 66% en leegt het systeem het restant op basis van het gebruik van het hergebruiksysteem.

Gebruik materialen

Voor de nieuwbouw worden geen materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout.

Grondwater

De bebouwing wordt niet onderkelderd. Het aspect grondwater is niet aan de orde.

Ondergrondse gebouwen

Het realiseren van ondergrondse gebouwen is niet aan de orde.

Conclusie

Op grond van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het aspect water een aandachtspunt is maar geen belemmering vormt.

Hoofdstuk 12 Ecologie

Bij ruimtelijke ontwikkelingen en projecten moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het wijzigen van het omgevingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal of gemeentelijk beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het besluitgebied zelf te liggen. Activiteiten in een besluitgebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Bij alle plannen/projecten in parken, groengebieden, de Hoofdgroenstructuur en NNN wordt in een vroegtijdig stadium een ecoloog geraadpleegd.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet rekening worden gehouden bij de vaststelling van het omgevingsplan.

12.1 Beleid en regelgeving

12.1.1 Gebiedsbescherming: Natura 2000

Op grond van de Vogel- en van de Habitatrichtlijn zijn door de Europese lidstaten gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Voor die gebieden geldt een zware bescherming en zijn doelstellingen voor de daar voorkomende beschermde planten- of diersoorten vastgesteld.

Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, moet worden onderzocht of de ontwikkeling significante negatieve effecten heeft op de soorten en/of habitattypen waar doelstellingen voor zijn. Sommige negatieve effecten, zoals die van stikstof, kunnen verreiken.

De natuurbeschermingswetgeving vereist dat het zeker moet zijn dat significant nadelige effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van het plan of project uitgesloten zijn, voordat toestemming verleend wordt voor dat plan of project. Als het niet op voorhand zeker is dat dergelijke effecten uitgesloten zijn, moet een zogenoemde passende beoordeling opgesteld worden en een omgevingsvergunning bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (namens deze: de Omgevingsdienst Noord-Holland-Noord) worden aangevraagd voor een Natura2000-activiteit. Als uit de passende beoordeling blijkt dat die effecten ook niet met te treffen maatregelen kunnen worden uitgesloten, dan moet de zogenoemde ADC-toets worden doorlopen: er zijn geen Alternatieven, er is sprake van Dwingende redenen van openbaar belang en er vindt Compensatie plaats. Dit moet in het te nemen besluit gemotiveerd worden.

De voormalige Wet natuurbescherming is via het aanvullingsspoor beleidsneutraal omgezet in de Omgevingswet en het Besluit activiteiten leefomgeving (hfd. 11), zie Aanvullingswet natuur Omgevingswet (Stb. 2020, 310) en Aanvullingsbesluit natuur Omgevingswet (Stb. 2021, 22). Ook de Spoedwet aanpak stikstof (Stb. 2019,517), Verzamelwet LNV 2021 (Stb. 2021, 27) en de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Stb. 2021, 140) zijn opgegaan in de Omgevingswet.

12.1.2 Natuurnetwerk Nederland

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

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op grond van artikel 7.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving in de provincie Noord-Holland gebieden aangewezen als NNN en als natuurverbindingen die onmisbaar zijn voor het volwaardig functioneren van het NNN.

12.1.3 Beschermde soorten

Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Soortenbescherming is een onderdeel van de Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving. De soortenbescherming geldt zowel binnen als buiten speciaal beschermde natuurgebieden.

Met verschillende wetsinstrumenten is het mogelijk om te zorgen voor de bescherming van flora en fauna. Dit voorkomt achteruitgang van de biodiversiteit. Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijfs-, en nestplaatsen uit te halen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

12.1.4 Bomenverordening

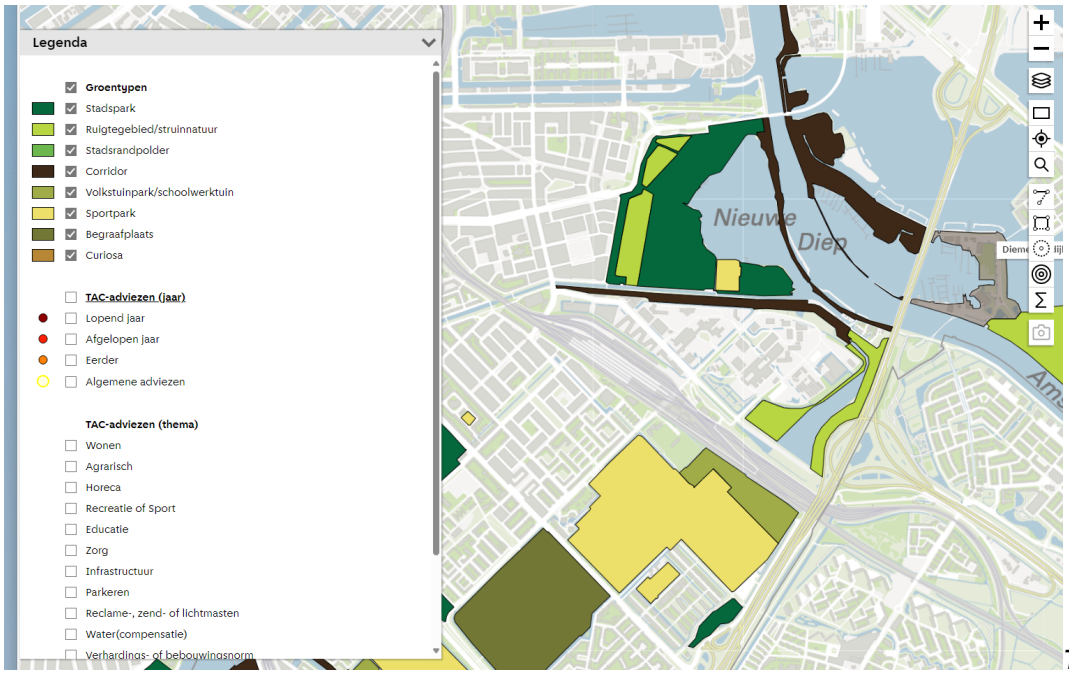
De Bomenverordening is sinds 1 oktober 2016 van kracht en geldt voor de hele gemeente. Met behulp van de bomenverordening zorgt de gemeente ervoor dat het volume van het bomenbestand in de stad behouden blijft en dat er zorgvuldig wordt omgesprongen met de bomen. In de verordening staan regels over bijvoorbeeld kap, behoud, bescherming, handhaving en compensatie van bomen. In artikel 7 staat de Herplantplicht, waarbij het mogelijk is om bomen fysiek (één op één) te compenseren of als dat niet mogelijk is dat de monetaire waarde wordt gestort in het gemeentelijk herplantfonds. In de nota Compensatie en herplant van bomen wordt dit verder uitgewerkt.

12.1.5 Hoofdgroenstructuur

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld in 2021) is de hoofdgroenstructuur opgenomen.

De Hoofdgroenstructuur bevat de minimaal benodigde hoeveelheid stedelijk groen en bijbehorende waterstructuren. Het gaat om bestaand groen met een wijkoverstijgende functie. Daarnaast kan de waarde van een groengebied een reden zijn om het aan de Hoofdgroenstructuur toe te voegen. Denk hierbij aan waarde voor een klimaatbestendige stad, voor de gezondheid of voor de natuur. Om een groen netwerk te realiseren zijn verbindingen nodig. Daarom vallen ook die onder de Hoofdgroenstructuur.

Op de toetskaart in het beleidskader staan alle bestaande groengebieden ingetekend die tot de Hoofdgroenstructuur behoren.



Toetskaart Hoofdgroenstructuur ter plaatse van het Sciencepark en omgeving

Om de diversiteit van het groen te bewaken wordt gewerkt met zogenaamde 'groentypen'. In het ene groentype kan meer dan in het andere groentype. Zo biedt een stadspark gericht ruimte aan voorzieningen om te wandelen, fietsen, sporten en spelen of elkaar te ontmoeten, naast groene attracties zoals een natuurpad, bloemweide, rosarium of kruidentuin. In een natuurpark draait het juist om beleving van natuur en stilte. Beschermen en bevorderen van de natuurwaarde en biodiversiteit zijn hier het meest belangrijk.

De groenfunctie van de Hoofdgroenstructuur wordt streng 'bewaakt': alleen plannen of initiatieven die zorgen voor een verbetering van de Hoofdgroenstructuur zijn toegestaan. Initiatieven die daarentegen een aantasting ervan vormen niet.

12.2 Besluitgebied

12.2.1 Onderzoek

NWCadvies.nl heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige natuurwaarden. In deze paragraaf wordt een samenvatting van de resultaten van de onderzoeken weergegeven. De volledige onderzoeken zijn opgenomen als Bijlage 5.

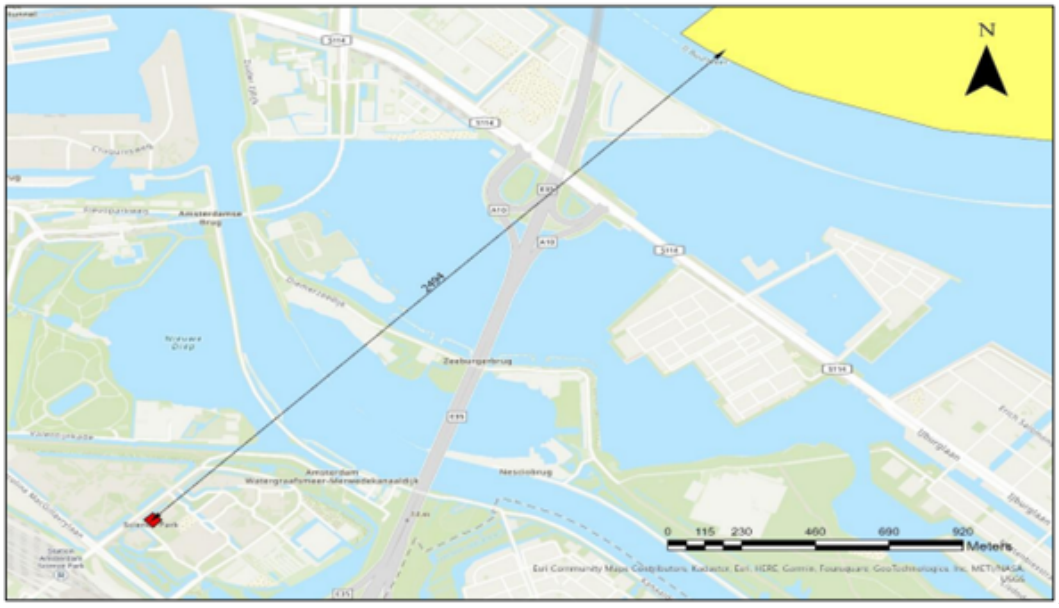
Het onderzoeksgebied betreft kavel 12A op het Science Park Amsterdam. De ligging van het onderzoeksgebied is aangegeven in onderstaande afbeelding.



Onderzoeksgebied (bron: NWCadvies.nl)

Natura 2000

Het projectgebied ligt op ongeveer 2,5 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied Markeermeer & IJmeer.



Ligging projectgebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: NWCadvies.nl)

Doordat het plangebied buiten Natura 2000-gebieden ligt kunnen alleen effecten optreden als gevolg van

externe werking. Effecten als gevolg van verdroging, versnippering, optische en mechanische verstoring door licht, geluid en trilling als gevolg van voorgenomen plannen zijn uit te sluiten.

De uitstoot van stikstof gedurende de gebruiksfase als de bouwfase kan negatieve effecten hebben op Natura 2000-gebied. Dit dient te worden berekend middels een AERIUS-berekening. In paragraaf 12.3 wordt hier nader op ingegaan.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van de NNN. Op onderstaande afbeelding is de ligging van de NNN in de omgeving van het projectgebied weergegeven.



Ligging projectgebied ten opzichte van Natura NNN-gebieden (bron: NWCadvies.nl)

Doordat het projectgebied geen onderdeel uitmaakt van de NNN en de relatief grote afstand is het uit te sluiten dat de voorgenomen plannen een negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van NNN.

Hoofdgroenstructuur gemeente Amsterdam

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdgroenstructuur.

Ecologische structuur Amsterdam

De ecologische structuur maakt geen onderdeel uit van het projectgebied.

Beschermde soorten

Per soortgroep is beschreven welke soorten worden verwacht, wat de mogelijke effecten van de voorgenomen plannen zijn en of het nemen van mitigerende maatregelen nodig is.

Flora

Het plangebied bestaat uit een grasveld van vermoedelijk Engels raaigras (Lolium perenne) (pas ingezaaid op moment van meten en dus niet goed te determineren) met hier en daar een Akkerdistel (Cirsium arvense). Op de westoever van de sloot staat Riet (Phragmites australis) met Grote brandnetel (Urtica dioica). De oostoever is niet begroeid. Naast het plangebied aan de westzijde van de sloot is een rij bomen aanwezig.

Er zijn geen beschermde, kwetsbare of waardplanten aangetroffen binnen het plangebied. Daarom worden er geen negatieve effecten verwacht op de flora binnen het plangebied.

Vleermuizen

Alle vleermuissoorten worden volgens de Wet natuurbescherming beschermd. Daaronder vallen de verblijfplaatsen, foerageergebieden en vliegroutes. Er zijn geen geschikte openingen en ruimtes in de bebouwing aangetroffen die door vleermuizen als verblijfplaats gebruikt kunnen worden. Vlak langs het plangebied, langs de weg, is een bomenrij aanwezig die gezien kan worden als essentiële vliegroute. Verder zijn er geen essentiële foerageergebieden aanwezig binnen het plangebied. Ook zijn er geen verblijfplaatsen gevonden binnen het plangebied.

Binnen het plangebied zijn geen geschikte locaties aangetroffen die door vleermuizen gebruikt kunnen worden als verblijfplaatsen. Het plangebied is niet geschikt als foerageergebied voor vleermuizen. Naast het plangebied is een bomenrij aanwezig die als mogelijke vliegroute kan dienen. Wanneer de bomenrij intact blijft worden er geen verdere negatieve effecten op deze soortgroep verwacht.

De toekomstige werkzaamheden hebben geen negatieve effecten op de functionele leefomgeving van vleermuizen. Er zijn daarom geen extra verplichtingen ten aanzien van deze groep, behalve de algemene zorgplicht. De zorgplicht is altijd van toepassing

Grondgebonden zoogdieren

In het plangebied zijn geen sporen gevonden die wijzen op de aanwezigheid van beschermde grondgebonden zoogdieren. De afwezigheid van geschikte vegetatie sluit de aanwezigheid van grondgebonden zoogdieren, zoals marterachtigen (Mustelidae) uit.

Binnen het plangebied zijn geen geschikte verblijfplaatsen gevonden die door grondgebonden zoogdieren gebruikt kunnen worden. Er zijn geen sporen die op deaanwezigheid van deze soorten duiden aangetroffen. Er wordt daarom geen negatief effect op deze soortgroep verwacht door de voorgenomen plannen

Vogels met een vaste verblijfplaats

Nesten van vogels met een vaste verblijfplaats zijn jaarrond beschermd. Ook nesten van kraaiachtigen zijn jaarrond beschermd als ze in gebruik zijn door een vogelsoort met een vaste verblijfplaats. In en rond het plangebied zijn geen vogelsoorten met een vaste verblijfplaats aangetroffen. Daarnaast zijn binnen het plangebied geen nesten aangetroffen voor vogels met een vaste verblijfplaats. Ook bij de omliggende bomen en gebouwen zijn geen nesten aangetroffen. De omliggende gebouwen zijn niet geschikt voor verblijfplaatsen. Het zijn grote, hoge kantoorgebouwen zonder dakpannen, een plat dak en met grote glazen wanden.

Binnen het plangebied zijn geen geschikte locaties gevonden waar vogels met vaste verblijfplaatsen een nest zouden kunnen maken. Er worden dan ook geen negatieve effecten op deze soortgroep verwacht.

Er gelden geen aanvullende verplichtingen voor deze soortgroep omdat er tijdens het veldbezoek geen

aanwijzingen zijn gevonden die kunnen wijzen op de aanwezigheid van vogels met vaste verblijfplaats. Voor de bestemmingswisseling geldt voor vogels met een vaste verblijfplaats volgens de Wet natuurbescherming de zorgplicht.

Algemene broedvogels

Er is één soort broedvogel waargenomen ten tijde van het veldbezoek. Dit betreft een Waterhoen (Gallinula chloropus) tussen het Riet (Phragmites australis) aan de noordwestzijde de sloot. Tijdens het bezoek zijn geen bestaande nesten van broedvogels aangetroffen in of rond het plangebied.

Algemene broedvogels zijn beschermd tijdens het broedseizoen wanneer deze een nest met eieren en/of jongen hebben. Er zijn in het plangebied geen nesten aangetroffen van algemene broedvogels ten tijde van het veldbezoek. Er is maar een enkele soort aangetroffen in het plangebied. De westoever met Riet is geschikt voor onder andere Waterhoen en Meerkoet. De werkzaamheden kunnen tijdens het broedseizoen mogelijk negatieve effecten hebben op broedvogels binnen het gebied. Buiten die periode worden geen negatieve effecten verwacht door de beoogde plannen.

Voor broedvogels geldt de zorgplicht volgens de Wet natuurbescherming. De voorgenomen plannen hebben binnen het broedseizoen mogelijk negatieve effecten. Daarom dient er zoveel mogelijk buiten dat seizoen gewerkt te worden. Deze periode loopt globaal van 15 maart tot en met 15 augustus. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden dient een broedvogelcheck uitgevoerd te worden om het gebruik van het plangebied vast te stellen. Met name de aan of afwezigheid van nesten in het Riet langs de sloot.

Reptielen en amfibieën

Tijdens het veldbezoek zijn er geen amfibieën gezien of gehoord. De vegetatie in de sloot is niet geschikt voor amfibieën, zoals bijvoorbeeld de Rugstreeppad (Epidalea calamita) of Kamsalamander (Triturus cristatus).

Tijdens het veldbezoek zijn geen geschikte plaatsen gevonden voor reptielen en amfibieën. Het water stroomt niet en er drijft veel roest. Het bodemsubstraat bestaat uit slib. Tevens zijn de oevers niet geschikt door de afwezigheid van oeverbeplanting aan de oostoever. Aan de westoever is Riet aanwezig met een kale, drassige bodem. Er worden daarom door de voorgenomen werkzaamheden geen negatieve effecten op deze soortengroep verwacht.

Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich op 2,5 kilometer van Natura 2000 gebied 'Markermeer & IJsselmeer'. Door de afstand en de schaal van de voorgenomen werkzaamheden in het plangebied is het mogelijk dat de beoogde plannen een (tijdelijke) bijdrage hebben op de totale stikstofdepositie, doordat er gebruik gemaakt zal worden van zware machines op fossiele brandstof.

Het is mogelijk dat de werkzaamheden een bijdrage leveren aan de totale stikstofdepositie in Natura 2000 gebied 'Markermeer & IJsselmeer'. Er worden naast dit effect geen andere verstorende factoren verwacht door de werkzaamheden binnen het plangebied.

12.3 Stikstofdepositie

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft KP adviseurs onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd. Hieronder zijn de resultaten en conclusies van het onderzoek samengevat. Het volledige onderzoek is als Bijlage 6 opgenomen.

In het onderzoek van de stikstofdepositie berekenen zijn de volgende resultaten berekend:

- In de bouwfase ontstaat geen relevante stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.
- In de gebruiksfase ontstaat geen relevante stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Hoofdstuk 13 Cultuurhistorie en archeologie

13.1 Wet- en regelgeving - algemeen

Cultureel erfgoed is overal in onze samenleving aanwezig. In musea, historische binnensteden en in het landelijk gebied. Maar ook in de bodem en onder water. En als immaterieel erfgoed in tradities, rituelen en verhalen. Het vertelt over waar we vandaan komen, wie wij zijn en hoe we ons ontwikkelen.

Cultureel erfgoed is als onderdeel van de fysieke leefomgeving medebepalend voor de kwaliteit van die leefomgeving. Het gaat hierbij om bekende of aantoonbaar te verwachten overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden en de terreinen waarin of waarop deze zich bevinden (archeologische monumenten) en andere door de mens tot stand gebrachte of in wisselwerking tussen de mens en omgeving ontstane objecten, ensembles, patronen en structuren (gebouwde en aangelegde monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen), die onderdeel uitmaken van onze fysieke leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling.

Cultureel erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de omgevingskwaliteit van Amsterdam en biedt aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is bepalend voor hoe bewoners en bezoekers de stad beleven. Door de eeuwen heen zijn unieke plekken ontstaan die ieder op eigen wijze bijdragen aan de kwaliteit van de stad en waarmee mensen zich verbonden voelen. Niet alleen de beschermde stadsgezichten zoals de grachtengordel, Plan Zuid van H.P. Berlage, een deel van de Westelijke Tuinsteden, de tuin- en dijkdorpen en de vele gebouwde monumenten in de stad hebben cultuurhistorische waarde. Ook historische landschappelijke structuren en elementen zoals waterwegen, dijken en archeologische resten in de bodem zijn waardevol. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke opbouw van Amsterdam als lobbenstad, gelegen te midden van waardevolle cultuurlandschappen. Ten slotte is ook de rijke traditie van integraal stedenbouwkundig ontwerpen in Amsterdam een vorm van (immaterieel) erfgoed.

13.1.1 Internationale verdragen

Verdrag van Granada

Op de tweede ministerconferentie van de Raad van Europa, gehouden in Granada, werd op 3 oktober 1985 een overeenkomst bereikt inzake het behoud van het architectonische erfgoed van Europa. In 1994 is Nederland toegetreden tot het Verdrag van Granada, waarin staat de bescherming van het architectonische erfgoed een essentieel doel is van de ruimtelijke ordening: niet alleen bij de planologische uitwerking, maar ook het vormgeven aan ontwikkelingen. Dit verdrag geeft een bredere definitie van erfgoed, waardoor bijvoorbeeld ook industrieel erfgoed, cultuurlandschappen, ensembles en roerend erfgoed binnen de term erfgoed kunnen worden opgenomen.
Het verdrag bevat verder bepalingen betreffende inventarisatie, documentatie, bescherming en restauratie. De ruimtelijke ordening wordt hier voor het eerst aangegeven als middel voor instandhouding. Naast het voorkomen van achteruitgang heeft het opwaarderen van de directe omgeving van een beschermd monument een positieve invloed op de waardering en beleving ervan. Artikel 7 van het verdrag van Granada verplicht daarom tot maatregelen om de kwaliteit van de openbare ruimte rond beschermde monumenten, in beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen te verbeteren. In de Omgevingswet en de bijbehorende AMvB's is de regelgeving ten aanzien van de omgeving van monumenten geactualiseerd en in lijn gebracht met de bedoelingen van het Verdrag van Granada.

Verdrag van Malta

Op 16 april 1992 hebben een aantal Europese lidstaten, w.o. Nederland, het Verdrag van Malta ondertekend. Dit verdrag wordt ook wel Conventie van Valletta genoemd. Aanleiding voor het opstellen van het verdrag was de toenemende bedreiging van het Europese archeologische erfgoed door natuurlijke processen, ondeskundig gebruik van het bodemarchief en door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening. Uit het verdrag volgt onder meer dat bij projecten in de fysieke leefomgeving vroegtijdig rekening gehouden moet worden met bekende of te verwachten archeologische monumenten, die bij voorkeur in situ behouden moeten worden. Wanneer behoud in situ niet mogelijk is, is de verstoorder verantwoordelijk voor het doen van opgravingen en het documenteren van de archeologische waarde.
Door het ondertekenen van het verdrag heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. De uitgangspunten van het verdrag zijn terug te vinden in de Erfgoedwet. De Omgevingswet regelt de omgang met (verwachte) archeologische waarden bij ruimtelijke plannen.

Werelderfgoedverdrag

Het Werelderfgoedverdrag, en de daarbij behorende Werelderfgoedlijst, uit 1972 heeft als doel om erfgoed dat van unieke en universele waarde is voor de mensheid, beter te kunnen bewaren voor toekomstige generaties. Op de Werelderfgoedlijst van Unesco staan drie typen erfgoed: cultureel, natuurlijk of een hybride vorm van deze twee. Het verdrag bepaalt dat elk land zelf verantwoordelijk is voor behoud en bescherming van het erfgoed. Nederland ratificeerde het verdrag in 1992. Voorbeelden van werelderfgoed in Nederland zijn het molencomplex Kinderdijk-Elshout, de Stelling van Amsterdam, de Van Nellefabriek in Rotterdam en de Waddenzee.
De Omgevingswet verankert voor het eerst expliciet wettelijk werelderfgoed. Instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (artikel 5.131) geven aan zowel provincies als gemeenten een taak bij het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed. Dit ter uitvoering van het Werelderfgoedverdrag. De instructieregels verplichten gemeenten om rekening te houden met het werelderfgoed in het omgevingsplan.

Europees landschapsverdrag

Het Europees landschapsverdrag is in het kader van de Raad van Europa in 2000 in Florence gesloten en door Nederland bekrachtigd in 2005. Het doel van dit verdrag is het bevorderen van de bescherming, het beheer en de inrichting van landschappen en het organiseren van Europese samenwerking op dit gebied. De Europese landen hebben zich hiermee onder meer verplicht landschappen te erkennen als uitdrukking van de diversiteit van hun gezamenlijk cultureel en natuurlijk erfgoed, en een beleid te hebben gericht op de bescherming en het beheer van het landschap. Voor de uitvoering is men verplicht maatregelen te treffen ter bescherming en behoud van de belangrijke of karakteristieke kenmerken van een landschap dat vanwege zijn natuurlijke elementen en/of menselijk ingrijpen waardevol erfgoed vormt. Hoewel de reikwijdte van het Europees landschapsverdrag alle landschappen omvat, dus ook de stedelijke landschappen, wordt landschap in Nederland veelal geassocieerd met het landelijk gebied en met behoud en bescherming van natuurlijke (groen/blauw) elementen en cultureel erfgoed.
In de Omgevingswet maken cultuurlandschappen onderdeel uit van het cultureel erfgoed en de instructieregels die daarop betrekking hebben.

13.1.2 Erfgoedwet

De regelgeving over het behoud en beheer van cultureel erfgoed is sinds 2016 ondergebracht in de Erfgoedwet. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 komen te vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Dit betreft de aanwijzing van gebouwde en archeologische rijksmonumenten en de daarbij behorende subsidiebepalingen, de regelgeving over opgravingen, meldingen van archeologische toevalsvondsten, eigendom van archeologische vondsten en archeologische depots.

De definitie van cultureel erfgoed is opgenomen in artikel 1.1 van de Erfgoedwet en luidt als volgt: “uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden”.

13.1.3 Omgevingswet

Het deel van de Monumentenwet 1988 dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving is overgegaan naar de Omgevingswet. Voor gebouwde of aangelegde monumenten betekent dit dat de vergunningverlening voor het wijzigen van rijksmonumenten is geregeld in de Omgevingswet. Ook aanwijzing en omgang met beschermde stads- en dorpsgezichten vindt plaats op grond van de Omgevingswet. Datzelfde geldt voor de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving w.o. vergunningverlening en integratie in de planvorming.

In hoofdstuk 2 van de Omgevingswet zijn de wettelijke grondslagen opgenomen die zien op het behoud van cultureel erfgoed en werelderfgoed. De instructies houden met name verband met de verplichtingen uit het verdrag van Granada, het verdrag van Malta (Valletta), het Werelderfgoedverdrag en het Europees landschapsverdrag.

In de Omgevingswet is in de begripsbepalingen omschreven wat onder cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving wordt verstaan. Dat zijn monumenten, archeologische monumenten, stads- en dorpsgezichten, cultuurlandschappen en, voor zover dat voorwerp is of kan zijn van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in het omgevingsplan, ander cultureel erfgoed als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet. Dat andere cultureel erfgoed is roerend cultureel erfgoed (in de Erfgoedwet gedefinieerd als 'cultuurgoederen'), zoals historische schepen in een historische haven, of immaterieel cultureel erfgoed dat aan een specifieke plek gebonden is.

De Omgevingswet definieert werelderfgoed als op het grondgebied van Nederland gelegen cultureel en natuurlijk erfgoed dat op grond van het werelderfgoedverdrag is opgenomen in de Lijst van het Werelderfgoed (Unesco).

13.1.4 Rijksinstructieregels en -besluiten

De Omgevingswet en de uitvoeringsregels (AMvB's en Omgevingsregeling) regelen waar het gaat om het behoud van cultureel erfgoed bepaalde zaken landelijk, maar de toepassing en uitvoering van de regelgeving vinden veelal lokaal plaats, in het omgevingsplan. Het omgevingsplan beziet alle aspecten van de fysieke leefomgeving op integrale wijze, inclusief cultureel erfgoed en is daarmee het eerst aangewezen instrument om uitvoering te geven aan behoud van cultureel erfgoed. De vrijheid om daar op lokaal niveau een eigen invulling aan te geven, wordt ingekaderd door de Omgevingswet en de AmvB's (bijvoorbeeld het daarin gehanteerde begrippenkader en de instructieregels), provinciale instructieregels en instructiebesluiten van het Rijk of de provincie.
In dit verband gaat het dan met name om de instructieregels in artikel 5.130 (behoud cultureel erfgoed) en artikel 5.131 (behoud werelderfgoed) van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en om artikel 2.34, vierde lid, van de Omgevingswet (instructiebesluiten rijksbeschermde stads- of dorpsgezichten).
De instructieregels komen in de plaats van regels die waren gesteld in hoofdstuk V (archeologische monumentenzorg) van de Monumentenwet 1988 en artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Artikel 5.130 van het Bkl bepaalt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.
Het rekening houden met cultureel erfgoed betekent dat het bevoegd gezag een analyse moet maken van het aanwezige cultureel erfgoed en de conclusies daarvan moet vertalen in het omgevingsplan. Het bevoegd gezag moet daartoe een toereikend beschermingsregime instellen. Dit vertaalt zich over het algemeen in regels in het omgevingsplan die ertoe kunnen leiden dat bepaalde activiteiten in het geheel niet kunnen plaatsvinden of dat activiteiten slechts onder beperkingen kunnen plaatsvinden. Die beperkingen kunnen in de vorm van voorschriften aan een in het omgevingsplan opgenomen omgevingsvergunning worden verbonden.

Bij het in beeld brengen van het cultureel erfgoed, bijvoorbeeld door middel van een cultuurhistorische waardenkaart en/of verkenning, heeft de gemeente beleidsvrijheid, behoudens de van rijkswege aangewezen monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten die, zoals hiervoor genoemd, zijn ingekaderd door respectievelijk instructieregels en een instructiebesluit.
In het omgevingsplan zijn verschillende vormen van bescherming van cultureel erfgoed mogelijk, al naar gelang het onderdeel van het cultureel erfgoed en het beoogde behoudsdoel. Voor monumenten varieert dit van bescherming als gemeentelijk monument tot bescherming als onderdeel van een gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht, als beeldbepalend pand (of een variant daarop), of alleen ten behoeve van bouwhistorisch onderzoek. Voor archeologische monumenten geldt dat de bescherming doorgaans via de (voorschriften bij de) verschillende vergunningen (bouw-, afwijk-, ontgrondingsactiviteit) gaat en via de regels van het omgevingsplan, zo nodig door bescherming als gemeentelijk monument. Topografische eenheden die door hun schaal niet meer als monument te kwalificeren zijn, zoals gebouwde en aangelegde nederzettingsstructuren, kunnen worden beschermd als gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht. Ook (onderdelen van) cultuurlandschappen, zoals historische verkavelingsstructuren met houtsingels of landgoederen, kunnen via het omgevingsplan worden beschermd.

Artikel 5.130 van het Bkl bepaalt verder dat via het omgevingsplan voorkomen moet worden dat in de omgeving van rijksmonumenten, voorbeschermde rijksmonumenten en monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd (gemeentelijke en provinciale monumenten of bijvoorbeeld beeldbepalende of karakteristieke panden) aantastingen plaatsvinden die deze beschermde monumenten ontsieren of beschadigen. Een voorbeeld is het borgen van een molenbiotoop (het

garanderen van voldoende windvang). Dergelijke regels zijn vooral van belang voor monumenten die niet in een beschermd stads- of dorpsgezicht zijn gelegen.

Artikel 5.131 van het Bkl bepaalt dat in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed. In Afdeling 7.2 van het Bkl zijn de aanwijzing en de begrenzing van de twee werelderfgoederen (de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie) opgenomen en de instructieregels met het oog op behoud van het werelderfgoed benoemd. Verder geldt de instructie dat bij omgevingsverordening in het belang van de instandhouding en versterking van de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen regels worden gesteld aan omgevingsplannen die in ieder geval inhouden dat geen activiteiten worden toegelaten die de kernkwaliteiten aantasten.

Tot slot kan op grond van artikel 2.34, vierde lid van de Omgevingswet, het Rijk een instructie aan de gemeenteraad geven tot het in het omgevingsplan voor een locatie opnemen van de functie-aanduiding rijksbeschermd stads- of dorpsgezicht en tot het daarbij bepalen dat wordt voorzien in het beschermen van het stads- of dorpsgezicht, als dat nodig is voor het behoud van cultureel erfgoed.

13.1.5 Omgevingsverordening NH2022 van de provincie Noord-Holland

Op 23 mei 2022 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland de 'Omgevingsverordening NH2022' vastgesteld. De Omgevingsverordening bevat instructieregels met betrekking tot cultureel erfgoed (Provinciale monumenten en Provinciaal beschermde structuur), werelderfgoed (Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde) en landschappelijke en cultuurhistorische waarden (Bijzonder provinciaal landschap).

De 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie' beschrijft de provinciale belangen ten aanzien van landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De leidraad is geborgd in de omgevingsverordening en is van toepassing op alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied zoals bebouwing, agrarische bedrijven, natuurontwikkeling, infrastructuur of vormen van energieopwekking. Gelet hierop is in de omgevingsverordening de 'Ruimtelijke kwaliteitseis in geval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied' opgenomen die bepaalt dat in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.

'Rekening houden met' wil zeggen dat bij de inpassing van de ruimtelijke ontwikkeling de kansen, de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren worden betrokken. In aanvulling daarop wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg rekening gehouden met de karakteristieken en de ontwerpprincipes inzake de samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het landschap, zoals beschreven in het door Gedeputeerde Staten vastgestelde rapport 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg' (nr. 2011-66880).

De leidraad bevat geen normstellende elementen die in acht moeten worden genomen. Voor zover ten aanzien van landschap en cultuurhistorie sprake is van normen voor het landschap, is dit op andere plekken in de verordening geregeld, in het bijzonder in de beschermingsregiems UNESCO werelderfgoed en BPL (zie hierna).

Provinciale monumenten en Provinciaal beschermde structuur
Provinciale monumenten worden door de Provinciale Staten aangewezen als beschermd onroerend goed. Dit kan betrekking hebben op gebouwen, landschappelijke structuren of andere objecten, zoals bijvoorbeeld een grenspaal of een brug.
De Provincie Noord-Holland heeft 19 provinciale monumenten aangewezen binnen de grenzen van

Amsterdam. Hiervan bestaan er 16 uit verschillende onderdelen van de Noorder IJ- en Zeedijk, en twee uit onderdelen van de Stelling van Amsterdam. In 2021 is de Molen van Sloten aan de lijst toegevoegd. In 2022 is de gemeente Weesp gefuseerd met Amsterdam. Sindsdien vallen ook de provinciale monumenten in Weesp onder de gemeente Amsterdam. De provincie heeft twee gemalen aangewezen: het gemaal van de Aetsveldsche polder en het gemaal van de Nieuwe Keverdijksche polder.

Gedeputeerde Staten kunnen provinciale monumenten aanwijzen en schrappen, en stellen regels voor het verrichten van activiteiten aan een monument. De gemeente is bevoegd gezag voor de behandeling van aanvragen voor omgevingsvergunningen voor activiteiten die zien op wijzigingen van een provinciaal monument. Hetzelfde geldt voor toezicht en handhaving met betrekking tot provinciale monumenten. De provincie heeft instructieregels opgenomen in de Omgevingsverordening NH2022 om gemeenten een vergunningenstelsel voor provinciale monumenten in het omgevingsplan te laten opnemen. De opgenomen regels zijn ontleend aan de regels in het Besluit activiteiten leefomgeving voor rijksmonumenten, om op deze manier de werkwijze voor rijks- en provinciale monumenten zoveel mogelijk op elkaar te doen lijken.

De Omgevingsverordening NH2022 definieert provinciaal beschermde structuur als volgt: stads- of dorpsgezicht, ten aanzien waarvan is besloten tot opname in het provinciaal erfgoedregister. Binnen het Amsterdams grondgebied zijn geen door de provincie aangewezen beschermde structuren aanwezig.

Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
In de Omgevingsverordening NH2022 zijn in bijlage 8a en 8b de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen benoemd die op grond van artikel 7.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving in samenhang met artikel 2.42 van de Omgevingsregeling zijn aangewezen: De uitwerking van de kernkwaliteiten is opgenomen in de 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie'. De verordening biedt bescherming aan de twee werelderfgoederen (Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie) die deels op het grondgebied van Amsterdam liggen. Beide werelderfgoederen vallen ook binnen de begrenzing van het Bijzonder provinciaal landschap (BPL).

Het beschermingsregime is gericht op de instandhouding of versterking van de kernkwaliteiten. In het omgevingsplan moeten regels opgenomen worden die ervoor zorgen dat de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen in stand blijven of versterkt worden. Een omgevingsplan mag alleen ontwikkelingen opnemen die de kernkwaliteiten niet aantasten. Hiervan kan afgeweken worden als het gaat om: een grootschalige stads- of dorpsontwikkellocatie, glastuinbouwlocatie of een grootschalig bedrijventerrein of infrastructuurproject. Hierbij moet er aan de volgende vereisten worden voldaan:

- er is sprake van een groot openbaar belang;
- er zijn geen reële alternatieven; en
- er worden voldoende maatregelen genomen ten aanzien van mitigeren of compenseren. Hiervoor kunnen Gedeputeerde Staten regels stellen.

Voor de UNESCO-werelderfgoederen de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie is een 'Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies' in samenwerking met de vier provincies gemaakt die zijn gelegen in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Hierin is gekeken waar en onder welke voorwaarden ruimte geboden kan worden aan wind en zon zonder de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen aan te tasten.

Bijzonder provinciaal landschap

Het Bijzonder provinciaal landschap (BPL) omvat gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn én niet vallen binnen de NNN-begrenzing of benoemd zijn als Provinciaal monument. Het BPL is zo concreet mogelijk beschreven in kernkwaliteiten per deelgebied. Gebieden met de status van Bijzonder Provinciaal

landschap die zich (deels) op Amsterdams grondgebied bevinden zijn: de Amstelscheg, Tuinen van West, Oostzaner- en Ilperveld, Waterland en Vechtstreek-Noord.

De voormalige beschermingsregimes Bufferzones, Aardkundig Monument en Weidevogelleefgebied zijn geborgd in de kernkwaliteiten en als uitgangspunt gebruikt voor de totstandkoming van de begrenzing van het BPL. Om tot een logische begrenzing en beschrijving van de kernkwaliteiten te komen zijn het 'Kwaliteitsbeeld Noord-Holland 2050', de 'Cultuurhistorische Waardenkaart' en de 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie' geraadpleegd.
Het Natuurnetwerk Nederland (gericht op de wezenlijke kenmerken en waarden van natuur en landschap) en Provinciale Monumenten hebben een eigen regime en vallen daarom buiten het BPL-regime. Tussen BPL en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde bestaat wel overlap.

De 'Omgevingsverordening NH2022' schrijft voor dat het omgevingsplan regels bevat, die zien op gebieden binnen het Bijzonder provinciaal landschap, ter bescherming van de daar geldende kernkwaliteiten. Op grond van het omgevingsplan moet dus duidelijk zijn dat de betreffende locaties Bijzonder provinciaal landschap zijn en op die manier ook worden beschermd.

In het BPL zijn ontwikkelingen, met uitzondering van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, toegestaan wanneer de beschreven kernkwaliteiten niet worden aangetast. Voor wonen is er op grond van de jurisprudentie sprake van een stedelijke ontwikkeling bij meer dan 11 woningen. Voor andere stedelijke voorzieningen is in beginsel sprake van een stedelijke ontwikkeling als het gaat om een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m2 of een gebouw met een oppervlakte van meer dan 500 m2.

In de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling in het BPL mogelijk maakt, moet worden gemotiveerd dat de ter plaatse geldende kernkwaliteiten niet worden aangetast. Wanneer uit de motivering blijkt dat maatregelen (bijvoorbeeld inrichtingsmaatregelen) nodig zijn om een aantasting van de kernkwaliteiten te voorkomen, moet de uitvoering van deze maatregelen zijn geborgd bij de vaststelling van het omgevingsplan.

Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, inclusief nieuwe stedelijke ontwikkelingen, die van groot openbaar belang zijn, wordt een uitzondering gemaakt. Er moet dan wel aannemelijk worden gemaakt dat er geen reële andere mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling en de negatieve effecten moeten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten moeten worden gecompenseerd. De compensatie en de afspraken hierover worden vastgelegd in het omgevingsplan dat gekoppeld is aan de ingreep in een compensatieplan en een compensatieovereenkomst.

13.1.6 Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening vervangt de erfgoedverordeningen van de stadsdelen en de centrale stad en is geldig voor heel Amsterdam. De Erfgoedverordening beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorische en archeologische waarden in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005), 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam'(vastgesteld 5 juli 2016).

De regels voor archeologische monumentenzorg worden automatisch onderdeel van het tijdelijke omgevingsplan. Het vergunningenstelsel voor aanpassingen aan gemeentelijke en beschermde (rijks)monumenten gaat van de erfgoedverordening over naar regels in het omgevingsplan. Bij vaststelling

van een nieuw (deel-)omgevingsplan worden alle regels over cultureel erfgoed die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, opgenomen in dat nieuwe (deel)omgevingsplan. Uiterlijk eind 2029 moeten alle regels over cultureel erfgoed die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving uit de erfgoedverordening opgenomen zijn in het omgevingsplan.

Daarna blijft de erfgoedverordening op grond van de Erfgoedwet in afgeslankte vorm bestaan. De verordening bevat dan alleen nog regels over cultureel erfgoed die níet over de fysieke leefomgeving gaan, zoals regels voor roerend erfgoed, over een subsidieregeling of de procedure voor de aanwijzing van beschermde monumenten.

13.2 Te beoordelen aspecten

13.2.1 Unesco werelderfgoed

In 1996 respectievelijk 2010 zijn de Stelling van Amsterdam en de grachtengordel op de lijst van UNESCO Werelderfgoed geplaatst. In 2021 is de Nieuwe Hollandse Waterlinie op de UNESCO Werelderfgoedlijst gekomen als uitbreiding van de Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie staan nu bij UNESCO ingeschreven als één werelderfgoed met de naam Hollandse Waterlinies.

Voor activiteiten die effect hebben op werelderfgoed of (in)direct gevolgen kunnen hebben voor werelderfgoed geldt geen vergunningplicht binnen de Omgevingswet. Werelderfgoed kan tegelijkertijd ook een rijksmonument zijn. Daarom speelt de omgevingsvergunning voor rijksmonumentenactiviteiten vaak een rol bij de bescherming van werelderfgoed. Een omgevingsvergunning is nodig bij het wijzigingen, verplaatsen of slopen van werelderfgoed dat ook beschermd is als rijksmonument. Werelderfgoed kan tegelijkertijd zijn beschermd als gemeentelijk of provinciaal monument. Dan gelden decentrale regels van de gemeente of de provincie. Bij gemeentelijke monumenten zijn dit regels in het omgevingsplan. Bij provinciale monumenten gelden de regels uit de omgevingsverordening waarvoor de instructie geldt dat ze opgenomen moeten worden in het omgevingsplan. Sommige werelderfgoederen zijn geheel of gedeeltelijk aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht. Het omgevingsplan voorziet in een passende bescherming van het aangewezen stads- of dorpsgezicht.

Gemeenten kunnen voor werelderfgoed maatwerkregels en maatwerkvoorschriften stellen in het omgevingsplan. Deze regels staan in het Besluit activiteit leefomgeving (Bal, artikel 14.8 en artikel 14.9). Gemeenten kunnen regels stellen voor het volgende:

- voor het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed;
- de specifieke zorgplicht.

De specifieke zorgplicht voor werelderfgoed heeft tot doel beschadiging of vernieling van het werelderfgoed te voorkomen (artikel 14.7 Bal). De initiatiefnemer van een activiteit is verplicht om alle mogelijke maatregelen te nemen die daarvoor nodig zijn. Dit is nodig voor zover dit de uitzonderlijke universele waarde van het dit werelderfgoed raakt. Deze zorgplicht vormt het sluitstuk van de bescherming van het werelderfgoed.

Zeventiende-eeuwse Grachtengordel van Amsterdam

De Zeventiende-eeuwse Grachtengordel van Amsterdam is op 1 augustus 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van Unesco vanwege de 'uitzonderlijke universele waarde' van dit gebied. Deze 'uitzonderlijke universele waarde', is kort samengevat:

“De Amsterdamse grachtengordel is een uitstekend voorbeeld van water- en stedenbouwkundige planning op grote schaal in de vorm van de volledig kunstmatige aanleg van een grote havenstad. De

puntgevels zijn karakteristiek voor deze middenklassenbuurt en de woningen getuigen zowel van de rijkdom die de stad vergaarde met de koopvaardij als van de humanistische en tolerante cultuur die verbonden is met de calvinistische reformatie. Amsterdam werd in de zeventiende en achttiende eeuw gezien als het toonbeeld van een ideale stad en stond model voor de ontwikkeling van talloze nieuwe steden in de hele wereld."

UNESCO heeft specifieke aandachtspunten voor eigentijdse architectuur in het Vienna Memorandum en het Charter van Venetië geformuleerd. Voor UNESCO is afleesbaarheid van de stad essentieel, hetgeen ook aansluit bij het criterium authenticiteit. Eigentijdse architectuur dient in principe als zodanig herkenbaar te zijn. Artikel 21 van het Vienna Memorandum luidt namelijk:

"Met inachtneming van de uitgangspunten (volgens artikel 7 van dit Memorandum), moeten stedenbouw, hedendaagse architectuur en het behoud van de historische stedelijke landschap alle vormen van pseudo-historisch ontwerp voorkomen, omdat dit een ontkenning vormt van zowel het historische als het hedendaagse. Een historische blik moet niet de andere verdringen, omdat de geschiedenis leesbaar moet blijven, terwijl het bereiken van samenhang van de cultuur door kwalitatieve interventies het ultieme doel is".

Voor UNESCO is daarnaast het aspect 'visual impact' van belang. Hedendaagse stedelijke ontwikkelingen, zoals hoogbouw en eigentijdse architectuur, kunnen van invloed zijn op stadssilhouetten, het daklandschap, zichtlijnen of doorzichten en de authenticiteit en integriteit van het historische stedelijke landschap bedreigen. Vooral hoogbouw kan een groot visueel effect hebben op de grachtengordel. Daarom heeft de gemeente Amsterdam, in het kader van de Structuurvisie 2010-2040, hoogbouwbeleid ontwikkeld en vastgesteld (gemeenteraadsbesluit 16 februari 2011). Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de voornoemde Structuurvisie Amsterdam 2010-2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Het hoogbouwbeleid gaat uit van de internationaal voor het Werelderfgoed geldende charters en verdragen, waaronder het Charter van Washington en het Vienna Memorandum. Ook de inhoud van meer recente papers van het Werelderfgoed Comité en diens adviesorgaan ICOMOS over de maatschappelijke en culturele betekenis van het historische stedelijke landschap in relatie tot hedendaagse ontwikkelingen in stedenbouw en architectonisch ontwerp zijn hierin verwerkt. Hoogbouw mag alleen als de Uitzonderlijke universele waarde en authenticiteit en integriteit van het werelderfgoed niet in geding komen.

De belangrijkste uitgangspunten voor Amsterdams hoogbouwbeleid zijn ingevolge de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, in lijn met het vigerende beleid:

- We spreken van hoogbouw bij gebouwen hoger dan 30 meter.
- Bij elke bouwvorm staat de kwaliteit van de openbare ruimte en het leven op straat voorop.
- We willen flink verdichten op plekken met hoge dynamiek en ontwikkeldruk. Dit zijn locaties direct grenzend aan het centrum en rondom de grote ov-stations. Hoogbouw kan een geschikte gebouwvorm zijn om te verdichten.
- Rondom het IJ, een centrale open plek in de stad, wordt hoogbouw ingezet om het stadslandschap leesbaar te maken en het stadsbeeld vorm te geven.
- We beschermen gebieden en landschappen van bijzondere waarde, in het bijzonder het Unesco-erfgoed.
- Elke stedenbouwkundige opzet vraagt om een specifieke inpassing van hoogbouw.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie

Op 26 juli 2021 is de Nieuwe Hollandse Waterlinie toegevoegd aan de bestaande Werelderfgoedsite

Stelling van Amsterdam, die al sinds 1996 op de Werelderfgoedlijst stond. De nieuwe naam van de site is Hollandse Waterlinies. Naast de ring van verdedigingswerken rond de stad Amsterdam strekt de site strekt zich uit van het IJsselmeer (voorheen bekend als Zuiderzee) bij Muiden tot de monding van de Biesbosch bij Werkendam en illustreert één enkel militair verdedigingssysteem, dat is gebaseerd op inundatievelden, hydraulische installaties en op een reeks vestingwerken en militaire posten die zich uitstrekken over een gebied van 85 km. Het omvat ook drie kleinere onderdelen: Fort Werk IV, het Inundatiekanaal van Tiel en Fort Pannerden bij de Duitse grens. Gebouwd van 1814 tot 1940, vormen ze het enige voorbeeld van een verdedigingswerk dat gebaseerd is op het principe van het beheersen van water. Sinds de 16e eeuw gebruikten de Nederlanders hun deskundigheid van waterbouwkunde voor defensiedoeleinden. Het centrum van het land werd beschermd door een netwerk van 45 gewapende forten, die samenwerkten om polders tijdelijk onder water te kunnen zetten door middel van een ingewikkeld systeem van kanalen en sluizen. De Waterlinie bestaat ook uit zo'n vijf vestingsteden: Muiden, Weesp, Naarden, Gorinchem en Woudrichem.

De huidige vesting Weesp is grotendeels in 1673 aangelegd. Doel van de vesting was bescherming van de beide Vechtoevers. Later kwamen daar de sluizen bij die Vecht en Amstel van elkaar scheiden. De vesting Weesp fungeerde als depot voor omliggende forten in het noorden van de Waterlinie. De forten Ossenmarkt en Uitermeer, de schansen, de bunkers en schootsvelden maken deel uit van deze militaire structuren. Vesting Weesp is aangewezen als rijksbeschermd stadsgezicht.

De Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam is in 1996 opgenomen in de UNESCO Werelderfgoedlijst. De kustbatterij op het Vuurtoreneiland bij Durgerdam maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam is een cirkelvormige voormalige verdedigingslinie rondom Amsterdam. De Stelling is 135 kilometer lang en bestaat uit 42 forten en 4 batterijen. De verdedigingslinie werd aangelegd tussen 1880 en 1914 op een afstand van 15 tot 20 kilometer van Amsterdam. Hierdoor bleef de hoofdstad buiten bereik van eventueel kanonvuur. Het gebied buiten De Stelling kon in tijden van gevaar onder water worden gezet met een verfijnd sluizensysteem. De Stelling diende als 'Nationaal Reduit', het laatste toevluchtsoord voor regering en leger. Het is een uniek monument van defensieve en waterstaatkundige techniek, maar is nooit volledig in werking gezet.

Op grond van de Omgevingsverordening NH2022 zijn gemeenten verplicht om in hun omgevingsplan regels op te nemen die ervoor zorgen dat de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen in stand blijven of versterkt worden (zie onder het kopje Omgevingsverordening NH2022).

13.2.2 Archeologie

De bodem van Amsterdam zit vol met overblijfselen uit het verleden. Bijzondere schatten die verbonden zijn met het allereerste begin van Amsterdam en daardoor behoren tot het collectief geheugen van de stad en haar inwoners. De gemeente heeft de wettelijke verplichting om archeologische belangen mee te wegen in bouwprocessen en stedelijke ontwikkeling, en onderzoek in te passen. Dit was reeds op grond van de Erfgoedwet voorgeschreven en in de Omgevingswet is dit nog een keer benadrukt, met de toevoeging dat de archeologische verwachting goed onderbouwd moet zijn.

In de Omgevingswet wordt in de begripsbepalingen voor de definitie van archeologisch monument verwezen naar artikel 1.1 van de Erfgoedwet. Een archeologische toevalsvondst van algemeen belang is onder de Omgevingswet een “onverwachte vondst in of op de bodem, anders dan bij het doen van opgravingen als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet, voor zover evident of vermoedelijk van algemeen belang uit het oogpunt van de archeologische monumentenzorg”.

Gemeenten moeten in het omgevingsplan rekening houden met bekende archeologische monumenten

en met aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. Aantoonbaar te verwachten betekent dat de mogelijkheid tot het aantreffen van een archeologisch monument goed onderbouwd moet zijn. Het voorspellen van de aanwezigheid van een archeologisch monument kan door middel van het uitvoeren van archeologisch onderzoek, maar ook een combinatie van bestaande relevante archeologische, bodemkundige of historische informatie kan voldoende zijn om de mogelijke aanwezigheid van een archeologisch monument op een locatie te onderbouwen.

Dit generieke onderzoek moet al verricht worden in het kader van de vaststelling van het omgevingsplan. Dit voorkomt enerzijds toedeling van 'verkeerde' functies op 'verkeerde locaties' en anderzijds onverwachte belemmeringen of kosten aan de kant van initiatiefnemers, met name omdat bij de uitvoering van een concreet initiatief alleen nog archeologisch onderzoek kan worden voorgeschreven als sprake is van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.

De regels in het omgevingsplan die met het oog op archeologische waarden kunnen worden gesteld, houden in dat bij een aanvraag om omgevingsvergunning voor bijvoorbeeld een bouwactiviteit een rapport wordt overgelegd van een onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden op de te bebouwen locatie. Als bij het onderzoek archeologische waarden zijn aangetroffen of deze aantoonbaar te verwachten zijn, kan dit er bijvoorbeeld toe leiden dat er met het oog op het behoud in situ beperkingen aan het bouwplan gesteld worden. Die beperkingen kunnen in de vorm van voorschriften aan een in het omgevingsplan opgenomen omgevingsvergunning worden verbonden. In dit verband moet er bij het opnemen van regels in een omgevingsplan ter bescherming van archeologische waarden voor gezorgd worden dat er een grondslag voor het kunnen weigeren van een vergunning aanwezig is. Dat kan door een regel op te nemen die ertoe strekt dat een vergunning voor een bouwactiviteit geweigerd moet worden als aanwezige archeologische waarden onaanvaardbaar worden aangetast door het aangevraagde bouwplan. Hetzelfde geldt voor andere in het omgevingsplan via voorschriften in het belang van de archeologische monumentenzorg te reguleren activiteiten, zoals het uitvoeren van grondwerkzaamheden en sloop.

13.2.3 Cultuurlandschappen

In de Omgevingswet is geen specifieke definitie van cultuurlandschappen opgenomen. Afgeleid van de begripsbepaling voor landschappen zijn het: gebieden zoals die door mensen worden waargenomen, waarvan het karakter wordt bepaald door natuurlijke of menselijke factoren en de interactie daartussen, die deel uitmaken van cultureel erfgoed. Inhoudelijk gaat het om land en watergebieden die door menselijk ingrijpen aanzienlijk zijn veranderd of gewijzigd en wordt gebruikt als tegenstelling voor 'natuurlijke landschappen', waarmee gebieden worden aangeduid waar menselijk ingrijpen, indien daar sprake van is, geen belangrijke ecologische consequenties hebben voor het gebied als geheel.

De beoordeling van de kwaliteit van een cultuurlandschap is altijd gebiedsspecifiek. Het gaat daarbij om de waardering van aanwezige kenmerken, zoals oude waterlopen, verkavelingen of bodemschatten. Vaak wordt bij die beoordeling de cultuurhistorische waarde (archeologische, bouwkundige en historisch-landschappelijke elementen) van cultuurlandschappen gehanteerd. Ook het samenstel van natuur en landschap heeft vaak een cultuurhistorische betekenis en een schoonheid die in zichzelf van waarde is en als cultureel erfgoed behouden moet worden.

Naast veiligheid en gezondheid is 'een goede omgevingskwaliteit' opgenomen in de centrale doelstelling van artikel 1.3 van de Omgevingswet. Dit duidt op het belang van aspecten van onder meer cultureel erfgoed. Het gaat daarbij om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving. Maar ook om de waarden die de maatschappij toekent aan de identiteit van gebieden en/of aan dier- en plantensoorten. Overheden moeten landschappelijke kwaliteit meenemen bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Omgevingswet) in het omgevingsplan.

De Rijksoverheid heeft voor landschappelijke kwaliteit van de fysieke leefomgeving een beperkt aantal instructieregels opgesteld. De instructieregels waar gemeenten en provincies aan moeten voldoen zijn opgenomen in paragraaf 5.1.5: beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed, van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Hierdoor heeft de gemeente, maar ook de provincie de vrijheid om het aspect landschappelijke kwaliteit zelf in te vullen. Bijvoorbeeld door het vastleggen van de landschappelijke elementen of door het voorkomen van activiteiten of bebouwing die de landschappelijke kwaliteit kunnen schaden.

Artikel 2.44 van de Omgevingswet bepaalt dat de provincie gebieden, met uitzondering van Natura 2000-gebieden of de gebieden die behoren tot het natuurnetwerk Nederland (NNN), kunnen aanwijzen als bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen. De provincie Noord-Holland heeft in de Omgevingsverordening NH2022 de bijzondere provinciale landschappen (BPL) benoemd en instructieregels gesteld waar omgevingsplannen aan moeten voldoen.

13.2.4 Monumenten

Monumenten zijn belangrijke getuigen van onze geschiedenis. Grachtenpanden tonen ons rijke verleden uit de Gouden Eeuw en fabrieken laten zien hoe er in de negentiende en twintigste eeuw werd gewerkt. Religieuze gebouwen getuigen van het geloof van onze voorouders en overheidsgebouwen zijn een uitdrukking van gezag en recht.

Amsterdam hecht aan deze diversiteit van gebouwen en objecten. Elk bouwwerk vertelt zijn eigen verhaal en ieder verhaal maakt deel uit van de geschiedenis van de stad. Amsterdam is rijk aan monumenten uit allerlei belangrijke periodes van de Nederlandse cultuurgeschiedenis, waaronder de Top 100 jonge monumenten. Amsterdam en Weesp hebben gezamenlijk circa 7700 rijksmonumenten, ruim 1.700 gemeentelijke monumenten en 21 provinciale monumenten.

Gemeentelijke monumenten zijn voor de Omgevingswet 'monumenten die op grond van het omgevingsplan worden beschermd'. De functieaanduiding 'gemeentelijk monument' is het zwaarste beschermingsinstrument dat de gemeente in handen heeft. Deze functie heeft een bijzondere status, want hiermee worden de betreffende regels uit de AMvB's van toepassing. Voor gemeentelijke monumenten geldt een registerplicht en wordt het vergunningvrij bouwen ingeperkt. De procedure voor het aanwijzen van gemeentelijke monumenten blijft onderdeel van de erfgoedverordening, ook na invoering van het nieuwe omgevingsplan. Dit geldt ook voor het aanwijzen van archeologische monumenten.

In het omgevingsplan is een vergunningplicht opgenomen voor het verrichten van activiteiten in, aan, op of bij een (voorbeschermd) gemeentelijk monument. Het overgangsrecht met betrekking tot gemeentelijke monumenten en voorbeschermde gemeentelijke monumenten die op grond van een gemeentelijke verordening zijn aangewezen, is opgenomen. Het vergunningvrij bouwen is beperkt voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken die wordt verricht in, aan of op een gemeentelijk monument, voorbeschermd gemeentelijk monument, provinciaal monument, voorbeschermd provinciaal monument, rijksmonument of voorbeschermd rijksmonument. Het vergunningvrij bouwen bij een monument is eveneens beperkt maar hier gelden uitzonderingen voor. In het omgevingsplan zijn eveneens beoordelingsregels, aanvraagvereisten en vergunningvoorschriften opgenomen.

Rijksmonumenten zijn in de Omgevingswet gedefinieerd als “rijksmonument als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet”. Het is een gebouwd monument of archeologisch monument dat is ingeschreven in het rijksmonumentenregister. Aanwijzing van rijksmonumenten vindt plaats op basis van de Erfgoedwet. Het Rijk beschermt rijksmonumenten met algemene regels die het beschadigen, vernielen en verwaarlozen van rijksmonumenten verbieden. Verder zijn activiteiten met betrekking tot een rijksmonument alleen mogelijk met een omgevingsvergunning. De rijksregels voor rijksmonumenten

staan in hoofdstuk 13 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). De gemeente is bijna altijd bevoegd gezag voor de handhaving van deze regels en neemt in de meeste gevallen de beslissing op een vergunningaanvraag. De beoordelingsregels voor de omgevingsvergunning bij een rijksmonumentenactiviteit staan in artikel 8.80 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

De vergunningverlener kan in de vergunning maatwerkvoorschriften opnemen in het belang van de monumentenzorg. Zo kan bijvoorbeeld het bevoegd gezag bepalen dat de vergunninghouder bij sloop van een rijksmonument afkomend materiaal dat van belang is uit het oogpunt van monumentenzorg, beschikbaar stelt voor hergebruik elders. Ook kan het dat de vergunninghouder werkzaamheden op een bepaalde wijze uitvoert met respect voor de monumentale waarden.

Artikel 13.8 van het Bal biedt de mogelijkheid voor de gemeente om in het omgevingsplan maatwerkregels te stellen ter invulling van de specifieke zorgplicht. De zorgplicht (artikel 13.7 Bal) houdt in dat 'degene die een rijksmonumentenactiviteit of een andere activiteit die een rijksmonument of een voorbeschermd rijksmonument betreft, verricht en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit kan leiden tot het beschadigen of vernielen van een rijksmonument of een voorbeschermd rijksmonument, is verplicht alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om deze beschadiging of vernieling te voorkomen'. De maatwerkregels kunnen de algemene rijksregels niet wijzigen. Deze maatwerkregels kunnen bijvoorbeeld een meldingsplicht inhouden om vergunningvrije inpandige wijzigingen aan een (voorbeschermd) rijksmonument tevoren te melden bij de gemeente.
Voor de wettelijke bescherming van rijksmonumenten is het niet nodig om ze op te nemen in het omgevingsplan. Echter voor de inzichtelijkheid van het erfgoed en de regelgeving daarvoor is het praktisch om in het omgevingsplan een functieaanduiding toe te kennen aan rijksmonumenten.

Activiteiten in de omgeving van een monument kunnen effect hebben op de cultuurhistorische waarde van het monument. Onder de Omgevingswet krijgt de omgeving van alle beschermde monumenten extra bescherming door een instructieregel van het Rijk in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het gaat om ingrepen in de omgeving die het monument ontsieren of beschadigen, en dus niet over ingrepen aan het monument of monumentale ensemble zelf.

13.2.5 Stads- en dorpsgezichten

De Omgevingswet geeft in bijlage 1.1 een definitie van stads- en dorpsgezichten: “groepen van onroerende zaken, van algemeen belang vanwege hun schoonheid, onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang, wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde en in welke groepen zich een of meer monumenten bevinden”. De aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht vindt plaats op grond van de erfgoedverordening.

De gemeente kan in het omgevingsplan daarvoor in aanmerking komende stads- en dorpsgezichten beschermen. Dit doet de gemeente vanwege hun schoonheid, de onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang van de samenstellende onroerende zaken of hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde. Op vergelijkbare wijze kan de gemeente in het omgevingsplan ook (delen van) cultuurlandschappen beschermen.
De gemeente moet de aantasting van het karakter van beschermde stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen voorkomen. Het kan hier bijvoorbeeld ook gaan om aantasting van de groenaanleg en (water)structuren die onderdeel uitmaken van de te beschermen karakteristieken van het beschermd gezicht.

Het Rijk heeft ook beschermde stads- en dorpsgezichten aangewezen. Dit gebeurt na inwerkingtreding van de Omgevingswet met een instructiebesluit op grond van artikel 2.34 van de Omgevingswet. Alle beschermde gezichten van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet worden op grond van het

overgangsrecht geacht op basis van een instructiebesluit te zijn aangewezen.
Op grond van de Omgevingsverordening NH2022 kan de provincie 'provinciaal beschermde structuur' aanwijzen, dit zijn stads- en dorpsgezichten waarvan bescherming van de cultuurhistorisch waarden nodig zijn. Door regels in de omgevingsverordening werken deze door naar het omgevingsplan. Zie verder onder het kopje Omgevingsverordening NH2022.

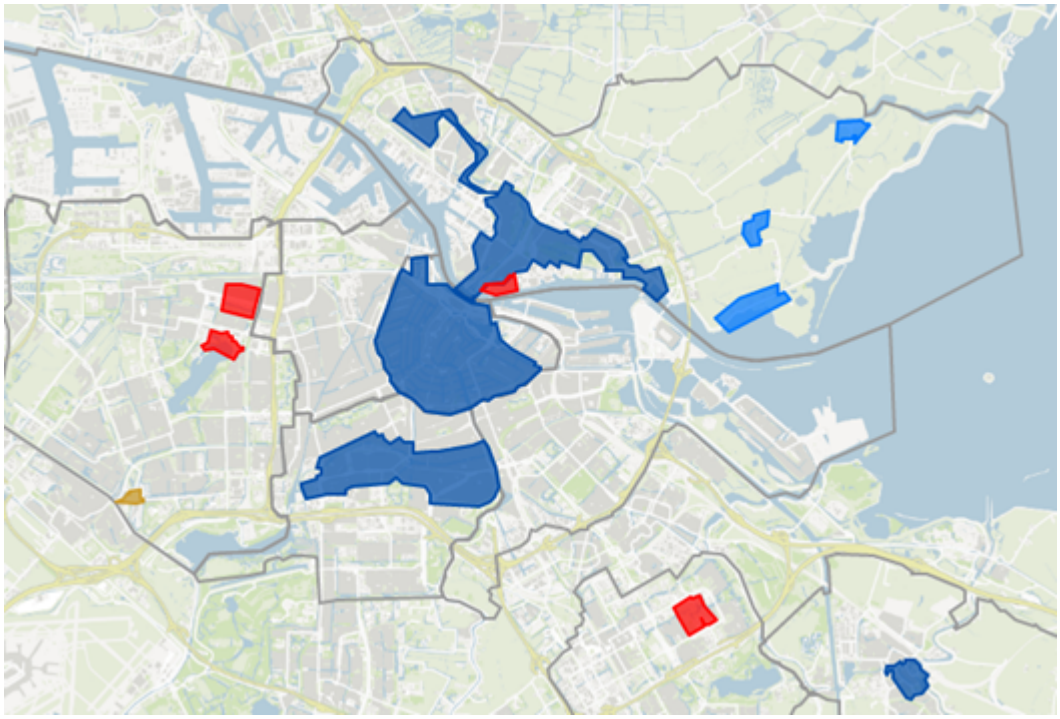
Met de aanwijzing tot beschermd stads- of dorpsgezicht wordt beoogd om de historische structuur en ruimtelijke karakteristieken van een gebied te behouden, maar vooral ook te versterken en te benutten bij ontwikkelingen. Uitgangspunt bij een beschermd stads- of dorpsgezicht is de bescherming van een gebied, het gaat dus niet om de bescherming van afzonderlijke gebouwen of objecten. Hiervoor bestaat de aparte status van bescherming als monument. De cultuurhistorische waarde van het beschermd stads- of dorpsgezicht wordt beschermd door bij veranderingen rekening te houden met het bijzondere karakter.

In het omgevingsplan is ter bescherming van de stads- en dorpsgezichten een vergunningplicht, met de daarbij behorende beoordelingsregels en aanvraagvereisten, opgenomen voor het verrichten van aanleg- en sloopactiviteiten. De regels gelden zowel voor de rijksbeschermde als gemeentelijk beschermde gezichten. Het overgangsrecht met betrekking tot rijksbeschermde stads- en dorpsgezichten is opgenomen. Evenals de beoordelingsregel met betrekking tot bouwen ter plaatse van de aanduiding 'beschermingszone stads- of dorpsgezicht' en de beperking van vergunningvrij bouwen.

Amsterdam heeft vier rijksbeschermde stadsgezichten: het historisch centrum van Weesp, aangewezen op 21 juni 1982; het centrum van Amsterdam binnen de Singelgracht, aangewezen op 1 februari 1999; Amsterdam-Noord, aangewezen op 3 maart 2014 en Plan Zuid, aangewezen op 4 oktober 2017. Dit zijn de donkerblauwe gebieden op onderstaande kaart. Amsterdam heeft drie rijksbeschermde dorpsgezichten: Durgerdam, Ransdorp en Holysloot die in 1976 zijn aangewezen als rijksbeschermde dorpsgezichten. Dit zijn de lichtblauwe gebieden op onderstaande kaart.

Er zijn geen provinciaal beschermde structuren aangewezen op het grondgebied van Amsterdam.

Amsterdam heeft vier gemeentelijk beschermde stadsgezichten en een gemeentelijk beschermd dorpsgezicht. Het Van Eesterenmuseum (sinds 2008) en de Noordoever van de Sloterplas (op 18 oktober 2017) in Amsterdam Nieuw-West, het IJplein in Amsterdam-Noord (op 17 december 2020) en het Bijlmermuseum in Amsterdam Zuidoost (sinds 29 mei 2019) zijn aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht en het dorp Sloten is op 18 oktober 2017 aangewezen als gemeentelijk beschermd dorpsgezicht. Dit zijn de rode gebieden op onderstaande kaart.



Rijksbeschermde en gemeentelijke stads- en dorpsgezichten

13.2.6 Waardering van gebouwen en andere bouwwerken

Architectuur- en bouwhistorische waardenkaart

Van de architectuur- en bouwhistorische waarden is een deel vaak verborgen. Die verborgen waarden blijken vaak ouder te zijn dan de voorgevel van een gebouw doet vermoeden. De architectuur- en bouwhistorische waardenkaart laat zien waar de historische waarden zijn te verwachten of aanwezig zijn. De kaart is als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan opgenomen met als doel deze in een zo vroeg mogelijk stadium te kunnen gebruiken bij de ontwikkeling van bouwplannen. Hierdoor kunnen resultaten van architectuur- en bouwhistorisch onderzoek worden verwerkt in de planvorming en kunnen de cultuurhistorische waarden beter worden beschermd.

Het is verstandig de (eventueel onbekende) waarden vooraf inzichtelijk te maken ten behoeve van een soepele planbeoordeling, zodat het planproces niet onnodig vertraagd wordt.

De kaart maakt onderscheid tussen panden met:

- vastgestelde architectuur- en bouwhistorische waarden
- vermoedelijke architectuur- en bouwhistorische waarden
- vooralsnog indifferente architectuur- en bouwhistorische waarden.

De architectuur- en bouwhistorische waardenkaart kan eerder worden gezien als een beleidskaart dan als een onderzoekskaart. De waardestelling is gebaseerd op de documentatie en de panddossiers van Monumenten en Archeologie, op de uitkomsten van de stedenbouwkundige analyse en op een visuele inspectie, waarbij de voorgevel niet doorslaggevend was.

Er wordt een onderscheid gemaakt in de hardheid van de bouwhistorische waarden. Zo zijn harde, vastgestelde bouwhistorische waarden aangegeven, maar ook vermoedelijke waarden. Een deel van de

bebouwing heeft op grond van de stedenbouwkundige analyse cultuurhistorische waarde. Deze waarden zijn tot zover nu bekend mee genomen in de toekenningen. Bij twijfel en in het geval van ontoegankelijke binnenterreinen hebben recente luchtfoto's soms een rol gespeeld in de uiteindelijke waardetoekenning. In een aantal gevallen kon waardetoekenning aan binnenterreinbebouwing nog niet plaatsvinden. De architectuur- en bouwhistorische waardenkaart kent geen periodisering of einddatum. De kaart zal na de verwerving van nieuwe cultuurhistorische gegevens en inzichten geactualiseerd moeten worden.

Waarderingskaart welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam'

Niet alleen monumenten of architectonische hoogtepunten zijn van cultuurhistorisch belang, maar ook het weefsel tússen de beschermde monumenten. Om ervoor te zorgen dat ook zorgvuldig wordt omgegaan met waardevolle panden en gebieden die niet wettelijk beschermd zijn, heeft Amsterdam waarderingskaarten opgesteld voor veel gebieden. Zo zijn er waarderingskaarten voor de Binnenstad, de Gordel '20-'40, de 19de-eeuwse Ring en de AUP-gebieden. Hierin worden de buurten in hun samenhang en onderlinge verscheidenheid beschreven en met elkaar vergeleken. De bebouwing is vervolgens op pandniveau gewaardeerd in vier (19de-eeuwse Ring en Gordel '20-'40) respectievelijk drie ordes (Binnenstad en AUP-gebieden), opklimmend van de laagste basisorde respectievelijk orde 3 naar de hoogste orde 1.

De criteria die uit de waardering van de architectuur in deze kaarten zijn afgeleid, vormen de basis voor de welstandsbeoordeling van bouwinitiatieven. Met uitzondering van de Waarderingskaart Beschermd Stadsgezicht Centrum zijn niet alleen de individuele gebouwen gewaardeerd, maar is ook aan de stedenbouwkundige samenhang een waardering gegeven. In deze gebieden speelt deze stedenbouwkundige waardering eveneens een rol bij de beoordeling van plannen.

Naast gebouwen zijn bouwwerken geen gebouw zijnde gewaardeerd, zoals bruggen, sluizen, fonteinen, hekwerken, begraafplaatsen en straatmeubilair.

Waardering in het omgevingsplan

Bij de waardering wordt aangesloten bij de waarderingscategorieën als genoemd in de welstandsnota. In het bestemmingsplan worden de volgende categorieën gehanteerd:

Orde 1
Dit zijn gebouwen die beschermd zijn als monument op grond van de Monumentenwet 1988 of de gemeentelijke Erfgoedverordening.

Orde 2
Dit zijn gebouwen van voor 1970, die op grond van hun hoge architectonische kwaliteit en/of vanwege het feit dat ze zeer bepalend zijn voor het beeld van de straatwand ter plaatse, behoudenswaardig zijn. De architectuur sluit bescherming als monument in de toekomst niet uit. Bij sloop of ingrijpende verbouwing achter de gevel wordt door Bureau Monumenten en Archeologie een bouwhistorische verkenning opgesteld, waarbij wordt aangegeven of het gebouw monumentwaarde heeft. Afhankelijk van de uitkomst van de bouwhistorische verkenning kan het bevoegd gezag de procedure tot aanwijzing tot gemeentelijk monument starten.

De gebouwen die zijn aangemerkt als orde 2 zijn essentiële onderdelen van het stadsbeeld. Sloop van deze gebouwen is ongewenst. Een vergunning hiervoor wordt in beginsel geweigerd. Alleen in uitzonderingsgevallen (bijvoorbeeld bij aantoonbare ernstige bouwvalligheid) kan sloop/herbouw van deze gebouwen aan de orde zijn, waarbij de straatgevels en kap teruggebouwd worden. Daarbij vraagt het stadsdeel aan de aanvrager om een bankgarantie.

Dit zal in de praktijk betekenen dat gevelwanden, met name aan de grachten, hun huidige aanzien (vrijwel) geheel zullen behouden.

Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit als orde 2 zijn aangemerkt.

Orde 3
Dit zijn gebouwen van vóór 1970, die voor wat schaal en detaillering betreft passen in de gevelwand waarvan ze deel uitmaken, maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben. Uitgangspunt is behoud. Bij verbouwing is behoud en herstel van de oorspronkelijke gevelelementen uitgangspunt. Hierbij zijn veranderingen in materiaal, maatvoering en detaillering toegestaan, mits deze de oorspronkelijke karakteristiek van het gebouw niet verstoren.

Binnen de categorie orde 3 panden is sprake van grote kwaliteitsverschillen. Bij sloop of ingrijpende verbouwing achter de gevel wordt door Bureau Monumenten en Archeologie een bouwhistorische verkenning opgesteld, waarbij wordt aangegeven of het gebouw monumentale waarde heeft. Afhankelijk van de uitkomst van de bouwhistorische verkenning kan het bevoegd gezag de procedure tot aanwijzing tot gemeentelijk monument starten. Wanneer het gebouw geen monumentale waarde heeft, wordt bij een sloop/nieuwbouwplan en/of ingrijpende verbouwing en/of ophoging voor een orde 3 pand vervolgens door het stadsdeel een kwaliteitstoets uitgevoerd. Op basis van deze kwaliteitstoets wordt bepaald of sprake is van panden met cultuurhistorische, bouwhistorische, architectuurhistorische en/of stedenbouwkundige waarden. Wanneer dat het geval is, is behoud uitgangspunt. Het kwaliteitsniveau van deze genoemde waarden bepaalt of sprake kan zijn van sloop/nieuwbouw en/of ingrijpende verbouwing en/of ophoging.

Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit als orde 3 zijn aangemerkt.

Basisorde
Dit zijn voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit, of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren. Voor de aanpak van voorgevels en gevels grenzend aan openbaar gebied geldt dat de oorspronkelijke karakteristiek het uitgangspunt vormt. Afwijking van de oorspronkelijke gevelelementen in vorm, maat, materiaal, detaillering, verhouding en kleur zijn denkbaar, als deze niet leiden tot een visuele verstoring van de architectuureenheid als geheel en van het straat- en/of gevelbeeld.

Nieuwbouw

Bebouwing van na 1970 is niet gewaardeerd. Het uitspreken van een afgewogen oordeel over deze bebouwing is vanwege de jonge leeftijd ervan vaak buitengewoon lastig; de benodigde historische afstand, en dus het overzicht dat nodig is voor een kwalitatief oordeel, ontbreekt. Voor deze bouwwerken zijn in het kader van de waarderingskaart geen bijzondere regels opgenomen.

Te vervangen gebouwen en te bebouwen gaten
Dit zijn gebouwen die in architectonische zin op geen enkele wijze bijdragen aan het stadsbeeld en niet passen in de gevelwand waarin ze staan. Vaak gaat het om gebouwen waarvan grote delen zijn verdwenen (zoals onderstukken). Wanneer onbebouwde open plekken de continuïteit van de gevelwand op storende wijze onderbreken, dienen deze te worden bebouwd.

Ensembles en seriebouw

Al sinds de zeventiende eeuw worden in Amsterdam meerdere panden in één bouwstroom neergezet.

Als in de vormgeving van de verschillende panden de suggestie wordt gewekt dat het om een groter gebouw gaat, bijvoorbeeld door een symmetrie die over verschillende gevels loopt, noemen we dat een ensemble. Een aantal panden naast elkaar die in dezelfde architectuur zijn uitgevoerd, noemen we seriebouw.

In geval van verbouwing van ensembles en seriebouw gelden dezelfde uitgangspunten. Daarom is op de verbeelding geen onderscheid gemaakt tussen ensembles en seriebouw en zijn ze aangegeven met dezelfde bouwaanduiding 'Specifieke bouwaanduiding-ensembles'. Voor ensembles én seriebouw geldt dat de samenhang tussen de verschillende panden niet mag worden verstoord. Daarom moet een bouwkundige ingreep worden afgestemd met de overige panden.

13.3 Besluitgebied

13.3.1 Beschermd stadsgezicht

De projectlocatie ligt niet in een beschermd stadsgezicht.

13.3.2 Monumenten

Binnen Science Park Amsterdam zijn geen wettelijk beschermde (archeologische) monumenten aangewezen. Wel bevindt zich op het Science Park het gemeentelijke monument De Anna-hoeve:
De Watergraafsmeer is in 1629 drooggelegd en werd eind zeventiende, begin achttiende eeuw een aantrekkelijke woonplek voor rentenierende Amsterdammers, die er hofsteden lieten bouwen. Het gemeentelijke monument de Anna-hoeve herinnert daar nog aan. Deze voormalige boerderij is in einde van de negentiende eeuw op de plek van één van de oorspronkelijke hofsteden gebouwd. Anna Hoeve en haar landschappelijke setting worden als een belangrijke historische schakel in de Watergraafsmeer gezien. Met ruime profielen, de groene zoom en het integreren van boerderij en erf in de centrale ruimte blijft de landschappelijke karakteristiek van de polder Watergraafsmeer een belangrijk element in het gebied.
De monumentale bescherming richt zich op de Anna-hoeve zelf. De voorgenomen ontwikkeling op kavel 12A heeft hier geen invloed op.

13.3.3 Archeologie

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in 2020 in opdracht van het projectmanagementbureau een Archeologische quickscan uitgevoerd voor bouwveld 12 (kavel 12A t/m D). Op kavel 12A en 12B zijn sporen van landgebruik gevonden. Kavel 12A en 12B hebben een lage verwachtingswaarde. Deze kavels kennen een vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen.

De volledige quickscan is opgenomen als Bijlage 7.

Voor het plangebied/ kavel 12A geldt wel de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat wanneer er 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.

Hoofdstuk 14 Hoogbouw (effecten)

14.1 Wet- en regelgeving en beleid

14.1.1 Nota Hoogbouw in Amsterdam

In juni 2011 is het beleid voor hoogbouw uitgewerkt in de nota 'Hoogbouw in Amsterdam'(de Hoogbouwvisie) als aanvullend toetsingskader van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'(de Structuurvisie). De Structuurvisie is inmiddels vervangen door de Omgevingsvisie Amsterdam 2050(de Omgevingsvisie), welke op 8 juli 2021 is vastgesteld. In de Omgevingsvisie is er een actualisatie van de Hoogbouwvisie Amsterdam aangekondigd. Er zijn een aantal redenen waarom de vigerende hoogbouwvisie moet worden geactualiseerd. Hoogbouwontwikkeling heeft de afgelopen jaren een vlucht genomen en ook in de toekomst zal er vraag naar hoogbouw blijven. Ook is gebleken dat meer specifieke richtlijnen de planvorming met betrekking tot hoogbouw kunnen vergemakkelijken. Ondanks deze redenen voor een gewijzigd hoogbouwbeleid, blijken de principes uit de visie uit 2011 nog steeds grotendeels van kracht.

Vooralsnog geldt de Hoogbouwvisie. Het belangrijkste doel van deze visie is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de visie wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt. Er 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. Onder middelhoogbouw wordt verstaan gebouwen van 22,5 meter tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

Het uitvoeren van een hoogbouweffectrapportage (HER) wordt te allen tijde aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. De HER is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties moeten de effecten van hoogbouw nader beoordeeld worden. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij:

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

14.1.2 Hoogtebeperkingen Luchthavenindelingsbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (Wlv). Met het LIB wordt met kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het gebruik van gronden en de (hoogte van) bebouwing, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn onder meer met het oog op de veiligheid van het vliegverkeer van een naar de luchthaven.

De genoemde beperkingen in verband met vliegveiligheid betreffen:

a. de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het vliegverkeer (veiligheid en radar);
b. bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het vliegverkeer.

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

14.1.3 Verstoring militaire radarstations

Artikel 5.155 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt daartoe dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren, het omgevingsplan niet toelaat dat:

a. binnen een straal van 15 km vanaf de radar bouwwerken worden gebouwd die de maximale hoogte van bouwwerken, bedoeld in de tabel in bijlage XIV, onder E, overschrijden; en
b. binnen een straal van 15 tot 75 km vanaf de radar windturbines worden gebouwd met een tiphoogte die de maximale hoogte van windturbines, bedoeld in de tabel in bijlage XIV, onder E, overschrijdt.

In Nederland zijn acht essentiële militaire radarstations in gebruik, waarmee een radarbeeld van het Nederlandse luchtruim wordt opgebouwd voor de beveiliging van het nationale luchtruim en de veilige afhandeling van het militaire en het burgerluchtverkeer. Sommige radarstations bevinden zich op het terrein van een militaire luchthaven, andere radarstations liggen daarbuiten. Het merendeel van deze radarstations is opgenomen in een netwerk. Dit netwerk wordt door zowel de militaire- als de burgerluchtverkeersleidingsinstanties gebruikt. Hoge bouwwerken in gebieden rond een radarstation kunnen leiden tot verstoring van het radarbeeld dat de gezamenlijke radarstations opbouwen. Of dat het geval is, en in welke mate, is afhankelijk van de hoogte, breedte, opstelling, opbouw en het materiaal van een bouwwerk. Om er zeker van te zijn dat de radars een goed beeld van het luchtruim houden, dient voordat een omgevingsplan hoge bouwwerken in een gebied rondom een radar toelaat, zeker te zijn gesteld dat die bouwwerken geen onaanvaardbare gevolgen voor het radarbeeld hebben.

Windturbines kunnen, door hun omvang en overwegend stalen en bewegende onderdelen, een ernstige verstoring van het radarbeeld veroorzaken. Daarom gelden voor windturbines grotere afstanden tot een radar dan voor overige bouwwerken. Gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren, zijn de locaties binnen een straal van 75 km rondom de radarstations, genoemd in bijlage XIV, onder E, waarvan de geometrische begrenzing in de Omgevingsregeling (artikel 2.41, vijfde en zesde lid) is vastgelegd. Op grond van artikel 5.161a, vijfde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de artikelen 5.150, vijfde lid, en 5.155 van dat besluit van overeenkomstige toepassing op de locatie rondom radarstations, genoemd in bijlage XIV, onder F. Een groot deel van Amsterdam ligt binnen de begrenzingzones waarbinnen bouwwerken een radarbeeld zouden kunnen verstoren:

Wanneer in de betreffende gebieden met een wijziging van het omgevingsplan wordt voorzien in nieuwe bouwwerken, dan dient aan de instructieregels uitvoering te worden gegeven. In bijlage XIV, onder E, van het Besluit kwaliteit leefomgeving is vastgelegd welke maximale hoogtes voor bouwwerken in het algemeen en voor windturbines gelden. Nieuwe bouwwerken en nieuwe windturbines die de gestelde hoogtes niet overschrijden, hebben naar verwachting geen onaanvaardbare gevolgen voor het radarbeeld en kunnen in een omgevingsplan gewoon worden toegelaten. Bij een wijziging van het omgevingsplan

waarmee nieuwe bouwmogelijkheden worden opgenomen wordt aan de instructieregels uitvoering gegeven. De instructieregel is niet van toepassing op ontwikkelingen die op het moment van inwerkingtreden van deze bepaling al zijn toegestaan op grond van een omgevingsplan of op grond van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (zie artikel 5.149 Besluit kwaliteit leefomgeving).

De instructieregel houdt dus in dat een omgevingsplan binnen de genoemde gebieden geen nieuwe bouwwerken en windturbines boven een bepaalde hoogte mag toelaten. Het derde lid van artikel 5.155 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat daarop een uitzondering. In het omgevingsplan kan worden bepaald dat het verboden is zonder omgevingsvergunning bouwwerken of windturbines te bouwen die hoger zijn dan de op grond van bijlage XIV, onder E, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bedoelde maximale hoogte, als regels worden gesteld die ertoe strekken dat de omgevingsvergunning alleen wordt verleend als die bouwwerken respectievelijk windturbines geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor het radarbeeld. Op basis van artikel 4.28 Omgevingsbesluit is de Minister van Defensie adviseur over een aanvraag omgevingsvergunning.

14.1.4 Verstoring communicatie-, navigatie- en radarapparatuur voor de burgerluchtvaart

In artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn instructieregels opgenomen om te voorkomen dat bouwwerken communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige luchthavens van nationale en regionale betekenis verstoren. De beperkingen zijn aanvullend op de beperkingen die gelden op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol of (andere) luchthavenbesluiten. Binnen Nederland staat op een aantal locaties communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige luchthavens van nationale en regionale betekenis. Deze apparatuur is nodig voor een veilige afwikkeling van het luchtverkeer. Deze civiele apparatuur moet worden onderscheiden van de militaire radarstations, waarvoor artikel 5.155 een regeling biedt. De civiele en militaire luchtverkeersleidingsdiensten werken intensief samen om een veilige verkeersafwikkeling te garanderen. Hoge bouwwerken, waaronder windturbines, in gebieden rond deze apparatuur kunnen leiden tot verstoring van de werking daarvan. Voordat een omgevingsplan hoge bouwwerken in die gebieden toelaat, moet zeker zijn gesteld dat die bouwwerken geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor die apparatuur. Voor radarverstoringsgebieden bevatte het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening al een gelijksoortige regeling. Artikel 5.161a, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat gebieden waar bouwwerken communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige burgerluchthavens van nationale en regionale betekenis kunnen verstoren, de locaties zijn, genoemd in bijlage XVa, waarvan de geometrische begrenzing in de Omgevingsregeling is vastgelegd. Artikel 2.31, eerste lid, Omgevingsregeling legt de geometrische begrenzing vast van gebieden waar bouwwerken communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige burgerluchthavens van nationale en regionale betekeniskunnen verstoren, als bedoeld in artikel 5.161a, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Artikel 5.161a, tweede en derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevatten de daadwerkelijke instructieregels met betrekking tot toelaatbare bouwhoogtes.

Het tweede lid van artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op een gebied als bedoeld in het eerste lid, het omgevingsplan geen bouwwerken toelaat die de maximaal toelaatbare hoogte voor bouwwerken, bedoeld in bijlage XVa, overschrijden. In artikel 2.31, tweede lid, van de Omgevingsregeling is het gebied vastgelegd waar een maximaal toelaatbare hoogte voor bouwwerken geldt.

De maximaal toelaatbare hoogtes zelf zijn vastgelegd in bijlage XVa bij het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Het derde lid van artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op een gebied als bedoeld in het eerste lid, het omgevingsplan geen windturbines toelaat met een tiphoogte die de maximaal toelaatbare hoogtevoor bouwwerken en windturbines, bedoeld in bijlage XVa, overschrijdt. In artikel 2.31, derde lid, van de Omgevingsregeling is het gebied vastgelegd waar een maximaal toelaatbare tiphoogte voor windturbines geldt.

Bij een wijziging van het omgevingsplan die voorziet in bouwwerken binnen de aangegeven gebieden, zal uitvoering worden gegeven aan de instructieregels. De instructieregels zijn niet van toepassing op ontwikkelingen die op het moment van inwerkingtreden van deze bepaling al zijn toegestaan op grond van een omgevingsplan of op grond van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (zie artikel 5.149 Besluit kwaliteit leefomgeving).

De instructieregel houdt dus in dat een omgevingsplan binnen de genoemde gebieden geen nieuwe bouwwerken en windturbines boven een bepaalde hoogte mag toelaten. Het vierde lid van artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat daarop een uitzondering. In het omgevingsplan kan worden bepaald dat het verboden is zonder omgevingsvergunning bouwwerken of windturbines te bouwen die hoger zijn dan de op grond van bijlage XVa van het Besluit kwaliteit leefomgeving bedoelde maximale hoogte, als regels worden gesteld die ertoe strekken dat de omgevingsvergunning alleen wordt verleend als die bouwwerken respectievelijk windturbines geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor het radarbeeld. Op basis van artikel 4.28 Omgevingsbesluit is de Minister van Defensie adviseur over een aanvraag omgevingsvergunning.

14.1.5 Windhinder

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in art. 2.1 Ow. Windhinder is een aspect van de fysieke leefomgeving. Hierdoor is het een onderdeel van de taak van de gemeente voor het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Ow) in het omgevingsplan. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling nodig.

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam kunnen maken. Op grond van onderzoek kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder zal optreden en zo ja, welke maatregelen kunnen worden getroffen om windhinder te voorkomen of te beperken. Ter voorkoming van windhinder kunnen maatregelen worden getroffen in de openbare ruimte of aan het gebouw zelf.

Voor gebouwen van 30 meter en hoger geldt dat een windhinderonderzoek conform NEN 8100 verplicht is. Middels dit onderzoek kan worden aangetoond of er sprake is van windhinder of niet.

In het onderzoek dient de bestaande bebouwing uit de directe omgeving te worden betrokken en tevens de toekomstig te realiseren bebouwing in de directe omgeving waarvoor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken is aangevraagd of verleend.

Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om een maatwerkvoorschrift te stellen dat ook de toekomstige bebouwing wordt meegenomen in het onderzoek waarvoor nog geen aanvraag omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken is aangevraagd, maar wel op korte termijn is te verwachten.

Indien het bevoegd gezag een redelijk vermoeden heeft dat de voorgenomen bebouwing zal leiden tot onaanvaardbare windhinder of windgevaar dan zal dit aan de aanvrager worden medegedeeld. De

aanvrager wordt binnen redelijke termijn in de gelegenheid gesteld om een onderzoek te overleggen waaruit blijkt in welke mate windhinder of windgevaar als gevolg van de bebouwing zal optreden. Voor het onderzoek gelden dezelfde uitgangspunten als voor gebouwen van 30 meter en hoger.

Het redelijk vermoeden tot onaanvaardbare windhinder of windgevaar is gebaseerd op:

a. de kenmerken en omstandigheden van het concrete geval, in het bijzonder de omvang van de voorgenomen bebouwing en de omgeving ter plaatse; en
b. eerdere windhinderonderzoeken op of in de nabijheid van de locatie waarop de aanvraag betrekking heeft, of de feitelijk bekende windhindersituatie ter plaatse.

Indien noodzakelijk kunnen er voorschriften verbonden worden aan de omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken die nodig zijn met het oog op het voorkomen van onaanvaardbare windhinder of windgevaar. Deze voorschriften kunnen betrekking hebben op:

a. het nemen van windhinder beperkende maatregel in, op, aan of bij de bebouwing; en
b. de vormgeving van bovengrondse bebouwing.

14.1.6 Bezonning

In het kader van hoogbouw speelt bezonning een rol. 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, als richtlijn, 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. TNO kent een lichte en strenge norm. De lichte 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). De strenge TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 21 januari tot 22 november (gedurende 10 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn.

14.2 Besluitgebied

14.2.1 Hoogbouw Effect Rapportage (HER)

Voorliggende wijziging van het omgevingsplan maakt een bouwhoogte van maximaal 72 meter mogelijk. Deze hoogte is gelijk aan de hoogte die op basis van het bestemmingsplan Science Park Amsterdam is toegestaan.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Science Park Amsterdam is in 2012 een Hoogbouw Effectrapportage (HER) opgesteld, zie bijlage 12 bij het bestemmingsplan Science Park Amsterdam. Destijds is met de HER aangetoond dat de voorgenomen hoogbouw binnen de ambities in het gebied past. Omdat er geen wijzigingen in de toegestane bouwhoogte optreden is er voor gekozen niet opnieuw een HER op te stellen.

Wel zijn windhinder- en bezonningseffecten inzichtelijk gemaakt. Zie hiervoor de paragrafen 14.2.3 en 14.2.4.

14.2.2 Hoogtebeperkingen Schiphol

Hoewel het plangebied binnen het beperkingengebied van het LIB ligt, gelden er geen (hoogte)beperkingen. Ook is er geen sprake van doorsnijding van radarvlakken.

Zie ook Bijlage 8 Plan-/ Objectanalyse i.v.m. Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB).

14.2.3 Windhinder

Om inzicht te krijgen in eventuele windhinder en windgevaar heeft Actiflow, in opdracht van de gemeente Amsterdam, windonderzoek uitgevoerd. Deze paragraaf geeft een samenvatting van het onderzoek. Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 9.

In het onderzoek zijn 3 ontwerp varianten beschouwd:



(a) Toekomstige situatie variant 1
(b) Toekomstige situatie variant 2
(c) Toekomstige situatie variant 3

Normstelling

De normstelling betreffende het windklimaat in de openbare ruimte vindt haar oorsprong in NEN 8100:2006. In deze norm wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. De definitie van windhinder is het ondervinden van hinder door wind. In de norm wordt verondersteld dat dit bij een gemiddeld persoon zal optreden wanneer de lokale uurgemiddelde windsnelheid meer dan 5 m/s bedraagt. Aan de hand van de activiteit die op een bepaalde locatie wordt uitgevoerd kan deze periode van hinder beoordeeld worden. Zo zal in een gebied waar voetgangers enkel doorheen lopen een relatief lange periode van hinder geaccepteerd kunnen worden. Daarentegen zal het windklimaat in bijvoorbeeld een winkelstraat, bushalte of speeltuin pas acceptabel zijn wanneer de tijdsduur van windhinder beperkt is.

Aangenomen wordt dat windgevaar optreedt wanneer de uurgemiddelde lokale windsnelheid meer dan 15 m/s bedraagt. Windgevaar is het optreden van een zeer hoge windsnelheid, waardoor problemen optreden bij het lopen, zoals evenwichtsverlies. Ook hier kan een klein risico op windgevaar geaccepteerd worden bij minder kritische activiteiten, echter een groot risico op windgevaar is in alle voetgangersgebieden onacceptabel.

NEN 8100:2006 geeft de indeling voor windhinder in kwaliteitsklassen. Zowel windhinder als windgevaar worden hierbij op hoofdhoogte van een staande persoon, te weten 1,75 m boven het grondoppervlak, beoordeeld. De indeling in windhinderklassen is weergegeven in onderstaande tabel. Aan de hand van de kans op overschrijdingsduur van de grenswaarde voor windhinder wordt bepaald in welke klasse een locatie valt. Afhankelijk van het gebruiksdoel van of activiteit op een specifieke locatie wordt een bepaalde klasse vervolgens beoordeeld als goed, matig of slecht:

- “Goed” betekent dat mensen zich comfortabel voelen en dat de wind nauwelijks voelbaar is.
- “Matig” betekent dat mensen de wind regelmatig zullen opmerken, maar niet vaak genoeg om

storend te zijn voor de voorziene activiteit.
- “Slecht” betekent dat de wind vaak voelbaar is en hinderlijk is voor de voorziene activiteit. “Slecht” betekent niet dat de situatie onveilig is.

Overschrijdingskans (Lokaal windsnelheid > 5 m/s) (% van het aantal uren per jaar)		Beoordeling per activiteit		
		Doorlopen	Slenteren	Langdurig zitten[a]
< 2,5 % (< 219 uren)	A	Goed	Goed	Goed
2,5 - 5 % (219-438 uren)	B	Goed	Goed	Matig
> 5 - 10 % (> 438-876 uren)	C	Goed	Matig	Slecht
> 10 - 20 % (> 876-1752 uren)	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20 % (1752 uren)	E	Slecht	Slecht	Slecht

Classificatie en beoordeling van het lokale windklimaat voor windhinder

De volgende tabel toont de indeling en beoordeling van de kans op windgevaar. Bij de beoordeling wordt niet direct onderscheidt gemaakt in activiteiten, echter wordt in NEN 8100:2006 opgemerkt dat voor activiteitenklassen ‘Slenteren’ en ‘Langdurig zitten’ zelfs een beperkt risico al onacceptabel is. Dit betekent dat voor deze activiteitenklassen geldt dat enkel p = 0,05 acceptabel is. Een gevaarlijk windklimaat moet in elk voetgangersgebied worden vermeden.

Overschrijdingskans (Lokaal windsnelheid > 15 m/s) (% van het aantal uren per jaar)	Beoordeling
< 0,05 % (< 4,5 uren)	Geen risico
0,05 - 0,30 % (4,5-26 uren)	Beperkt risico
> 0,30 % (> 26 uren)	Gevaarlijk

Classificatie en beoordeling van het lokale windklimaat voor windgevaar

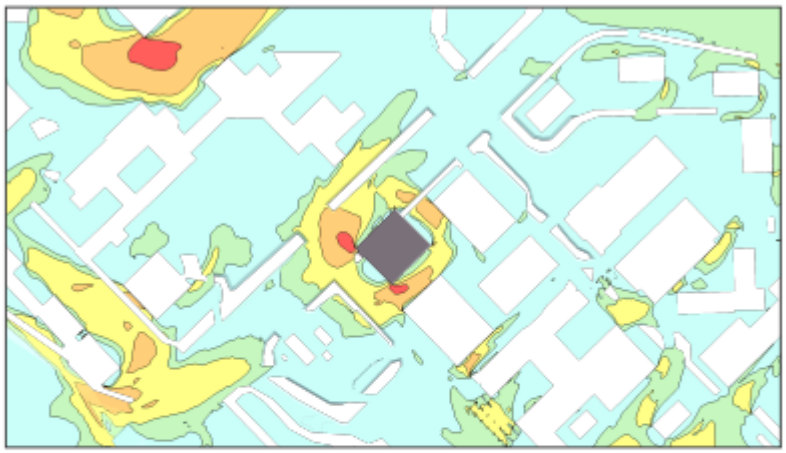
Als richtwaarden voor de gewenste windhinderklassen per activiteit wordt onderstaande tabel aangehouden.

		Goed	Matig	Slecht
	*Langdurig zitten* en voetgangersactiviteiten ter plaatse van gebouwentrees, etc.	A	B	C, D en E
	*Slenteren* en op locaties die gezien kunnen worden als verblijfsgebied voor voetgangers	A en B	C	D en E
	*Doorlopen* op locaties met voor voetgangers louter een verkeersfunctie en geen verblijfsfunctie	A, B en C	D	E
Windgevaar dient bij voorkeur voorkomen te worden. Een beperkt risico kan lokaal geaccepteerd worden				

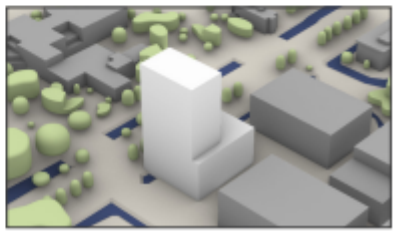
Richtwaarden van de windhinderklassen per activiteit

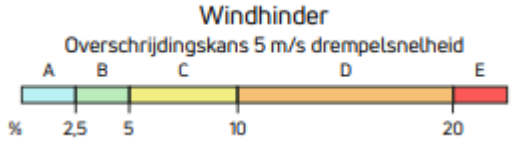
Resultaten

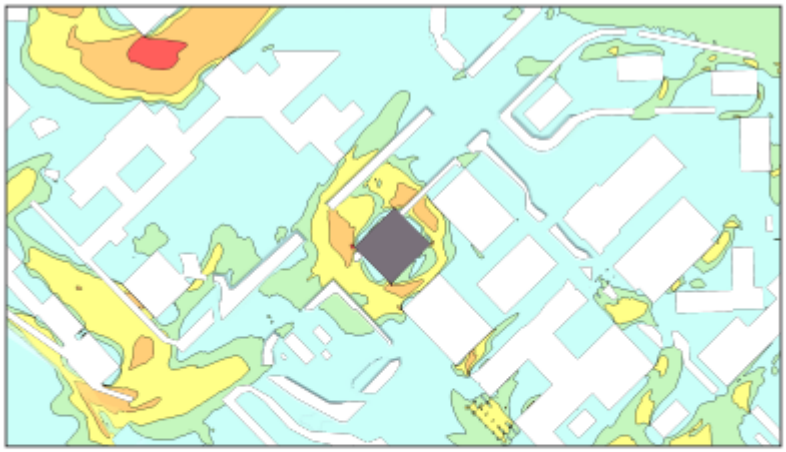
Uit het onderzoek blijkt dat, als gevolg van de realisatie van de nieuwbouw, een windrijk klimaat zal optreden rondom de projectkavel. De optredende condities rondom de nieuwbouw worden gekenmerkt door windhinderklassen A t/m D (matig geschikt voor de activiteit doorlopen), zie ook onderstaande afbeeldingen.



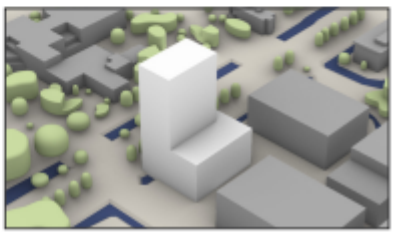
(a)
Toekomstige situatie variant 1

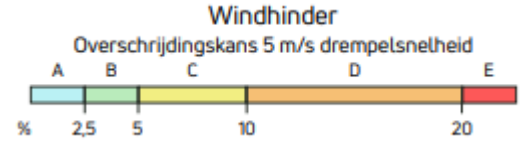


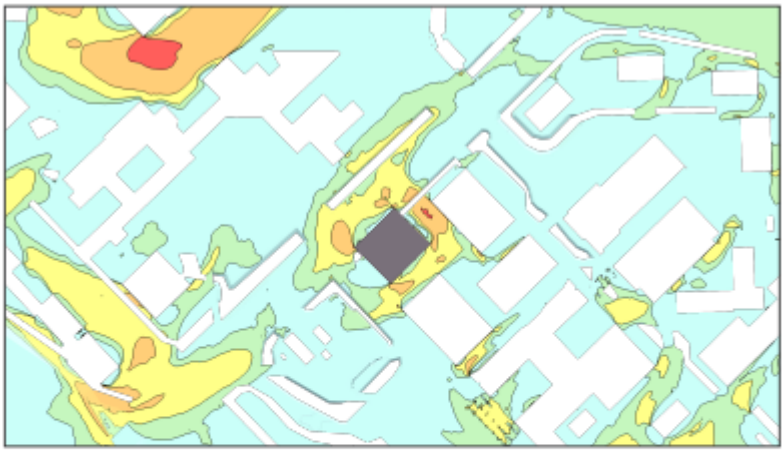




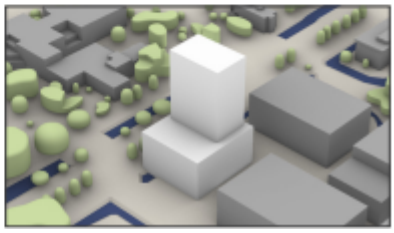
(b)
Toekomstige situatie variant 2

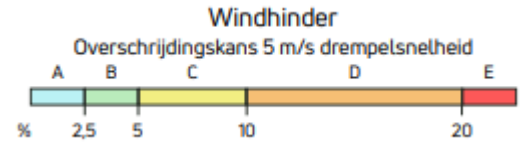




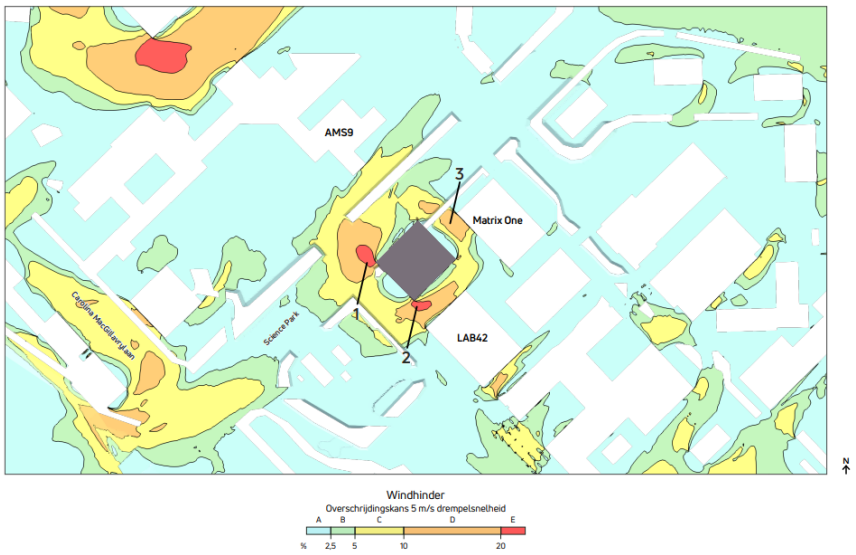


(c)
Toekomstige situatie variant 3

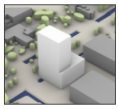


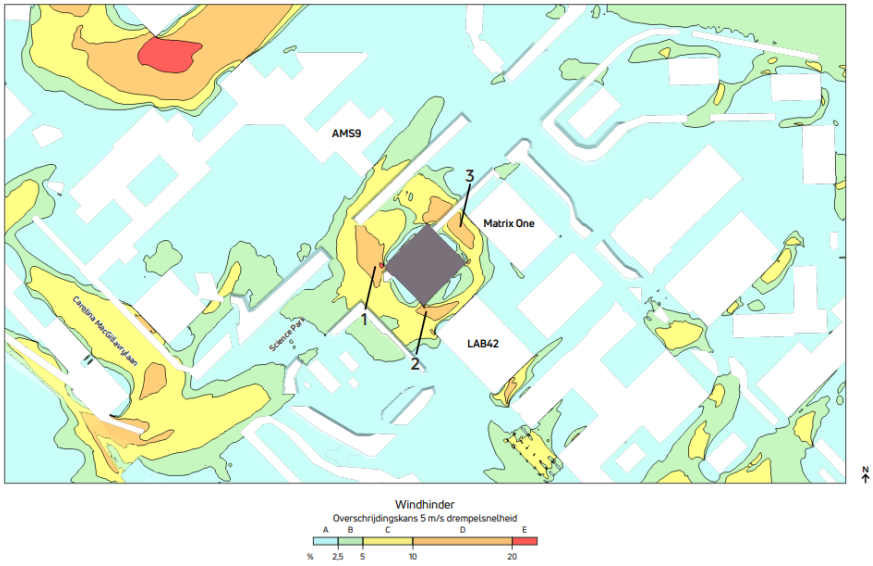


In alle varianten treden op maximaal twee posities naast de nieuwbouw condities op die worden geclassificeerd in de meeste windrijke windhinderklasse E. De exacte positie en omvang van deze zones is afhankelijk van de ontwerpconfiguratie.
Aan de westelijke hoek van de nieuwbouw (locatie 1) zal bij alle varianten windhinderklasse E optreden. De omvang van de zone met deze meest windrijke condities is aanzienlijk groter voor variant 1 dan voor de overige varianten 2 en 3. In variant 1 is het hoogbouwvolume gepositioneerd aan de zuidwestgevel en heeft deze een (ongunstige) oriëntatie dwars op de dominante windrichtingen. Dit zorgt tevens voor het optreden van windhinderklasse E bij de zuidelijke hoek van de nieuwbouw (locatie 2). De omvang van deze zone is in variant 2 eveneens aanzienlijk kleiner en in variant 3 is deze afwezig. Op het parkeerterrein tussen de nieuwbouw en Matrix One treedt windhinderklasse E daarentegen alleen bij variant 3 op (locatie 3). Bij de andere ontwerpvarianten wordt ten hoogste windhinderklasse D verwacht op dezelfde positie.

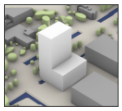


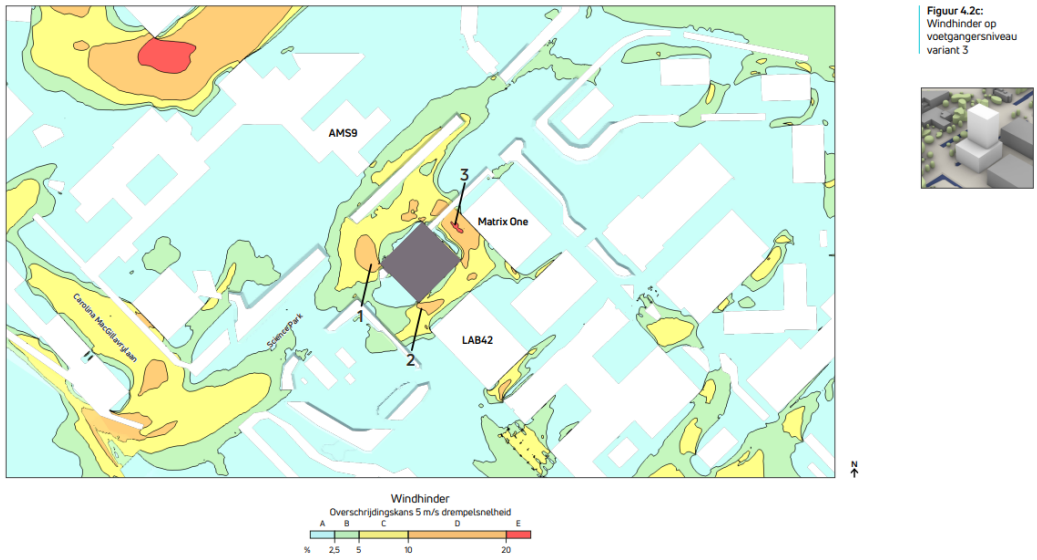
Figuur 4.2a:
Windhinder op voetgangersniveau variant 1





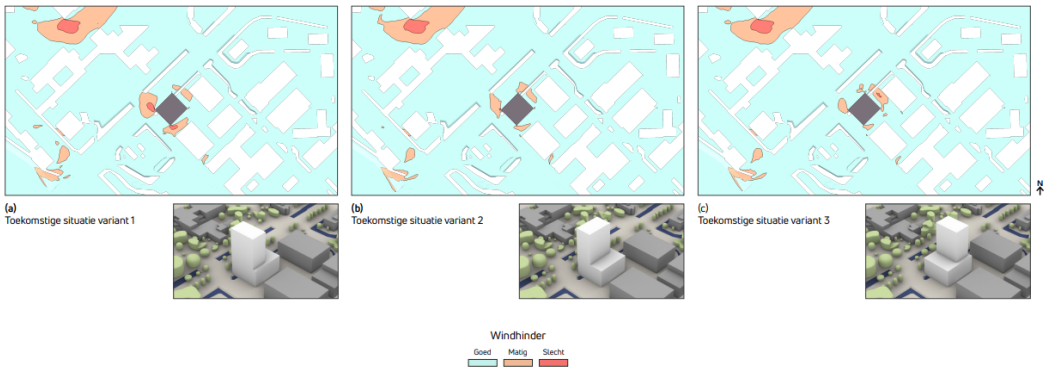
Figuur 4.2b:
Windhinder op voetgangersniveau variant 2



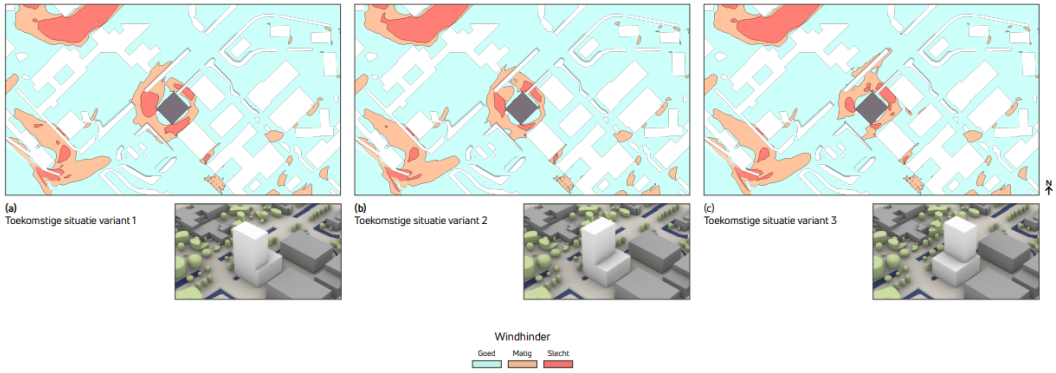


Figuur 4.2c:
Windhinder op voetgangersniveau variant 3

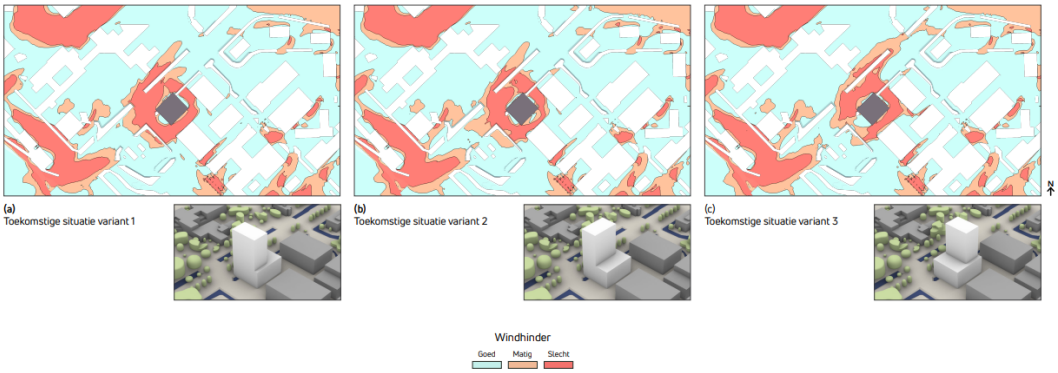
Condities die worden gekenmerkt door windhinderklasse C lenen zich enkel voor de activiteiten 'doorlopen' en 'slenteren'. Voor windhinderklasse D geldt dat deze condities zich uitsluitend lenen voor de activiteit doorlopen, waarbij wordt uitgegaan van een matig comfortniveau. Windhinderklasse E geeft aan dat een slecht comfortniveau zal optreden ongeacht de activiteit. Deze klasse dient, indien mogelijk, te worden vermeden (figuur 4.3 t/m 4.5). In hoofdstuk 5 worden de windrijke zones verder geanalyseerd.



Windhinder op voetgangersniveau voor de activiteit 'doorlopen'



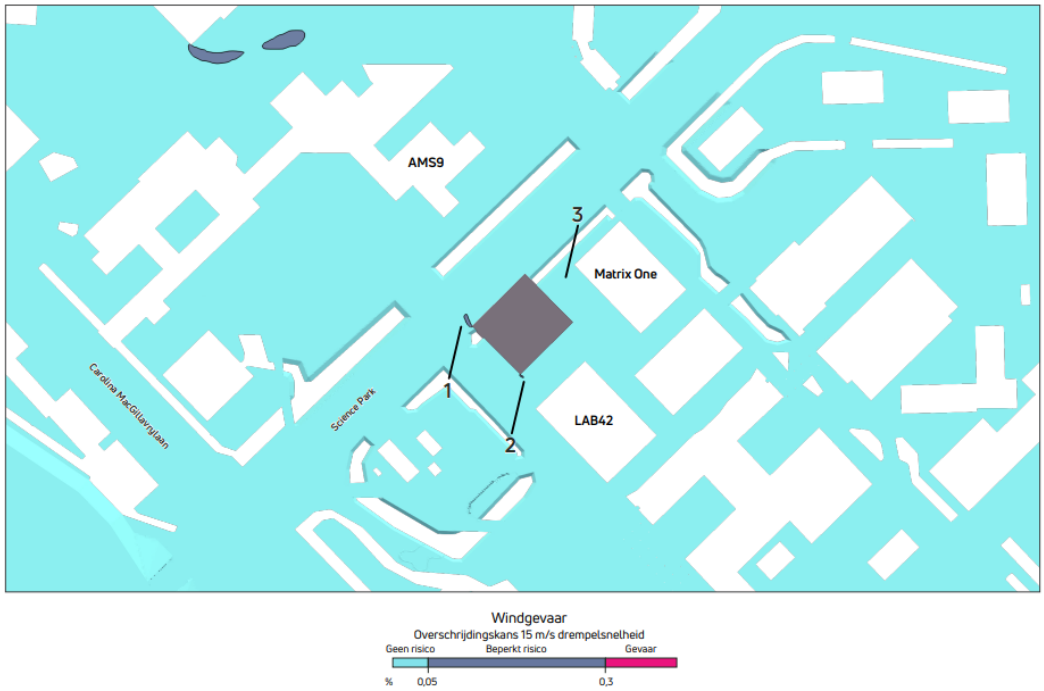
Windhinder op voetgangersniveau voor de activiteit 'slenteren'



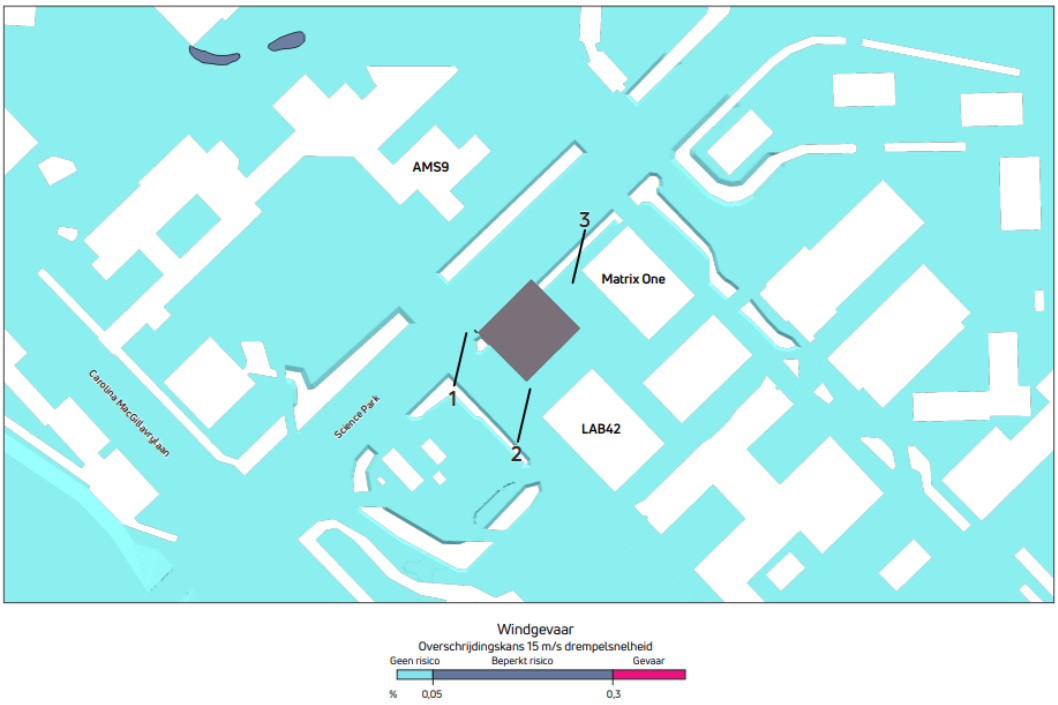
Windhinder op voetgangersniveau voor de activiteit 'langdurig zitten'

Op de hoeken van de nieuwbouw onstaan enkele relatief kleine zones waar een beperkt risico op windgevaar wordt berekend. De positie en omvang van deze zones is wederom afhankelijk van de positionering van het hoogbouwvolume en verschilt dus per ontwerpvariant.

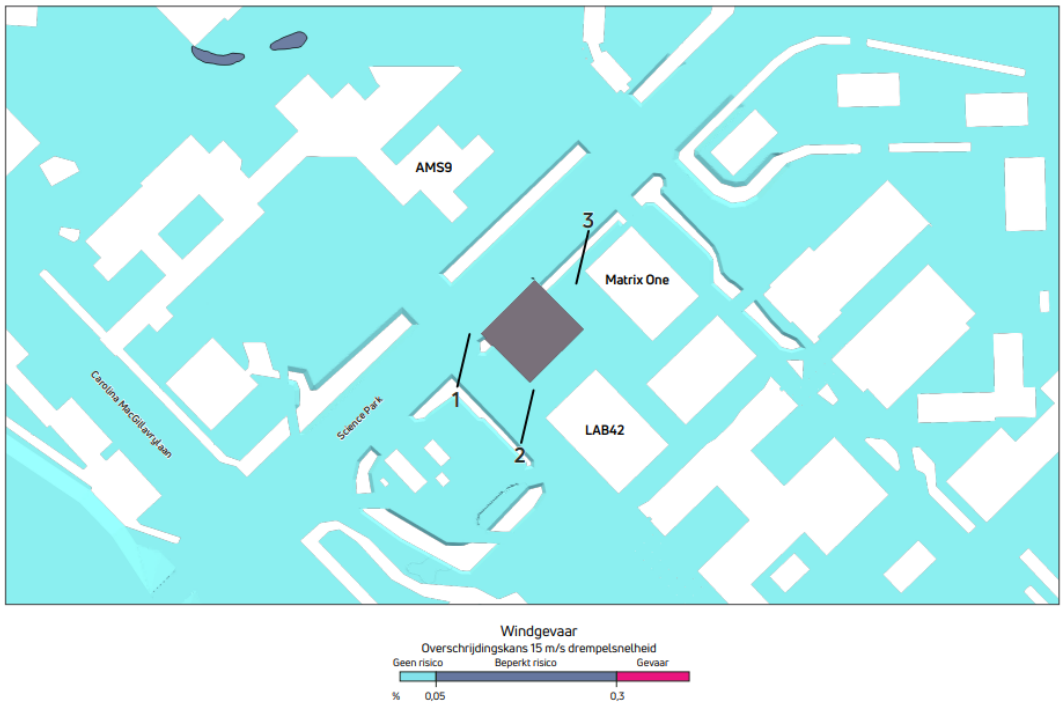
Variant 1 resulteert in twee zones met een beperkt risico op windgevaar bij de westelijke en zuidelijke hoeken van de nieuwbouw (locatie 1 en 2).



Variant 2 heeft een minimale zone bij de westelijke hoek van de nieuwbouw waar een beperkt risico op windgevaar is berekend (locatie 1). De omvang van deze zone is dusdanig klein dat deze verwaarloosbaar wordt geacht.



Bij variant 3 ontstaat alleen bij noordelijke hoek van de nieuwbouw een minimale zone met een beperkt risico op windgevaar.



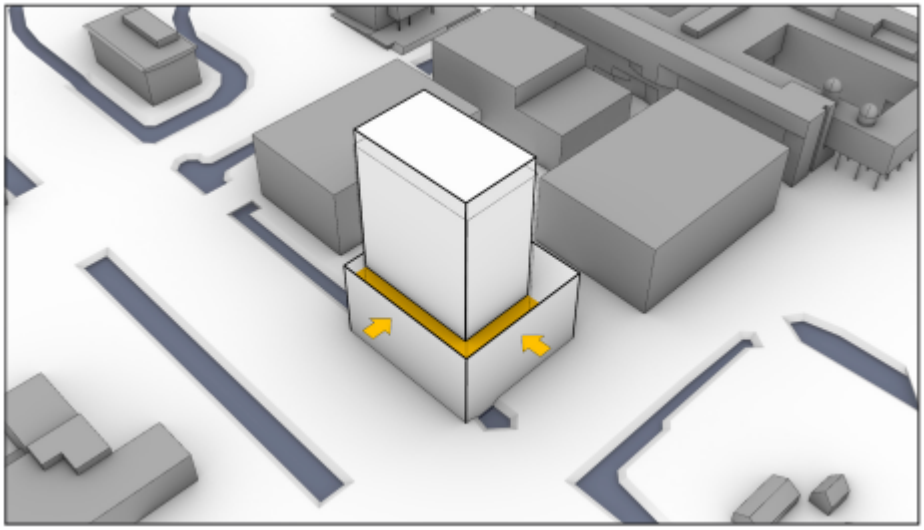
Voor alle ontwerpvarianten geldt dat, uitgezonderd het bovenstaande, rondom de nieuwbouw geen risico op windgevaar bestaat in de toekomstige situaties.

Aanbevelelingen

Het berekende windklimaat wordt voor alle varianten als windrijk omschreven. De activiteiten die in het gebied voorzien zijn en het gewenste comfortniveau vragen echter om een windluw tot maximaal gematigd windklimaat. Hierdoor is het benodigd windhinderklasse E en het beperkt risico op windgevaar geheel te mitigeren. Ook is het wenselijk om de omvang van de gebieden met windhinderklasse D zo veel als mogelijk te reduceren. Om dit te doen zijn aanzienlijke ingrepen in het bouwvolume noodzakelijk.

Ten eerste wordt geadviseerd het frontale oppervlakte van de zuidwestgevel, in het bijzonder van de hoogbouw, te beperken. Van de onderzochte configuraties geniet variant 2 derhalve een sterke voorkeur. De hoogbouw is in deze variant gunstig geöriënteerd ten opzichte van de dominante windrichting (met de smalle kopzijde op het zuidwesten) en presteert derhalve het beste in termen van windhinder en windgevaar.

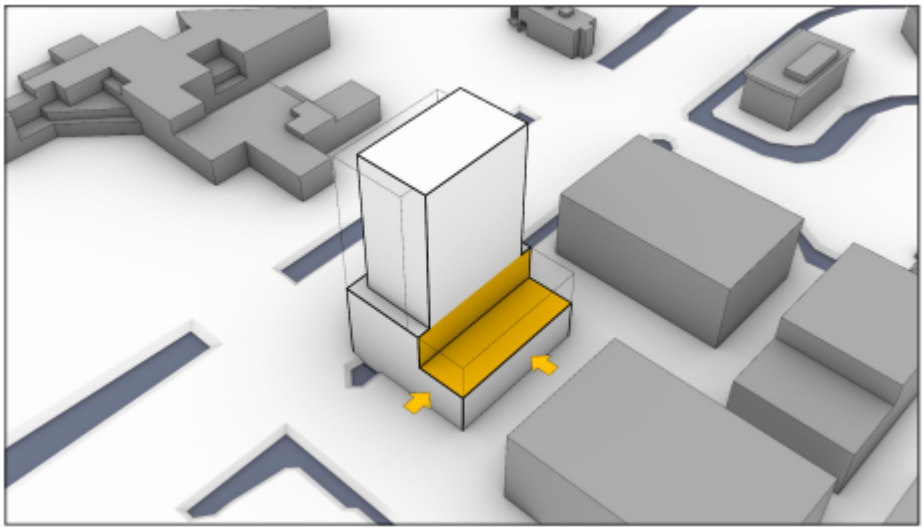
Om de optredende valwinden bij variant 2 te onderbreken wordt aanbevolen om setbacks te creëren tussen de plint en de hoogbouw met een diepte van minimaal 4 m (bijvoorbeeld zoals weergegeven in onderstaande figuur).



Aanbrengen setback tussen hoogbouw en plint met een diepte van minimaal 4 meter

Daarnaast kan het afronden of afschuinen van de hoeken aan de zuidwestgevel helpen om de lokale windsnelheden verder te verlagen. Loslating en versnelling van luchtstromingen langs de hoeken van het gebouw wordt zodanig beperkt.

Ook wordt aanbevolen om de huidige hoogte van de plint te onderbreken met een setback op zowel de zuidwest- als zuidoostgevels. Hierdoor zal wind opgevangen en afgevoerd kunnen worden en aanvullend wordt er meer ruimte gemaakt tussen de nieuwbouw op kavel 12A en het naastgelegen LAB42 (bijvoorbeeld zoals weergegeven in onderstaande figuur).



Setback aanbrengen en/of verbreden doorgang LAB42

Slechts na optimalisatie van het bouwvolume kan de inrichting van het omliggende terrein aangegrepen worden om een laatste stap te maken in de optimalisatie van het comfortniveau. Bij de terreininrichting dient verder goed gelet te worden op de locaties waar hoge windsnelheden te verwachten zijn. Dergelijke locaties zijn logischerwijs niet geschikt voor het realiseren van verblijfsfuncties. Derhalve wordt

geadviseerd geen zitplaatsen te realiseren op locaties gelegen binnen windhinderklasse C of hoger. Hiermee wordt vermeden dat activiteiten kunnen plaatsvinden waarvoor het comfortniveau niet adequaat is. De noodzaak tot het treffen van aanvullende maatregelen zal afhangen van de indeling, de beoogde (gebruiks)functies van de openbare buitenruimte en het bereikte niveau van windhinder na optimalisatie van het bouwvolume.

Om het windklimaat rondom de plankavel te optimaliseren in de zomermaanden is het aanbevolen ter plaatse vegetatie toe te voegen met een afwisselende hoogte, opbouw (hoge en/of lage boomkruin) en porositeit (wintergroen).

De plaatsing van gebouw-entrees vormt een aandachtspunt. Ter plaatse van gebouw-entrees dient bij voorkeur klasse A (of klasse B) behaald te worden. Indien entreezones in hogere windhinderklassen zijn gelegen dienen maatregelen getroffen te worden, zoals het plaatsen van een zijscherm bij de entree of het verdiepen van de entree ten opzichte van de gevellijn.

Aangeraden wordt het effect van de voorgenoemde aanbevelingen in een volgend ontwerpstadium nader te onderzoeken en te valideren.

Conclusies

Het windonderzoek laat het volgende zien:

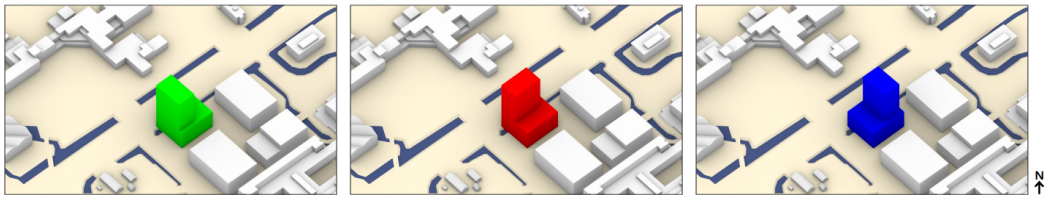
- Na realisatie van de nieuwbouw zal een windrijk klimaat optreden op de projectlocatie. De optredende condities rondom de nieuwbouw worden gekenmerkt door windhinderklassen A t/m D;
- Bij alle onderzochte ontwerpvarianten treden op maximaal twee posities naast de nieuwbouw condities op die worden geclassificeerd in de meest ongunstige windhinderklasse E. De exacte positie en omvang van deze zones is afhankelijk van de ontwerpconfiguratie;
- Voor het beperken van windhinder en het risico op windgevaar is variant 2 de voorkeursvariant, wegens de gunstige oriëntatie van het hoogbouwvolume ten opzichte van de dominante zuidwestelijke windrichtingen;
- Windhinderklasse E geeft aan dat windhinder zal optreden ongeacht de activiteit, en dient dus te worden vermeden, in dit geval door aanpassingen in het ontwerp (ook als variant 2 als uitgangspunt wordt genomen);
- Afhankelijk van de gekozen variant kunnen op de hoeken van de nieuwbouw enkele relatief kleine zones ontstaan waar een beperkt risico op windgevaar wordt berekend. De positie, omvang en aanwezigheid van deze zones is afhankelijk van de positionering van het hoogbouwvolume;
- In variant 2 en 3 is de omvang van de zone met beperkt risico op windgevaar dusdanig klein dat deze verwaarloosbaar wordt geacht.

Geconcludeerd wordt dat ontwerp-aanpassingen aan het projectgebouw noodzakelijk zijn om het windklimaat lokaal te verbeteren en de optredende windsnelheden ter hoogte van het voetgangersgebied terug te brengen tot een acceptabel niveau (zodanig dat windhinderklasse E algeheel wordt vermeden en windhinderklasse D zo veel mogelijk wordt gereduceerd in omvang).

14.2.4 Bezonning

Actiflow heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam een bezonningsonderzoek uitgevoerd, zie ook Bijlage 10, met als doel de schaduwwerking en de directe zonuren inzichtelijk te maken rondom de beoogde nieuwbouw.

In het onderzoek is een vergelijk gemaakt tussen 3 ontwerpvarianten en de bestaande bestaande situatie.

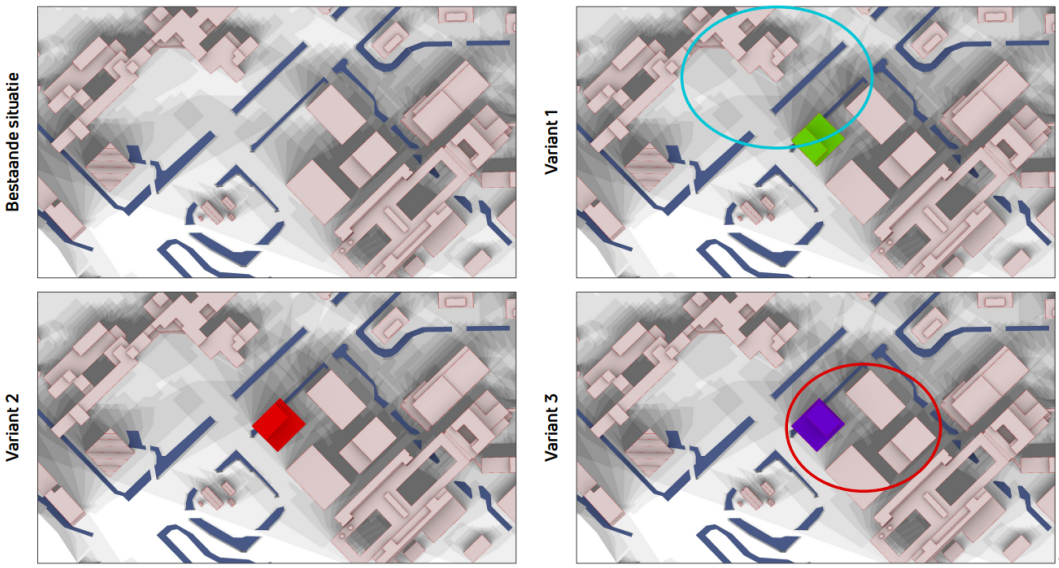


Bij gebrek aan zowel nationaal als lokaal beleid is het gebruikelijk om een onderzoek naar bezonning uit te voeren volgens de TNO-norm, zoals beschreven in het TNO-rapport 'Daglichttoetreding en bezonning in de woonomgeving'.

Hierbij wordt opgemerkt dat het toepassingsbereik van deze norm beperkt is tot woningen, specifiek het midden van de vensterbank bij een raam van de woonkamer. In de omgeving van kavel 12A in het Science Park zijn geen woonfuncties aanwezig, derhalve is de TNO-norm niet van toepassing. Ondanks deze discrepantie wordt in dit onderzoek gebruik gemaakt van dezelfde onderzoeksperiode namelijk van 19 februari tot en met 21 oktober, met aandacht voor 21 maart en 21 juni.

Schaduwanalyse

Uit de analyse blijkt onder andere dat de beschaduwing voornamelijk impact heeft op het gebied direct ten noorden van de nieuwbouw, zoals aangegeven met een blauwe cirkel in onderstaande figuur. Ook de gebouwen direct ten oosten van het projectgebouw worden beïnvloed door de beschaduwing veroorzaakt door het nieuwbouwproject, zoals aangegeven met een rode cirkel in onderstaande figuur. De gebouwen ten westen van het projectgebouw liggen ver genoeg weg om niet beïnvloed te worden.

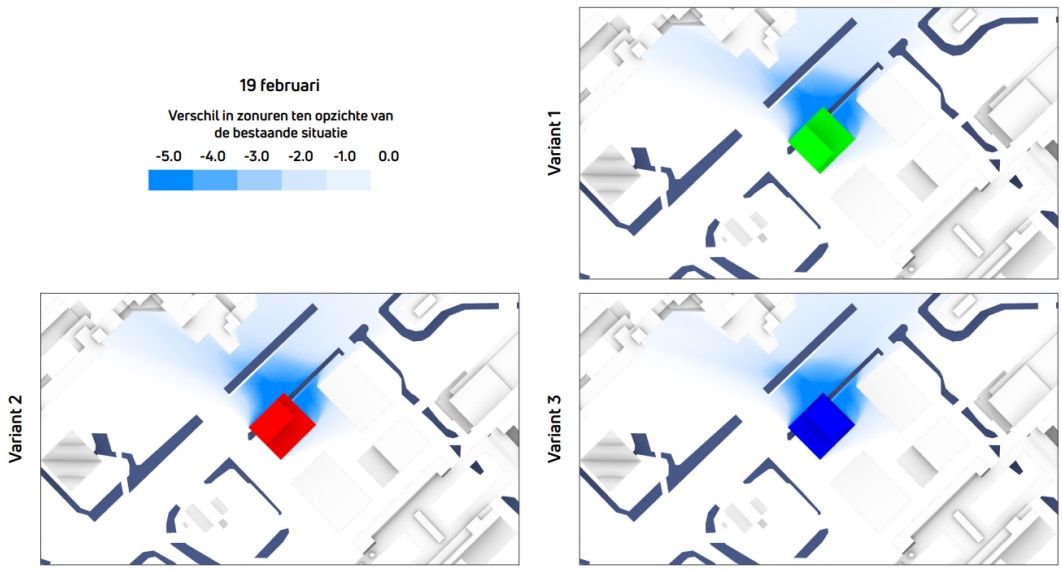


Schaduwanalyse 19 februari

Daarnaast toont de schaduwanalyse aan dat de verschillen tussen de drie varianten beperkt zijn en voornamelijk lokaal op detailniveau verschillen vertonen.

Directe zonuren analyse

Uit de analyse van de schaduwwerking blijkt dat de invloed van de schaduwwerking van het projectgebouw op de omliggende gebouwen beperkt is. Er blijkt dat, zoals verwacht, er direct ten noorden van het gebouw meer schaduw optreedt dan in de bestaande situatie. Dit is duidelijk zichtbaar in de verschillen in zonuren in onderstaande figuur 3.6.



Verschil in zonuren ten opzichte van de bestaande situatie op 19 februari

Hoewel de schaduw reikt tot aan de gevels aan de andere kant van het Science Park (de straat), blijkt dat het verschil in extra schaduwuren minder dan 1 uur bedraagt. Voor de zomerdag van 21 juni is er helemaal geen verschil in beschaduwing gevonden.

Het nieuwbouwproject op kavel 12A heeft de grootste invloed op de zuidwestgevel van het Matrix One gebouw, dat net ten noorden van kavel 12A ligt. Met name nabij de noordhoek van het gebouw op de begane grond is de verschil in bezonningsuren het grootst (-4 uur op 19 februari).

Bij het vergelijken van de verschillende varianten kan geconcludeerd worden dat de verschillen minimaal zijn. Op de drie geanalyseerde dagen zijn kleine verschillen waarneembaar. Bovendien veranderen deze verschillen per dag van locatie, waardoor deze over het jaar heen nog dichter bij elkaar komen te liggen.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt blijkt dat de invloed van de nieuwbouw op de gevels van de omliggende gebouwen beperkt is, met uitzondering van de zuidwestgevel van het Matrix One gebouw. Hier wordt het aantal zonuren op 19 februari op sommige delen met maximaal 4 uur verminderd.

Er zijn kleine verschillen tussen de drie varianten op de drie onderzochte dagen. Omdat deze verschillen klein zijn en per variant op verschillende locaties voorkomen, zullen de onderlinge verschillen over het jaar gemiddeld gezien nog kleiner worden.

Hoofdstuk 15 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

15.1 Algemeen

Klimaatbeleid algemeen

Het Nederlands klimaatbeleid is in 2 sporen te verdelen: klimaatmitigatie en klimaatadaptatie.

Klimaatmitigatie is het voorkomen van verdere klimaatverandering door de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het beperken van klimaatverandering staat centraal in de Klimaatwet. Hierin staat hoeveel broeikasgasemissies verminderd moeten worden de komende jaren, mede als uitvloeisel van internationale afspraken.

In Nederland verandert het klimaat. De temperaturen stijgen. Er is meer kans op een extreme regenbui, op een hittegolf en op langere, droge periodes. Door droogte daalt de bodem op sommige plekken in Nederland. De zeespiegel stijgt en er is meer kans op overstromingen. Klimaatverandering heeft grote gevolgen voor de gezondheid, de leefbaarheid en de economie. Een hittegolf zorgt bijvoorbeeld voor extra sterfte onder kwetsbare groepen. Nederland moet zich voorbereiden op de risico's van het veranderende klimaat en hierop de omgeving aanpassen. Dit heet ***klimaatadaptatie***.

Hittestress

Hittestress voorkomen is een van de pijlers van het klimaatbeleid.

Hittestress is een verzamelnaam voor ongemakken als gevolg van aanhoudende hitte. Bij welke temperaturen hittestress optreedt verschilt per persoon. Hittestress heeft een grote nadelige invloed op onze dagelijkse gang van zaken, waaronder gezondheid. Bij hittestress kan het lichaam zichzelf niet goed afkoelen. Dat kan verschillende gevolgen hebben: huiduitslag, krampen, oververmoeidheid, beroertes, nierfalen en ademhalingsproblemen. In het ergste geval kun je eraan overlijden. Dit zijn fysiologische gevolgen, hitte kan daarnaast ook invloed hebben op het menselijk gedrag (bijvoorbeeld agressiviteit) en op slaapkwaliteit (RIVM, 2019). Het nadelige effect op de gezondheid als gevolg van extreme hitte in de stad is een van de gevolgen.

15.2 Wet- en regelgeving en beleid

15.2.1 Nationale wet- en regelgeving beleid

Klimaatwet

In het Klimaatakkoord, vastgesteld in 2019, zijn afspraken gemaakt over de Nederlandse invulling van het Klimaatverdrag van Parijs. In de Klimaatwet wordt uitvoering gegeven aan het Klimaatakkoord en het Klimaatverdrag van Parijs.

Het doel van deze wet is om de uitstoot van broeikasgassen, zoals C02, te verminderen. Een teveel aan broeikasgassen in de lucht verandert het klimaat en heeft negatieve gevolgen voor mens en natuur. In de Klimaatwet staan klimaatdoelstellingen voor Nederland. Voor 2050 is de doelstelling om 95% minder broeikasgassen uit te stoten dan in 1990. Om dat doel te bereiken is het de bedoeling dat Nederland in 2030 bijna de helft (49%) minder broeikasgassen uitstoot dan in 1990 en dat de elektriciteitsproductie in 2050 volledig C02-neutraal is.

De Klimaatwet bevat behalve klimaatdoelstellingen ook een beleidskader om die doelstellingen te halen.

In de wet staan daarvoor drie beleidsinstrumenten: het vijfjaarlijkse Klimaatplan, de tweejaarlijkse Voortgangsrapportage en de jaarlijkse Klimaatnota.

De regering moet in ieder geval elke vijf jaar een Klimaatplan opstellen waarin de hoofdzaken van het klimaatbeleid voor de komende tien jaar staan. Jaarlijks stuurt de minister van Economische Zaken en Klimaat een Klimaatnota naar de Eerste en Tweede Kamer. In deze nota reageert de minister op het jaarlijkse rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (de klimaat- en energieverkenning) over de voortgang van het klimaatbeleid. Elke twee jaar na het Klimaatplan verschijnt er een Voortgangsrapportage waarin aanvullend beleid kan staan om de doelen in de Klimaatwet te halen.

Klimaatplan 2021-2030

Dit plan is tot stand gekomen op grond van de Klimaatwet. De Klimaatwet legt de nationale klimaatdoelen voor 2030 en 2050 vast. Dit Klimaatplan bevat de hoofdlijnen van het klimaatbeleid voor de komende 10 jaar. Daarnaast gaat het Klimaatplan, conform de Klimaatwet, in op de laatste wetenschappelijke inzichten over klimaatverandering, technologische ontwikkelingen, internationale beleidsontwikkelingen en de economische gevolgen. Daarmee bevat het Klimaatplan het nationale beleid, de context waarin dat beleid wordt ontwikkeld en de gevolgen van dat beleid.

De inhoud van dit Klimaatplan wordt voor een belangrijk deel bepaald door de hoofdlijnen van het Klimaatakkoord, dat in juni 2019 tot stand is gekomen met betrokkenheid van meer dan 100 maatschappelijke (publieke en private) partijen. Dit akkoord bevat een pakket aan maatregelen, dat de actieve steun heeft van zoveel mogelijk bijdragende partijen en waarmee het politieke reductiedoel van 49% in 2030 wordt gerealiseerd.

In aanvulling op de (nieuwe, nationale) maatregelen uit het Klimaatakkoord, bevat het Klimaatplan ook (i) beleid dat volgt uit Europese verplichtingen, (ii) lopend beleid en (iii) beleid dat in het regeerakkoord is aangekondigd, maar geen onderdeel uitmaakt van het Klimaatakkoord. Hierdoor geeft het Klimaatplan een integraal beeld van het klimaatbeleid van het kabinet voor de komende tien jaar. Met het klimaatbeleid levert Nederland haar bijdrage aan het voorkomen van de wereldwijde opwarming van de aarde en het realiseren van de doelen van de Overeenkomst van Parijs. Hierin is afgesproken de gemiddelde opwarming van de aarde ruim onder de 2°C te houden, met als streven de opwarming te beperken tot 1,5°C.

Over de voortgang van het klimaatbeleid zoals opgenomen in dit Klimaatplan zal jaarlijks in oktober worden gerapporteerd in de Klimaatnota. De inhoud van dit Klimaatplan is opgenomen in het Integrale Nationale Energie- en Klimaatplan (INEK) waarmee lidstaten aan Europa rapporteren.

Nationale klimaat Adaptatie Strategie

In de Nationale klimaat Adaptatie Strategie (NAS) is aangegeven hoe met de gevolgen van klimaatverandering om te gaan en daarop te anticiperen. Onderdeel van het NAS is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie. Dit is een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk dat de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen versnelt en intensiveert. Er is vanuit dit kader door het ministerie BZK een handreiking opgesteld, die bruikbare handvatten voor planregels bevat om hittestress in woningen/gebouwen te beperken/voorkomen: handreiking decentrale regelgeving klimaatadaptief bouwen en inrichten (Ministerie van BZK, 2020). De handvatten voor planregels om hittestress tegen te gaan zijn hier meegenomen als voorbeelden hoe te veel opwarming van gebouwen tegen kan worden gegaan. De andere 3 terreinen van de handreiking Klimaatadaptief bouwen zijn ook voor gezondheid (indirect) van belang en aanbevelenswaardig om te lezen, maar hier niet verder uitgewerkt. Genoemd worden:

1. bevorderen Schaduwwerking gebouwen openbare ruimte;

2. beperken weerkaatsing glas op openbare ruimte;
3. schaduwgevend (en watervasthoudend) groen;
4. bodemenergie systeem voor koeling;
5. hitteprogramma opnemen in omgevingsplan;
6. blauwgroene daken voor nieuwe gebouwen in OP;
7. warmtewerend en verkoelend inrichten in OP.

15.2.2 Provinciale wet- en regelgeving

Actieprogramma Klimaat

De provincie Noord Holland onderschrijft de doelstellingen van het Klimaatverdrag van Parijs en het Nederlandse klimaatakkoord. Op 18 november 2019 heeft de provincie Noord Holland ingestemd met het Klimaatakkoord en uitgesproken een bijdrage te leveren aan de nationale klimaatdoelstellingen. In het Actieprogramma Klimaat zijn concrete acties beschreven die worden uitgevoerd. De focus van het Actieprogramma ligt op de reductie van de uitstoot van CO2. Met het Actieprogramma beoogt de provincie de gestelde doelen in de provincie Noord Holland, een emissiereductie van 49% in 2030 en 95% in 2050, beide ten opzichte van 1990, te bereiken.

Omgevingsverordeningen en klimaatadaptatie

In artikel 6.75 van de provinciale omgevingsverordening is een instructieregel met een procesmatige verplichting opgenomen ten aanzien van klimaatadaptatie in het omgevingsplan. Een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In ieder geval moet worden ingegaan op: wateroverlast, overstroming, hitte, droogte, waterbeschikbaarheid en verzilting. Ook de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de risico's te voorkomen of te beperken moeten worden beschreven en de afweging die daarbij is gemaakt. Dit wordt gedaan in overleg met het waterschap.

15.2.3 Gemeentelijke wet- en regelgeving en beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – een menselijke metropool

De omgevingsvisie Amsterdam 2050 stelt dat “Het huidige klimaat meet gemiddeld twintig zomerse dagen in de regio Amsterdam. Dit aantal gaat flink oplopen. Op tropische dagen is de stad een hitte-eiland, tot twaalf graden hoger dan het ommeland. Hittestress kan leiden tot tal van fysieke en geestelijke problemen bij de mens en kan maatschappelijk ontwrichtend zijn. Het doel is om Amsterdam beter bestand te maken tegen hitte.”

Strategie klimaatadaptatie Amsterdam en Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie

De gemeente en waterschappen zetten zich in om Amsterdam zo goed mogelijk voor te bereiden op het veranderende klimaat. In de Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam zijn het thema, de opgave en de mogelijke oplossingen, beschreven. De vier thema's uit het landelijk Deltaprogramma vormen hierbij het uitgangpunt: hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen.

Vervolgens zijn in de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie, vastgesteld mei 2021, concrete activiteiten benoemd. In de Uitvoeringsagenda is onderscheid gemaakt tussen acties op verschillende niveaus, namelijk huis en pand, straat, gebied en wijk, stad en regio en nationaal en internationaal.

<u>Niveau huis en pand</u>

Stimuleren en faciliteren eigen terrein klimaatadaptief te maken. Zo waren er in 2021 (on)tegelacties en

biedt de gemeente een subsidieregeling voor het aanleggen van groene daken en blauw/groene daken, en de aanplant van nieuwe bomen. Amsterdamse schoolpleinen worden groener met de Amsterdamse impulsregeling.

Niveau straat

In de openbare ruimte worden koelteplekken gerecreëerd door bijvoorbeeld de aanleg van parken met zwemplekken of regenwatervijvers en wordt voorzien in schaduw van bomen en slimme looproutes. Bij herinrichting en groot onderhoud wordt waar mogelijk de verharding vervangen door groen en wordt klimaatadaptieve beplanting toegepast. Bij bestrating wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van waterdoorlatende bestrating. Ook worden zichtbare waterbergende en –infiltrerende maatregelen toegepast zoals de aanleg van wadi's, greppels en groene trambanen, maar ook onzichtbare waterbergingen zoals infiltratiekratten en –putten zijn voorzien.

Niveau gebied en wijk

Op het niveau van gebied en wijk wordt zowel in de bestaande stad als in delen die nieuw worden aangelegd maatregelen getroffen om bij een eventuele overstroming de schade te beperken en slachtoffers te voorkomen. Meer hierover staat in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

Niveau stad en regio

Een sterke en toekomstbestendige verbinding tussen het regionale watersysteem en de stad is nodig. Dit betekent dat de doorstroming van het water in de grachten verbetert moet worden. Hiervoor zijn afspraken over het bruggen, sluizen, oevers, kades en het gebruik van water nodig. Met waterschappen, bewoners, bedrijven, vastgoedeigenaren en woningcorporaties wordt een netwerk klimaatadaptatie opgezet om vragen te beantwoorden en te helpen bij initiatieven op privaat terrein en in de openbare ruimte. De haalbaarheid van de regionale intentieovereenkomst klimaatbestendige nieuwbouw met de bouwketen en overheden door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt verkend. De hemelwaterverordening, vastgesteld door de gemeenteraad, in werking getreden op 11 mei 2021, moeten nieuwe gebouwen het hemelwater op eigen terrein bergen en vertraagd afvoeren.

Niveau nationaal en internationaal

Op landelijk niveau werken overheden samen aan klimaatadaptatie in het Nationale Deltaprogramma. Het doel is Nederland nu en in de toekomst te beschermen tegen overstromingen, te zorgen voor voldoende zoetwater en ons land klimaatbestendig te maken. Bestuurlijk is afgesproken dat alle overheden vanaf 2021 actief en concreet uitvoering geven aan klimaatadaptatie. Het Deltaprogramma ondersteunt dit met kennisdeling, onderzoek, afspraken met landelijk werkende partijen en de impulsregeling klimaatadaptatie

Overstromingen, bosbranden en lange perioden van droogte: de hele wereld voelt het belang en urgentie van klimaatadaptatie steeds sterker. Het is essentieel om kennis te delen en te leren van de aanpak in andere steden wereldwijd. Wat doen zij om zich aan te passen aan het nieuwe klimaat? En wat kunnen we opsteken van steden die het klimaat hebben dat wij mogelijk gaan krijgen? Amsterdam Rainproof heeft laten zien dat internationaal samenwerken grote voordelen heeft. Daarnaast deelt Amsterdam jaarlijks kennis uit tijdens het Smart City Expo World Congress in Barcelona en participeren we in de Coalition for Disaster Resilient Infrastructure (CDRI) van de Verenigde Naties. Ook innovatieprojecten zoals RESILIO (blauw-groene daken) delen kennis en kunde met verschillende Europese steden als deel van hun projectscope. Via de podcast the Mayor's Manual worden in 2021 gesprekken gevoerd met mondiale koplopers om de beste adviezen voor burgemeesters wereldwijd te verzamelen.

Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal

In het collegeakkoord van mei 2018 is vastgelegd dat Amsterdam een wezenlijke bijdrage wil leveren aan het halen van de doelstellingen uit het Klimaatakkoord en heeft de ambitie de uitstoot aan broeikasgassen in Amsterdam ten opzichte van 1990 terug te dringen met 55% in 2030 en 95% in 2050. In vervolg op de totstandkoming van het collegeakkoord is een intensief proces gestart om samen met bewoners, bedrijven en instellingen te onderzoeken hoe de transitie naar een aardgasvrije stad gerealiseerd kan worden. Het resultaat van dit proces is vastgelegd in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (Routekaart). De Routekaart beschrijft de lange termijn visie en strategie op de Amsterdamse energietransitie en de acties voor de korte termijn. De aanpak loopt via vier paden: de gebouwde omgeving, verkeer en vervoer, elektriciteit en haven en industrie.

Regionale Energiestrategie

In vervolg op het Klimaatakkoord onderzoeken de 30 energieregio's in Nederland waar en hoe het best duurzame elektriciteit op land opgewekt kan worden. Ook wordt onderzocht welke warmtebronnen er zijn en hoe deze gebruikt kunnen worden zodat wijken en gebouwen op termijn van het aardgas af kunnen. In de Regionale Energiestrategie (RES) beschrijft elke energieregio de keuzen. In de Regionale Energiestrategie werken overheden, inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties samen. De gemeente Amsterdam maakt deel uit van de regie Noord-Holland Zuid. De opgave van de energieregio Noord-Holland Zuid bedraagt het opwekken van 2,7 TWh hernieuwbare elektriciteit op land voor 2030 (doelstelling in het nationaal Klimaatakkoord is 35TWh).

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2021 het Amsterdams bod vastgesteld waarin een bijdrage wordt geleverd aan de opgave van de energieregio. Het Amsterdams bod betreft de volgende ambities:

- Voor 400MW zonne-energie op grote daken (60% van beschikbare daken benut) en op plekken waar dubbel ruimtegebruik mogelijk is, zoals langs snelwegen en/of op braakliggend terrein;
- Voor tenminste 127MW windenergie (vermogen in het eerste kwartaal 2021 bedraagt 75MW); dit betekent 17 extra windturbines met een vermogen van 3MW elk, te realiseren in de windzoekgebieden;
- Aardgasvrij in 2040, volgens Transitievisie Warmte.

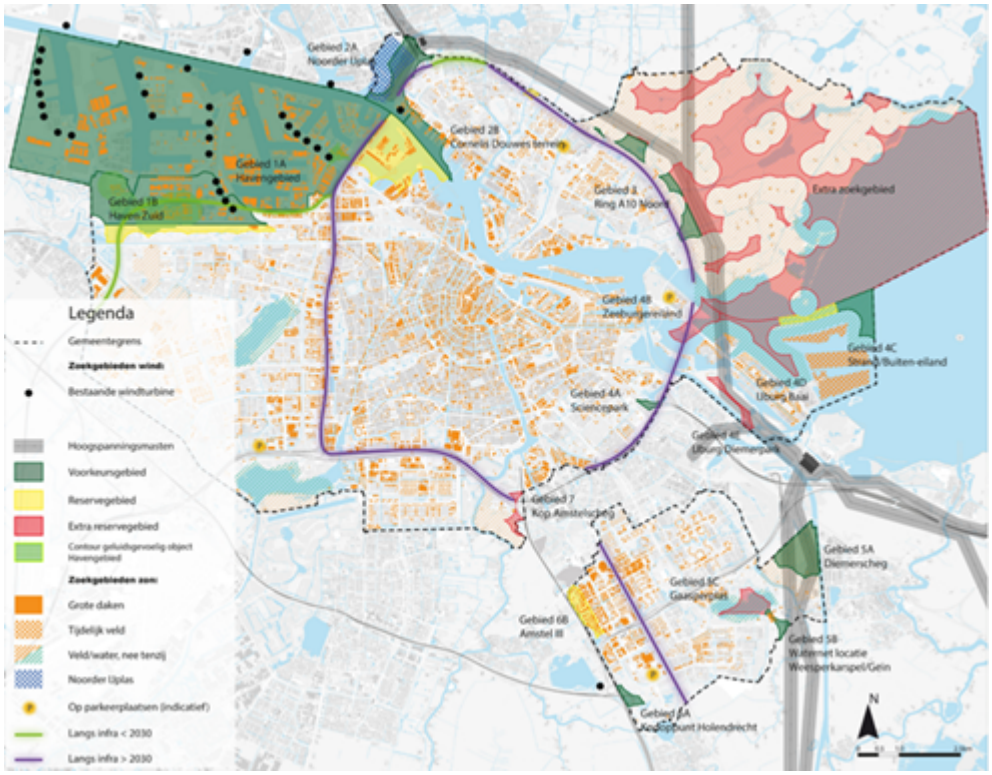
Het aanbod en de zoekgebieden zijn tot stand gekomen na een intensief participatieproces. Er is gesproken met (buur)gemeenten in de regio, de provincies Noord-Holland en Utrecht, waterschappen, netbeheerders, inwoners, ondernemers, energiecorporaties, onderwijs en (maatschappelijke) organisaties op het gebied van natuur, milieu en land- en tuinbouw.

Het Amsterdams bod wordt verder uitgewerkt in verschillende trajecten en programma's.

Windenergie Amsterdam

In het Amsterdams bod aan de RES-regio zijn zeven voorkeursgebieden voor windenergie naar voren gekomen, daarnaast zijn er reservegebieden en extra reservegebieden aangewezen.

Op de kaart uit de RES 1.0 van de regio Noord-Holland Zuid zijn de voorkeursgebieden in groen, de reservegebieden in geel en de extra reservegebieden in rood weergegeven.



Na de vaststelling van het Amsterdams bod heeft een reflectiefase plaatsgevonden. In omgevingssessies zijn zorgen en behoefte opgehaald rondom de realisatie van windturbines in de gemeente Amsterdam en neergelegd in het document 'Signalen uit de Stad' (vastgesteld door de gemeenteraad 2022). Na de reflectiefase is besloten een programma zoals bedoeld in de Omgevingswet op te stellen: het Programma Windenergie Amsterdam.

Zonne-energie

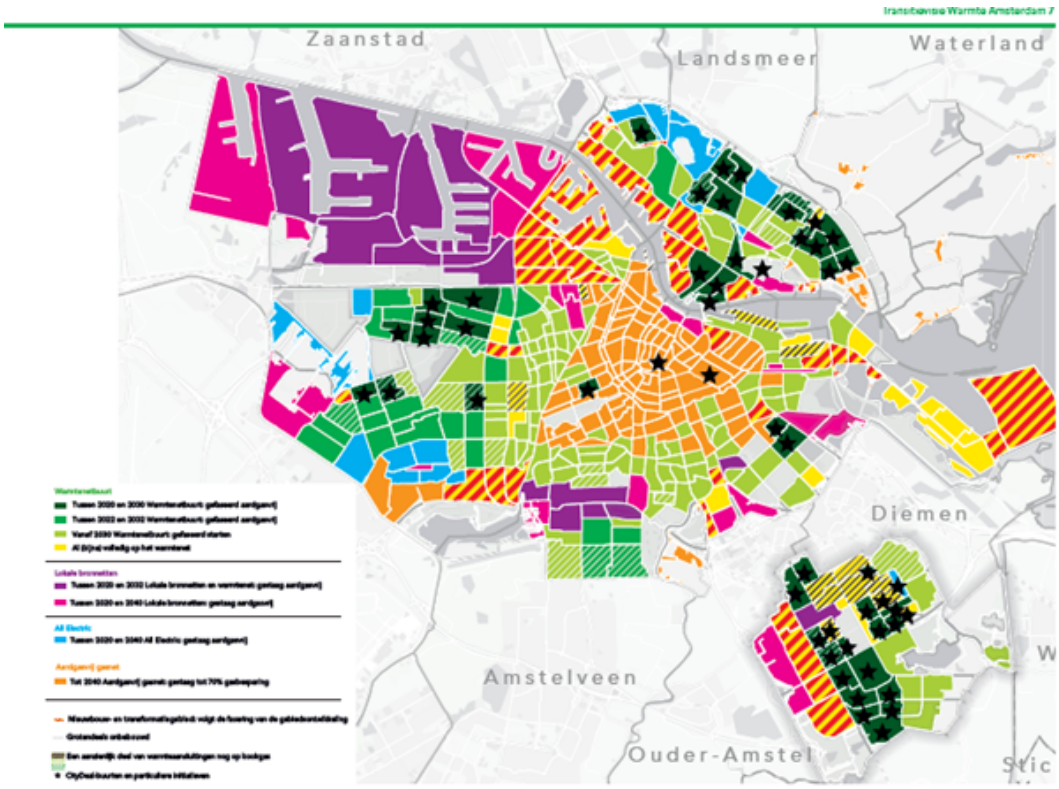
Amsterdam streeft naar het realiseren van een opbrengst van 250MW van zonnepanelen op daken. In 2030 zou 50% van het geschikte dakoppervlak benut moeten zijn voor zonne-energie en in 2050 zou al het geschikte dakoppervlak optimaal benut moeten zijn. Naast het benutten van daken, ligt de focus op het plaatsen van zonnepanelen op bijvoorbeeld P&R-locaties en langs bestaande infrastructuur, zoals taluds, geluidschermen en metrostations.

Transitievisie Warmte

Aardgas is een fossiele brandstof die wordt gebruikt voor het verwarmen van gebouwen, warm water en koken. De verbranding van aardgas veroorzaakt uitstoot van CO_2. De uitstoot van CO_2 draagt bij aan de klimaatverandering. Amsterdam heeft de ambitie in 2040 een aardgasvrije stad te zijn. De aanpak hiervoor is beschreven in de Routekaart Amsterdam 2050. De routekaart gaat over de overgang van fossiele energie naar energie uit hernieuwbare bronnen (energietransitie).

Met de inwerkingtreding van de Wet Voortgang energietransitie worden nieuwbouwwoningen waarvoor de omgevingsvergunning op of na 1 juli 2018 is aangevraagd, niet meer aangesloten op het aardgas. Hiermee is een verbod op een aardgasaansluiting voor nieuwbouw woningen geregeld. Het college kan om zwaarwegende redenen van algemeen belang een uitzondering maken. In een ministeriële regeling is uitgewerkt wat onder zwaarwegende redenen van algemeen belang wordt verstaan.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten in een transitievisie warmte een realistisch tijdspad vastleggen waarom wijken van het aardgas afgaan. De transitievisie warmte wordt geborgd in het instrumentarium van de Omgevingswet. De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 30 september 2020, de transitievisie warmte vastgesteld. Op de transitiekaart (afbeelding hieronder), is voor elke buurt zowel een warmteoplossing als een transitieperiode opgenomen. De maatschappelijke kosten van de energietransitie zijn als een belangrijk aspect meegenomen.



De energietransitie-maatregelen kunnen worden uitgewerkt in een programma in de zin van de Omgevingswet. Een programma warmte kan ten grondslag worden gelegd aan het besluit van de gemeenteraad een gebied van het gas af te halen. Dit is geregeld in de Wet gemeentelijk instrumentarium warmtetransitie en het Besluit gemeentelijk instrumentarium warmtetransitie (op dit moment nog niet in werking getreden).

Amsterdam Circulair

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 (vastgesteld door gemeenteraad 2020) Amsterdam heeft de ambitie uitgesproken in 2050 een circulaire stad te zijn. In een circulaire stad worden materialen en grondstoffen hergebruikt, zo wordt voorkomen dat waardevolle materialen als afval verloren gaan. Ook voedselverspilling wordt tegengegaan. Een circulaire economie draagt significant bij aan de vermindering van de wereldwijde CO_2-uitstoot. Tot slot biedt een circulaire economie meer werkgelegenheid. Er zullen weliswaar banen verdwijnen, maar op het gebied van reparatie en de verwerking van grondstoffen komen er netto meer banen bij voor mensen uit alle gelederen van de samenleving.

In de Strategie zijn de ambities en actierichtingen beschreven en bevat een plan van aanpak. Er zijn drie geselecteerde waardeketens: voedsel en organische reststromen, consumptiegoederen en gebouwde omgeving. De voortgang van de Strategie wordt gemonitord.

Om de ambities te halen zullen de nodige beleidsinstrumenten ontwikkeld worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan regels in het omgevingsplan, economische instrumenten en voorlichtingscampagnes.

15.3 Besluitgebied

Met de ontwikkeling op kavel 12A zal logischerwijs worden voldaan aan alle vigerende wet- en regelgeving rondom Duurzaamheid en klimaatadaptatie.

De woningen zullen niet voorzien worden van een gasaansluiting: voor warmte zal gebruik worden gemaakt van een warmte-koudeopslag.

Duurzaamheid en circulairiteit zullen naar verwachting belangrijke criteria zijn in de tender.

Hoofdstuk 16 Juridische toelichting

16.1 Algemeen

Door de komst van de Omgevingswet stellen alle gemeenten een omgevingsplan vast. Hierin komt een grote hoeveelheid regels over de fysieke leefomgeving bij elkaar. Denk aan regels over bouwen, gebruik van gebouwen, monumenten, water en milieubelastende activiteiten.

Vanaf de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024, heeft Amsterdam automatisch een tijdelijk omgevingsplan ‘van rechtswege’ gekregen. Daarin staan de huidige bestemmingsplannen nog gewoon zoals ze waren. Samen met specifieke regels over bouwen en milieu die van het Rijk naar de gemeenten zijn gaan.

Gemeenten hebben tot 2032 de tijd om een nieuw, samenhangend omgevingsplan te maken. De gemeente Amsterdam doet dit als volgt:

1. Eerst wordt de ‘basisregeling’ vastgesteld. De basisregeling bestaat uit een set regels die de basis vormt voor het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De genoemde rijksregels zijn erin verwerkt, regels uit de erfgoed- en hemelwaterverordening en veelvoorkomende regels uit bestemmingsplannen.
2. Vervolgens wordt met die basisregeling stap voor stap de onder oud recht vastgestelde bestemmingsplannen vervangen. Dat gebeurd per gebied. Ondertussen worden meer regels uit gemeentelijke verordeningen toegevoegd, bijvoorbeeld regels over bomenkap.

Dit betekent niet dat alle regels overal in Amsterdam gaan gelden. Regels kunnen gelden voor een specifieke locatie, voor een groter gebied of voor de hele stad.

16.1.1 De Basisregeling

De (ontwerp) basisregeling is te vinden op 'regels op de kaart'
(https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/viewer)

De (ontwerp) basisregeling bevat regels, die zodra de basisregeling is vastgesteld direct overal in Amsterdam gelden, zoals een vergunningplicht voor bouwen, regels waaraan vergunningaanvragen worden getoetst, maar ook een lijst van vergunningsvrije bouwwerken. Maar bijvoorbeeld ook de regels over activiteiten bij monumenten en over milieubelastende activiteiten.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen, bevat:

- Begripsbepalingen (artikel 1.1)
- Oogmerk (doelstelling) van de regels (artikel 1.2)

In dit artikel wordt bepaald dat de regels in het omgevingsplan zijn gesteld met het oog op de doelen, bedoeld in artikel 1.3 van de Omgevingswet, tenzij uit de regels van het omgevingsplan volgt dat het oogmerk is beperkt.

- Geografisch werkingsgebied van de regels (artikel 1.3)

In dit artikel is bepaald dat het omgevingsplan geldt binnen het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam, tenzij in de regels is bepaald of uit de regels volgt dat het geografisch werkingsgebied is beperkt.

- Normadressaat (artikel 1.4)

In dit artikel is bepaald dat aan de regels in het omgevingsplan wordt voldaan door diegene die de

activiteiten verrichten en dat diegene zorg draagt voor de naleving van de regels over die activiteit.

- Algemene gegevens bij het verstrekken van gegevens en bescheiden (artikel 1.5)

In dit artikel is bepaald waaraan gegevens en bescheiden dienen te voldoen, die worden verstrekt aan het bevoegd gezag.

Hoofdstuk 2 Gebruiksdoel van gronden en bouwwerken, regels over gebruik, bevat:

Dit hoofdstuk bevat, aangezien de regels uit de bestemmingsplannen nog niet zijn overgezet in het omgevingsplan Amsterdam, vooralsnog alleen afdeling 2.1 Algemeen en afdeling 2.2 Meet- en rekenregels.

In afdeling 2.1 Algemeen is bepaald dat hoofdstuk 2 betrekking heeft op het gebruiksdoel van gronden en bouwwerken en het gebruik van gronden en bouwwerken. (artikel 2.1 lid 1). Ook is bepaald dat afdeling 2.3 Vangnetbepaling strijdig gebruik niet van toepassing is ter plaatse van de aanduiding 'ruimtelijke regels tijdelijk deel nog niet vervallen'. Want daar wordt het gebruiksdoel van gronden en bouwwerken bepaald door de bestemming die op de grond van het 'ter plaatse ruimtelijk plan tijdelijk deel omgevingsplan' (de bestemmingsplannen) geldt (artikel 2.1 lid 2).

Artikel 2.3 Vangnet bepaling strijdig gebruik bepaald in lid 1 dat het verboden is gronden of bouwwerken te gebruiken op een wijze die niet in overeenstemming is met een in afdeling 2.3 aan een locatie gegeven gebruiksdoel en daarop betrekking hebbende regels of op een wijze die in strijd is met de regels over gebruik, bedoeld in hoofdstuk 3.

In de leden 2 t/m 5 zijn de afwijkingen en aanvullingen op artikel 2.3 lid 1 opgenomen.

Voor voorliggende TAM-wijziging van het omgevingsplan TAM-omgevingsplan TAM-omgevingsplan H22A Sciencepark Kavel 12A zijn de bepalingen uit artikel 2.3 lid 3 en lid 4 van belang, omdat hierin het volgende is bepaald:

Artikel 2.3 lid 3:
In afwijking van het eerste lid is het daar waar een TAM-omgevingsplan is vastgesteld en in werking is getreden, waarbij het ruimtelijk plan tijdelijk deel omgevingsplan is vervallen, verboden gronden of bouwwerken te gebruiken op een wijze die niet in overeenstemming is met de daarin opgenomen regels over gebruik van gronden en bouwwerken, of op een wijze die in strijd is met de regels over gebruik, bedoeld in hoofdstuk 3, voor zover die van toepassing zijn.

Artikel 2.3 lid 4:

In aanvulling op het tweede lid (het artikel waarin is bepaald dat het verboden is gronden of bouwwerken in strijd met de regels uit de (nog) van toepassing zijnde bestemmingsplannen te gebruiken) is het daar waar een TAM-omgevingsplan is vastgesteld en in werking is getreden, zonder dat daarbij het ruimtelijk plan tijdelijk deel omgevingsplan is vervallen, verboden gronden of bouwwerken te gebruiken op een wijze die niet in overeenstemming is met de daarin opgenomen regels over gebruik van gronden en bouwwerken.

Hoofdstuk 3 Overige regels over het gebruik van gronden en bouwwerken

Dit hoofdstuk bevat de overige regels over gebruik van gronden en bouwerken. Te denken valt aan:

- regels over het inrichten en gebruik van bij een hoofdgebouw behorend erf en erfbebouwing (paragraaf 3.2.2)
- regels over parkeernormering voor auto's en normering voor fietsstalling (paragraaf 3.2.3)

- regels over ondergeschikt kantoorgebruik (paragraaf 3.2.4)
- regels over ondergeschikte detailhandel (paragraaf 3.2.5)
- regels over het wijzigen van het gebruik van een gebouw naar een geluidsgevoelige functie (paragraaf 3.2.6)
- regels over huisvesting in verband met mantelzorg (paragraaf 3.2.7)
- regels over het wijzigen van een buisleiding met gevaarlijke stoffen, de druk of de vervoerde stof (paragraaf 3.2.8)

Hoofdstuk 4 Activiteiten met betrekking tot bouwwerken

Dit hoofdstuk bevat naast algemene regels (artikel 4.1 toepassingsbereik, artikel 4.2 meet en rekenregels, artikel 4.3 Uitzetten rooilijnen, bebouwingsgrenzen en straatpeil, artikel 4.4 overgangsrecht met betrekking tot gemeentelijke monumenten en voorbeschermde gemeentelijke monumenten, artikel 4.5 Overgangsrecht met betrekking tot rijksbeschermde stads- en dorpsgezichten) regels over:

- de omgevingsplanactiviteit Bouwwerken (afdeling 4.2)
- de omgevingsplanactiviteit Slopen (afdeling 4.3)
- overige regels over bouwwerken en activiteiten met betrekking tot bouwwerken (afdeling 4.4)

Afdeling 4.2 Omgevingsplanactiviteit Bouwwerken

Afdeling 4.2, meer specifiek paragraaf 4.2.2. bevat artikelen waarin bepaald is dat:

- het zonder omgevingsvergunning verboden is een omgevingsplanactiviteit bouwwerken te verrichten (artikel 4.7)
- de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken alleen wordt verleend, indien die activiteit niet in strijd is met de regels over het verlenen van de omgevingsvergunning die in paragraaf 4.2.4 zijn gesteld (artikel 4.8)
- algemene aanvraagvereisten voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken (artikel 4.9). Dit zijn onder andere een opgave van bouwkosten, het beoogde gebruik van het bouwwerk, de bruto inhoud en het bruto oppervlakte en een situatietekening van de bestaande en toekomstige toestand, de hoogte van het bouwwerk.

Paragraaf 4.2.3 bevat onder andere de regels voor bouwwerken, waarvoor de vergunningplicht voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken niet geldt, maar ruimtelijke regels over bouwwerken wel onverkort van toepassing zijn (het bouwvergunningsvrij bouwen). In artikel 4.12 worden de bouwwerken genoemd, waarvoor geen omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken nodig is. Dit betreft (onder voorwaarden) een bijbehorend bouwwerk of een uitbreiding daarvan, een bouwwerk voor recreatief nachtverblijf, een dakkapel, een sport- speeltoestel, een zwembad/ bubbelbad, een erf- of perceelsafscheiding etc. etc. Zie voor meer informatie de artikelen 4.12 lid 1 a t/m j.

Afdeling 4.3 Omgevingsplanactiviteit Slopen

Deze afdeling is nog niet gevuld en bevat vooralsnog geen specifieke regels

Afdeling 4.4 Overige regels over bouwwerken en activiteiten tot bouwwerken

Afdeling 4.4 bevat naast regels over het uiterlijk van bouwwerken (voorheen welstand) (artikel 4.108 en 4.109), regels over hemelwaterafvoer bij bouwwerken (regels uit de Hemelwaterverordening) (artikel 4.110 t/m 4.113).

Hoofdstuk 5 Ruimtelijke regels over bouwwerken
Dit hoofdstuk bevat, zodra er bestemmingsplannen zijn omgezet in het omgevingsplan, ruimtelijke regels die van toepassing zijn om de omgevingsplanactiviteit bouwwerken.

Naast de algemene regels uit afdeling 5.1 (toepassingbereik, beperking geografisch toepassingsbereik, meet- en rekenregels, voorrangsbepaling meet en rekenregels tijdelijk deel en overgangsrecht tot beschermde stads- en dorpsgezichten), bevat dit hoofdstuk in afdeling 5.2 een algemeen verbod om bouwwerken te bouwen, in stand te houden en te gebruiken in strijd met ruimtelijke regels over bouwwerken (artikel 5.6).

Ook bevat dit hoofdstuk regels over bouwwerken die in beginsel overal zijn toegestaan (afdeling 5.3): de vergunningsvrije bouwwerken. Zie hiervoor artikel 5.8 a en b.

Artikel 5.9 t/m 5.13 schrijft voor wanneer er geen sprake kan zijn van vergunningsvrij bouwen.

Ten slotte bepaald afdeling 5.4 Gebruik van bouwwerken, dat bouwwerken uitsluitend mogen worden gebruikt op een wijze die in overeenstemming is met:

- het ter plaatse geldend gebruiksdoel,
- de ter plaatse geldende bestemming,
- een verleende omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit,
- een verleende omgevingsvergunning om af te wijken als bedoeld in artikel 2.1 onder c van de Wabo.

Hoofdstuk 6 Aanlegactiviteiten (het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van een werkzaamheid)

Dit hoofdstuk heeft betrekking op het verrichten van een aanlegactiviteit, en zal nog gevuld worden.

Hoofdstuk 7 Het aanleggen of wijzigen van een gemeenteweg, waterschapsweg of lokale spoorweg, of het wijzigen van gebruik van een lokale spoorweg

Dit hoofdstuk is van toepassing op geluid op de gevel van geluidgevoelige gebouwen als gevolg van de wijziging van lokale of waterschapswegen, lokale spoorwegen of de wijziging van gebruik van een lokale spoorweg, en zal nog gevuld worden.

Hoofdstuk 8 Kostenverhaal

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen over de zogenaamde kostenverhaalsbijdrage.

Hoofdstuk 9 Milieubelastende activiteiten

Dit hoofstuk geeft regels over milieubelastende activiteiten.Zo zijn in subpararagraaf 9.2.2.3 Geluid regels opgenomen ter bescherming van geluidgevoelige gebouwen (artikel 9.37 t/m 9.58) en in subparagraaf 9.2.2.4 zijn regels opgenomen over trillingen (artikel 9.73 t/m 9.80).
Verder bevat dit hoofdstuk regels over geur (waaronder door het houden van landbouwdieren), regels over het opwekken van elektriciteit met een windturbine, regels over activiteiten met risico voor de omgeving, regels over het lozen op het riool en in de bodem, maar ook regels over bodembeheer en activiteiten in en op de bodem (afdeling 9.4), zoals graven, saneren en bodembeheer (artikel 9.330 t/m 9.370).

Hoofdstuk 10 Monumenten en Activiteiten met betrekking tot Monumenten

Dit hoofdstuk bevat de regels over gemeentelijke monumenten (afdeling 10.1) en provinciale monumenten (afdeling 10.2).

Hoofdstuk 11 Vellen van een houtopstand

Dit hoofdstuk zal te zijner tijd regels gaan bevatten over het kappen van bomen.

Hoofdstuk 12 t/m 20

Deze hoofdstukken zijn nog niet aan specifieke onderwerpen toebedeeld.

Hoofdstuk 21 Overige vanwege instructieregels aangewezen locaties

Dit hoofdstuk zal te zijner tijd regels bevatten over beperkingsgebieden lokale spoorwegen en over de aanwijzing bebouwingscontour jacht

Hoofdstuk 22 Activiteiten Bruidschat van het Rijk

Dit hoofdstuk bevat regels die op 1 januari 2024 van het Rijk zijn overgegaan naar de gemeente en van rechtswege zijn opgenomen in het (tijdelijk) deel van het omgevingsplan.

Het gaat om regels over:

- bouwen en slopen (afdeling 22.2)
- milieubelastende activiteiten (afdeling 22.3)
- aanleggen of wijzigen van wegen of spoorwegen zonder geluidplafonds (afdeling 22.4)
- overige activiteiten (afdeling 22.5)

Hoofdstuk 23 Algemeen overgangsrecht

Dit hoofdstuk bevat de regels over het overgangsrecht met betrekking tot:

- verleende vergunningen, ontheffingen, maatwerkvoorschriften en andere genomen besluiten
- een aanvraag om een vergunning, ontheffing, maatwerkvoorschrift of ander besluit
- meldingen en kennisgevingen
- een nieuwe vergunningplicht
- het gebruiksdoel van gronden en bouwwerken en regels over gebruiksactiviteiten
- ruimtelijke regels over bouwwerken als bedoeld in de vangnetbepaling ruimtelijke regels bouwwerken
- handhavingsbesluiten

Hoofdstuk 24 Slotbepalingen
Dit hoofdstuk bevat de citeertitel (het omgevingsplan wordt aangehaald als Omgevingsplan gemeente Amsterdam).

16.1.2 Verhouding Basisregeling - TAM-omgevingsplan H22A Amsterdam Science Park Kavel 12A

Het omgevingsplan/ de basisregeling is gepubliceerd met een nieuwe digitale standaard (STOP-TP), waardoor het nog niet mogelijk is daarin wijzigingen van het omgevingsplan te publiceren. Daarom is er de tijdelijke alternatieve maatregel (TAM), waarmee wijzigingen van het omgevingsplan tijdelijk worden gepubliceerd via de oude digitale standaard (IMRO).

- Een TAM-omgevingsplan is juridisch gezien een wijziging van het omgevingsplan, maar digitaal gezien een zelfstandig plan.
- Een TAM-omgevingsplan wordt toegevoegd aan het omgevingsplan als hoofdstuk 22A, 22B enz.
- Het TAM-omgevingsplan sluit aan op de systematiek van de basisregeling.

Bij het opstellen van het TAM-omgevingsplan worden de regels gebruikt zoals deze staan in de basisregeling, maar worden niet alle regels uit de basisregeling overgenomen.

Voor voorliggend TAM-omgevingsplan TAM-omgevingsplan H22A Sciencepark Kavel 12A betekend dit

dat voor de Algemene bepalingen (begripsbepalingen) wordt aangesloten op de begripsbepalingen uit hoofdstuk 1 uit de basisregeling en waar nodig is aangevuld met voor dit TAM-omgevingsplan specifiek van toepassing zijnde begripsbepalingen.

De overige regels van het TAM-omgevingsplan H22A Sciencepark Kavel 12A gelden deels in aanvulling en deels ter vervanging van de regels van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

De regels van het TAM-omgevingsplan TAM-omgevingsplan H22A Sciencepark Kavel 12A gelden uitsluitend binnen het besluitgebied van dit TAM-Omgevingsplan.

16.2 Toelichting op regels TAM-omgevingsplan Amsterdam Science Park Kavel 12A

16.2.1 Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Hoofdstuk 1 ALGEMENE BEPALINGEN verwijst voor de begripsbepalingen naar artikel 1.1 van het omgevingsplan gemeente Amsterdam en geeft in aanvulling daarop begripsbepalingen die specifiek op voorliggend TAM-omgevingsplan van toepassing zijn.

Daarnaast wordt in artikel 1.2 bepaald dat voorliggend TAM-omgevingsplan onderdeel is van het omgevingsplan gemeente Amsterdam en dat de regels deels in aanvulling en deels ter vervanging van de regels uit de hoofdregeling gelden, maar uitsluitend binnen het besluitgebied van dit TAM-omgevingsplan.

16.2.2 Hoofdstuk 2 Gebruiksdoel van gronden en bouwwerken

Hoofdstuk 2 GEBRUIKSDOEL VAN GRONDEN EN BOUWWERKEN, REGELS OVER GEBRUIK kent naast een algemeen voorschrift waarin bepaald is dat, in afwijking van de hoofdregel het autoparkeren plaatsvindt op P7, regels ten aanzien van de gebruiksdoelen Bedrijf, Detailhandel, Groen, Maatschappelijke dienstverlening, Wonen en Zakelijke en administratieve dienstverlening.

Voor de ligging van parkeerveld P7 wordt verwezen naar onderstaande afbeelding:

Ligging parkeerterrein P7



Ter plaatse van het gebruiksdoel Bedrijf is bepaald dat de gronden gebruikt mogen worden voor bedrijven. Hierbij is bepaald dat bedrijven uitsluitend zijn toegestaan in de eerste bouwlaag, dat bedrijven zijn toegestaan waarvan de activiteiten in de lijst van bedrijfsactiviteiten vallen in een milieucategorie die gelijk of lager is dan milieuhindercategorie 2. Bedrijfsactiviteiten die vallen in milieuhindercategorie 2 dienen bouwkundig gescheiden te zijn van woningen.

Ter plaatse van het gebruiksdoel Detailhandel is bepaald dat de gronden gebruikt mogen worden voor detailhandel. Hierbij is bepaald dat de maximale omvang van detailhandel 500 m2 bedraagt en dat detailhandel uitsluitend is toegestaan in de eerste bouwlaag.

- Verder is het volgende bepaald:
  Een sekswinkel is niet toegestaan;
- Een verkooppunt motorbrandstoffen is niet toegestaan;
- Een smartshop, headshop, seedshop, growshop en naar aard daarmee vergelijkbare vorm van detailhandel is niet toegestaan;
- Een supermarkt is niet toegestaan.

Ter plaatse van het gebruiksdoel Groen is bepaald dat de gronden gebruikt mogen worden voor groenvoorzieningen en het realiseren van voet- en fietspaden. Het gebruik van de gronden voor het faciliteren van bouwwerken ten behoeve van buitensportactiviteiten, waterlopen en waterstaatkundige werken is via de specifieke gebruiksregels uitgesloten.

Ter plaatse van het gebruiksdoel Maatschappelijke dienstverlening is bepaald dat de gronden gebruikt mogen worden voor voorzieningen voor medische zorgverlening: huisartsenpost, apotheek, tandartsen, fysiotherapie, dierenartsenpraktijk, consultatiebureau en voorzieningen op het gebied van maatschappelijke dienstverlening, te weten buurtcentrum, bibliotheek, muziek- en dansschool, oefenstudio.

Ter plaatse van het gebruiksdoel Wonen is bepaald dat de gronden gebruikt mogen worden voor wonen (uitsluitend sociale huur als middeldure huur). Het gebruik van woonruimte voor short stay is niet toegestaan. Het uitoefenen van een beroep of bedrijf aan huis is onder voorwaarden toegestaan.

Het gebruik van een woning voor bed and breakfast, kamerverhuur of splitsen in meerdere woningen is uitsluitend toegestaan, voor zover daar een vergunning voor is verleend.

Ter plaatse van het gebruiksdoel Zakelijke en administratieve dienstverlening mogen gronden gebruikt worden voor zakelijke en administratieve dienstverlening.

Voor zover er sprake is van dienstverlening met een meer dan ondergeschikte baliefunctie of met een overwegend rechtstreeks contact met de klant, is er sprake van consument gerichte dienstverlening en is dit gebruik niet in overeenstemming met het gebruiksdoel. Zakelijke en administratieve dienstverlening is uitsluitend toegestaan in de eerste bouwlaag en het aanbieden van vergader- en congresfaciliteiten aan derden is niet toegestaan.

16.2.3 Activiteiten met betrekking tot bouwen

Hoofdstuk 3 ACTIVITEITEN MET BETREKKING TOT BOUWEN (OMGEVINGSPLANACTIVITEIT BOUWACTIVITEIT) bevat de specifiek voor dit TAM-omgevingsplan geldende bouwregels.

Zo mag er uitsluitend ter plaatse van een bouwvlak worden gebouwd, is ondergrondse bebouwing uitgesloten, gelden er specifieke regels voor de bouwhoogte (maximaal 72 meter).
Het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde is niet toegestaan, evenals het bouwen van vergunningsvrije bouwwerken.

16.2.4 Slotbepalingen

In dit hoofstuk staat aangeven dat voorliggend TAM-omgevingsplan wordt aangehaald als:TAM-omgevingsplan H22A Sciencepark Kavel 12A

Hoofdstuk 17 Uitvoerbaarheid

Voor nieuwe ontwikkelingen die met voorliggende wijziging van het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt wordt ingegaan op de eigendomsverhoudingen, gemeentelijke grondexploitatie, kostenverhaal en nadeelcompensatie.

17.1 Eigendomsverhoudingen en gemeentelijke grondexploitatie

Het perceel waarop deze wijziging betrekking heeft is eigendom van de Universiteit van Amsterdam.

17.2 Kostenverhaal

Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving zal de gemeente vaak kosten maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van openbare voorzieningen. De Omgevingswet verplicht de gemeente om de kosten voor werken, werkzaamheden en maatregelen naar evenredigheid te verhalen op de initiatiefnemers die profijt hebben van de aan te leggen openbare voorzieningen. Afdeling 13.6 kostenverhaal van de Omgevingswet is van toepassing.

Deze wijziging van het omgevingsplan maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk op gronden die niet in eigendom zijn van gemeente Amsterdam. In het kostenverhaal wordt voorzien middels de gezamelijke grondexploitatie van de gemeente Amsterdam en de UvA.

17.3 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie is de vergoeding van schade die de overheid veroorzaakt in de **rechtmatige** uitoefening van haar taak of bevoegdheid. Het gaat om schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en een burger of bedrijf onevenredig zwaar treft in vergelijking tot andere burgers of bedrijven. Deze schadevergoeding dekt niet de volledige schade. Een deel zal voor eigen rekening blijven.

De nadeelcompensatieregeling heeft een breder bereik dan de planschaderegeling uit de voormalige Wet ruimtelijke ordening. Planschade had betrekking op inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak als gevolg van een planologisch besluit, terwijl nadeelscompensatie betrekking heeft op zowel schade veroorzaakt door rechtmatige besluiten, als door rechtmatige feitelijke handelingen, zoals wegopbrekingen.

De algemene regeling voor nadeelcompensatie is opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht (artikel 4:126 t/m 4: 131 Awb). Hierin zijn opgenomen de grondslagen, inhoudelijke eisen en procedurele bepalingen over toekenning van nadeelcompensatie. De Omgevingswet (Ow) bevat een bijzondere regeling voor nadeelcompensatie die afwijkt van de Awb en daarom voorrang heeft boven de Awb.

Als de schade veroorzaakt wordt door een besluit of handeling dat niet valt onder de Omgevingswet, dan kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling van de Awb. Als een bedrijf bijvoorbeeld schade lijdt als gevolg van een wegreconstructie die wordt uitgevoerd op grond van een verkeersbesluit, kan op grond van titel 4.5 Awb om nadeelcompensatie worden verzocht. Afdeling 15.1 is daarop namelijk niet van toepassing. De Wegenverkeerswet is niet opgenomen in de Ow.

Artikel 15.1 Ow bevat een limitatieve opsomming van schadeoorzaken die exclusief vallen binnen het bereik van de Ow, waarbij besluiten en maatregelen zijn aangewezen, die

- rechtstreeks werkende rechten en verplichtingen voor burgers en bedrijven bevatten, of

- rechtstreeks gevolgen hebben voor burgers en bedrijven door verandering van de fysieke leefomgeving.

Belangrijkste voorbeelden van deze schadeoorzaken zijn:

- een regel in het omgevingsplan (art. 15.1, lid 1, aanhef en onder d),
- een omgevingsvergunning (art. 15.1. lid 1, aanhef en onder k).

Daarnaast bevat afdeling 15.1 Ow nog enkele aanvullende bepalingen, zoals specifieke regels voor het bepalen van indirecte schade (art. 15.3 en art .15.4 Ow), actieve en passieve risicoaanvaarding (art. 15.5 en 15.6 Ow), 4% het normaal maatschappelijk risico (nmr) voor indirecte schade (art. 15.7 Ow), vergunningsvrije bouwwerken gaan niet boven het nmr uit (art. 15.7 lid 4 Ow jo art. 9.1 Omgevingsbesluit).

Als voor een activiteit een omgevingsvergunning is vereist op grond van een regel uit het omgevingsplan, dan geldt alleen het besluit over de omgevingsvergunning als schadeveroorzakend besluit (art. 15.2 Ow). Met andere woorden, een omgevingsplan is geen schadeoorzaak als er nog een omgevingsvergunning nodig is op grond van het omgevingsplan (ook wel: de omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit). Het schademoment verschuift dus van omgevingsplan naar omgevingsvergunning. Dit is alleen aan de orde bij indirecte schade. Het omgevingsplan als schadeoorzaak is alleen nog relevant voor directe schade.

Aanvragen om nadeelcompensatie kunnen binnen 5 jaar worden ingediend nadat benadeelde bekend is geworden met de schadeveroorzakende gebeurtenis. Als er beroep kan worden ingesteld tegen het schadeveroorzakende besluit kan de aanvraag pas worden ingediend binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het besluit.

Voor de wijze van behandeling van deze aanvragen heeft de gemeenteraad op 17 februari 2022 de Verordening nadeelcompensatie Amsterdam 2022 vastgesteld. Deze treedt in werking gelijktijdig met de inwerkingtreding van titel 4.5 van de Awb en de Omgevingswet.

Het college van B&W heeft op 21 december 2021 de Beleidsregel normaal maatschappelijk risico (NMR) van schade bij rechtmatig overheidshandelen vastgesteld. Hierin worden o.a. drempelpercentages van omzetschade en bagatelbedragen van schades vastgesteld die onder het NMR vallen.

Wijziging omgevingsplan

In deze wijziging van het omgevingsplan worden nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden toegevoegd met een vergunningsplicht.

Hierbij verschuift de schadeoorzaak naar de vergunning. De wijziging van het omgevingsplan is dus niet de schadeoorzaak.

De risico- analyse wordt verlegd naar de voorbereiding van de vergunning door VTH. We hebben het hier dan over de eventuele indirecte schade van de buren (eigenaren onroerende zaak) van een naastgelegen te vergunnen bouwproject. Bedenk hierbij dat sprake is van een verhoogd normaal maatschappelijk risico van 4% van de waarde van de onroerende zaak. Veel schade in de vorm van waardedaling zal binnen dit NMR blijven

17.4 Participatie en maatschappelijke uitvoerbaarheid

Wettelijk en beleidskader participatie

Omgevingsbesluit: motiveringsplicht vroegtijdige publieksparticipatie

Op grond van artikel 10.2 van het Omgevingsbesluit dient bij de kennisgeving van het voornemen om een omgevingsplan vast te stellen te worden aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding worden betrokken. Bij het vaststellen van een omgevingsplan wordt hier verslag van gedaan. Hierbij wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze invulling is gegeven aan het toepasselijke decentrale participatiebeleid.

Algemene inspraakverordening Amsterdam

Binnen de hele gemeente Amsterdam geldt dat bij het ontwikkelen van beleid, ontwerpen en andere plannen inspraak regel is en het afzien van inspraak uitzondering. Inspraak is formeel vastgelegd in de Algemene inspraakverordening. Daarin wordt inspraak omschreven als “de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen naar aanleiding van een beleidsvoornemen van een bestuursorgaan”. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op vaststelling en/ of wijziging van het omgevingsplan (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Beleidskader Participatie

De gemeente kiest voor participatie om Amsterdammers te betrekken bij de ontwikkeling en de uitvoering van beleid, plannen en projecten. Dat doen we op verschillende niveaus en met verschillende methoden, afhankelijk van de situatie. Het is altijd maatwerk. De uitgangspunten en richtlijnen die we daarvoor gebruiken, worden vastgelegd in het *Beleidskader Participatie*.

In het beleidskader worden geleerde lessen, uitgangspunten, principes en handvatten geformaliseerd en geborgd. Hiermee wordt de vigerende inspraakverordening verrijkt en verbreed. Het beleid is een ambtelijk instrument dat kaders biedt voor het proces waarmee participatie in de gemeente Amsterdam vorm krijgt.

De belangrijkste uitgangspunten uit het beleidskader zijn:

1. 'Participatie omdat' is het vertrekpunt en het richtsnoer bij het vervolg;
2. Bewuste en expliciete afweging, gevolgd door bestuurlijke betrokkenheid op kritieke momenten;
3. Meer duidelijkheid, transparantie en eenduidigheid bij keuze voor participatie;
4. Perspectief van de betrokkenen staat in de uitwerking, uitvoering én bijstelling centraal.

Daarbij gelden de volgende principes:

1. Impact op bewoners vertaalt zich in de omvang van participatie en de wijze van besluitvorming;
2. Impact op een specifieke groep wordt vertaald in een gericht aanpak om hen te betrekken;
3. Beleidsruimte is indicatief voor de mate van zeggenschap en invloed;
4. Participatie is geen substituut voor de representatieve democratie;
5. Tijd en geld vormen een legitieme – maar niet afdoende – factor bij de afweging voor de wijze van participatie.

In het beleid worden richtlijnen gegeven voor het bepalen van het participatieniveau. Het doel staat voorop en bepaald daarmee ook de mate van betrokkenheid en invloed. De participatieniveau 's gaan van informeren tot meebepalen.

Handreiking participatie voor initiatiefnemers
De gemeente hecht waarde aan participatie en vindt het belangrijk dat initiatiefnemers ook participatie

organiseren op toekomstige plannen. Deze kunnen ook gevolgen hebben op de leefomgeving. Daarbij is het belangrijkste uitgangspunt; gedraagt u als een goede buur en heb aandacht voor wat u en andere prettig vinden.

De participatiehandreiking is bedoeld voor iedereen die een idee of plan heeft dat gevolgen heeft voor de wijk of buurt. Voor sommige initiatieven gelden er echter wettelijke regels over participatie. Bij een omgevingsvergunning aanvraag voor een initiatief, moet de initiatiefnemers volgens de wet aangeven op welke manier participatie is georganiseerd. Hoe de initiatiefnemer dat kan doen staat ook vermeld in deze participatiehandreiking. Hierbij worden drie stappen doorlopen; **1)** Het bepalen van gevolgen op de omgeving. **2)** Het kiezen van de juiste vorm van participatie**. 3)** Het delen van de resultaten. Daarmee bepaald de mate van gevolgen voor de fysieke leefomgeving de juist vorm en mate van participatie.

Daarnaast worden handige tips en tricks benoemd om daarmee de initiatiefnemer te helpen bij het organiseren van een goed proces.

Besluitgebied

Het projectteam heeft een participatieplan opgesteld, zie ook Bijlage 11. In het plan is het volgende opgenomen over de wijze waarop er geparticipeerd kan worden:

Ondernemers, werknemers, bedrijven, organisaties en bewoners van het Amsterdam Science Park zijn worden gevraagd hun mening te geven over het project. Met name over hoe overlast van de woningen op de omgeving tot een minimum beperkt kan worden en ten aanzien van wensen en ideeën die het plan beter kunnen maken.

Ook is de vraag voorgelegd of er daadwerkelijk behoefte is aan voorzieningen waar men elkaar kan ontmoeten en of er wensen zijn voor bepaalde activiteiten en functies in de plint van het gebouw en omliggende openbare ruimte.

Voor belanghebbenden in de buurt is op 2 december 2024 een informatieavond georganiseerd. Van de informatieavond is een verslag gemaakt, zie Bijlage 12.

Betrokken maatschappelijke partners:

Het voorontwerp TAM-omgevingsplan is voor advies toegezonden aan de overlegpartners en overige instanties. Van de Provincie Noord-Holland, Prorail en Brandweer Amsterdam-Amstelland zijn inhoudelijke reacties ontvangen.

Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland geeft aan dat het plan niet in strijd is met de instructieregels. Wel vraagt de provincie in de toelichting van het plan te motiveren dat het toevoegen van de studentenwoningen de harde planvoorraad van de kantorenlocatie in stand houdt. Het toevoegen van studentenwoningen op Amsterdam Science Park heeft geen impact op de planvoorraad kantoren, omdat innovatiedistricten, waaronder Science Park, niet worden meegeteld in de planvoorraad voor 'reguliere' kantoren.

Prorail

Prorail stelt in haar reactie dat de methode waarop in het akoestisch onderzoek spoorweglawaai gemodelleerd is, niet is te volgen. Volgens Prorail is geen rekening gehouden met op het emplacement vergunde activiteiten, niet zijnde het rijden van treinen. Gevraagd wordt het akoestisch onderzoek aan te passen en rekening te houden met de vergunde geluidbelasting van het emplacement.

Binnen de Omgevingswet wordt het railverkeer (de rijdende treinen) op het spooremplacement meegenomen bij het bepalen van het geluid door hoofdspoorwegen. De overige werkzaamheden bij het spooremplacement (werkplaats) gelden als geluid door activiteiten. De rijdende treinen op het spooremplacement waren ten tijde van het onderzoek (september 2023, beknopte update april 2024) nog niet opgenomen in het geluidregister van ProRail. Daarom is voor de werkwijze gekozen zoals omschreven in paragraaf 3.4 van de rapportage. Dit betreft daadwerkelijk een worst case benadering voor het bepalen van het geluid door hoofdspoorwegen omdat het railverkeer op de spoorbanen nabij het spooremplacement (doorsnede over de spoorbanen) bij elkaar is opgeteld, vervolgens ingegeven is als railverkeer over de noordelijke spoorbaan die het dichtst is gelegen bij de projectlocatie, en zo de hoogste geluidwaarde door spoorgeluid bekomen wordt. Hierbij wordt opgemerkt dat het akoestisch onderzoek is uitgevoerd voordat het nieuwe geluidregister van Prorail beschikbaar was in het CVGG. Daarom zal voordat het TAM-omgevingsplan wordt vastgesteld er een update van het akoestisch onderzoek plaatsvinden.

Volgens de VNG-handreiking “Activiteiten en milieuzonering” (oktober 2024) kan de gebruiksruimte voor geluid van een spooremplacement ingeschat worden als 100 m (veilige) afstand tot woningen. De projectlocatie is op 280 m afstand gelegen van het spooremplacement. Bovendien zijn bestaande woningen aan de Carolina MacGillavrylaan op een veel kortere afstand gelegen. Daarmee is het geluid door activiteiten bij het spooremplacement niet relevant voor de projectlocatie kavel 12A.

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Brandweer Amsterdam-Amstelland geeft aan geen aanleiding te zien om een reactie in te dienen. Wel meldt de brandweer, omdat het een nieuw te realiseren gebied betreft, er nog geen bluswatervoorziening aanwezig is. Een adequate bluswatervoorziening en een goede bereikbaarheid zijn randvoorwaarden voor een effectieve bestrijding. Geadviseerd wordt om bij de uitwerking de uitgangspunten uit de 'Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019' te hanteren. Dit advies zal te zijner tijd meegegeven worden aan de toekomstige ontwikkelaar van het perceel.